"A estiagem, em si, não foi o problema. A prioridade à utilização da água do rio para a produção de energia é que comprometeu a hidrovia", Frederico Bussinger, do Idelt

A suspensão do tráfego de embarcações ocorreu a partir da estiagem, que diretamente evidenciou dois problemas. Um deles é a demanda do setor energético. Segundo o DH, a água que havia ali teve que ser destinada à geração de energia na hidroelétrica da região. A legislação, hoje, prioriza a utilização do recurso hídrico para a eletricidade.

7,5 de toneladas foi o movimento total da hidrovia até o mês de novembro de 2016

portomar@atribuna.com.br

Hidrovia dobrará movimento em 2017

Estado prevê que 6,1 milhões de toneladas sejam escoadas pela Tietê-Paraná até o Porto de Santos

JOSÉ CLAUDIO PIMENTEL
DA REDAÇÃO

O trecho paulista da Hidrovia Tietê-Paraná, a principal do Estado, deverá dobrar sua movimentação de cargas com destino ao Porto de Santos em 2017 e atingir 6,1 milhões de toneladas. A projeção é do Departamento Hidroviário (DH) ao comparar os números deste ano, quando a navegação foi retomada após mais de 20 meses de estiagem.

Até novembro, a hidrovia movimentou 7,5 milhões de toneladas de carga no total (incluindo o trecho paraense) batendo o recorde histórico. Em 2013, o último período em que as operações ocorreram normalmente, foram totalizadas 6,3 milhões de toneladas transportadas. Os números atuais são o dobro do que era registrado em 2006.

Para este ano, a projeção do DH para o trecho paulista é de 6,1 milhões de toneladas de cargas (milho, soja e cana, principalmente) e 1 milhão de tonelada de areia. No último ano, até novembro, foram 2,9 milhões de toneladas transportadas. A Administração da Hidrovia do Paraná (Ahrana) não divulgou a previsão dos números.

Para o diretor do DH, Jairo de Almeida Machado Jr., as projeções na movimentação da hidrovia em São Paulo devem-se, principalmente, à recuperação do nível do reservatório de Três Irmãos (em Pereira Barreto). Trata-se do trecho crítico que impediu a navegabilidade da via entre 2014 e 2015, comprometendo, segundo ele, a confiabilidade do sistema.

ESTIAGEM

A suspensão do tráfego de embarcações ocorreu a partir da estiagem, que diretamente evidenciou dois problemas. Um deles é a demanda do setor energético. Segundo o DH, a água que havia ali teve que ser destinada à geração de energia na hidroelétrica da região. A legislação, hoje, prioriza a utilização do recurso hídrico para a eletricidade.

O outro, sob responsabilidade do Estado, corresponde aos entraves estruturais de Nova Avanhadava, que fica abaixo do reservatório. A existência de rochas submersas diminuiu ainda mais o calado operacional (profundidade de navegação) do rio, que já estava com os níveis reduzidos com a falta de chuva que afetou o Estado.

Para tentar reverter a situação, o DH previa obras de derrocamento (retirada dessas rochas) em 2014. Entretanto, somente este ano o processo licitatório saiu do papel. A concorrência pública, que foi contestada por uma das empresas participantes, deverá ser definida nas próximas semanas, de acordo com o próprio departamento.

As obras preveem a ampliação do canal a partir do derrocamento de 10 quilômetros de extensão. A escavação permitirá 2,4 metros a mais de profundidade, o que vai compatibilizar o uso do reservatório tanto para o transporte de cargas como, também, para a geração de energia. O valor das obras está estimado em, pelo menos, R$ 286 milhões.

Se a movimentação no trecho do Paraná for mantida, pelo menos, igual a de 2016 no próximo ano, passará de 10 milhões de toneladas a quantidade de carga movimentada em toda hidrovia, que possui 2,4 mil quilômetros de extensão (800 quilômetros em SP). Isso equivale à metade da capacidade operacional hoje estimada para a via.

O DH avalia que a movimentação poderá ser ampliada nos próximos anos a partir da conclusão de outras obras e investimentos, que totalizam R$ 357 milhões (veja detalhes no infográfico ao lado). A estimativa do departamento é que 20 milhões de toneladas anuais sejam atingidos até 2030 – mais da metade com destino ao Porto de Santos.

Considerando os dados de 2013, onde a hidrovia teve movimentação plena, as cargas de longo e médio curso com maior participação foram: milho, soja e cana, com 19,76%, 18,85% e 12,20%, respectivamente. Atualmente, segundo órgão, todas as cargas de longo curso são escoadas na cadeia logística ao cais santista para exportação.

A quantidade de embarcações movimentadas também deverá até triplicar nesse período dos próximos 13 anos e atingir 3.333 comboios anuais.

Em 2016, quando as operações foram parcialmente retomadas, a quantidade totalizada até o penúltimo mês foi de 845 comboios, sendo a maioria (70%) destinado à navegação de médio curso.

DIVULGAÇÃO

Durante a estiagem, houve suspensão do tráfego de embarcações

Aumento

O Departamento Hidroviário avalia que a movimentação poderá ser ampliada nos próximos anos. A estimativa é que o número de 20 milhões de toneladas anuais seja atingido até 2030 – mais da metade com destino ao Porto de Santos.

Projetos

INVESTIMENTOS

O Departamento Hidroviário investiu
R$ 357 milhões
em obras e melhorias na hidrovia para eliminação de gargalos, como ampliação e proteção dos pilares dos vãos de navegação das pontes, retificação e desassoreamento de canais. As obras de maior impacto à hidrovia, positivamente, são as de ampliação do vão de pontes e o derrocamento do canal de navegação à jusante de Nova Avanhandava (reservatório de Três Irmãos)

CARGAS

Considerando a ano de 2013, onde a hidrovia teve movimentação plena, as cargas de longo e médio curso com maior participação foram:

19,76%	milho
18,85%	soja
12,20%	cana

CAPACIDADE

Na atual configuração a capacidade da hidrovia está estimada em
20 milhões de ton/ano
Projeções realizadas pelo DH dão conta de que esta capacidade não estará comprometida antes 2030

NÚMEROS

Em 2015 não houve navegação de longo curso, somente cana (médio curso), o que representa, em média,
624 comboios com 2 chatas
Em 2016, a quantidade foi de:
Cana
585 comboios com 2 chatas
Longo curso
260 comboios com 4 chatas

MOVIMENTAÇÃO

De 2006 a 2013, a quantidade de cargas transportadas pela hidrovia cresceu de 3,9 milhões de toneladas para 6,3 milhões de toneladas. Em 2014, ano da interrupção, foram movimentados 4,6 milhões de toneladas de cargas pela Tietê- Paraná. Já em 2015, o movimento registrado foi de 4,5 milhões de toneladas (total)

HIDROVIA METROPOLITANA

Viabilidade
Segundo estudos, a implantação da Hidrovia Metropolitana permite reduzir o tráfego rodoviário em seu entorno em 400 milhões de km/ano, no transporte de sedimentos de dragagem, lodo, entulho de construção e demolição, material de escavação e resíduos sólidos urbanos. O potencial maior da Hidrovia Metropolitana é para o transporte de cargas locais, restritas à Região Metropolitana de São Paulo

Relatório IPT
O relatório em elaboração pelo IPT está em revisão final, com conclusão prevista para este mês (iniciou em 2012). Este relatório apontará o potencial de atração de interesses privados para utilização da infraestrutura do anel hidroviário numa primeira etapa, que considera os canais dos rios Tietê e Pinheiros, respectivamente, da barragem de Edgard de Souza a São Miguel Paulista e da Estrutura do Retiro à Barragem de Pedreira, a jusante da Represa Billings

1 Nova Avanhadava
O processo licitatório está em andamento, em fase de análise de representação movida por um dos participantes. A obra consiste no derrocamento (escavação submersa de material rochoso) em 10 quilômetros da hidrovia. Com a escavação, o canal ganhará mais 2,4 metros de profundidade, compatibilizando o uso do reservatório tanto para o transporte de cargas como para geração de energia. A metodologia construtiva empregada nas obras será por meio de escavação submersa (derrocamento) e a seco (céu aberto). O valor estimado para a execução as obras é de R$ 286 milhões.

FONTE: Departamento Hidroviário, Governo do Estado

INFOGRAFIA MONICA SOBRAL/AT

IPT deve concluir estudo de hidroanel

O Departamento Hidroviário de São Paulo espera receber nas próximas semanas o resultado de um estudo de interesses privados para a utilização do hidroanel (anel hidroviário) da Região Metropolitana. Os trabalhos são desenvolvidos pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) e são considerados decisivos para a implantação da iniciativa.

O anel também é chamado de Hidrovia Metropolitana. Trata-se de um projeto que contempla a estruturação de uma via navegável no entorno da Capital e que interliga os rios Tietê e Pinheiros, e um canal artificial ligando as represas Billings e Taiçupeba. Ao todo, são 170 quilômetros de hidrovia urbana para o transporte de cargas.

Os estudos de pré-viabilidade do DH, que anteciparam o que vai ser entregue pelo IPT em janeiro, avaliaram que o empreendimento serviria para atender a demanda local da Grande SP. Estima-se que poderá ser reduzido em 400 milhões de Km/h o tráfego rodoviário para transporte de sedimentos, entulho, material de escavação e resíduos.

Para que a interligação tenha um formato de anel, semelhante ao que se propõe ao Rodoanel (anel viário) e ao Ferroanel (anel ferroviário) será preciso a implantação de eclusas para nivelar a navegação. Há, ainda, a necessidade de instalar terminais multimodais capazes de movimentar, embarcar e desembarcar as cargas.

De acordo com o Estado, o relatório do IPT está em fase de revisão final. Ele foi iniciado em 2012 e avalia a viabilidade da iniciativa privada em utilizar a infraestrutura da primeira etapa: rios Tietê e Pinheiros, da barragem de Edgard de Souza a São Miguel Paulista e da Estrutura do Retiro de Pedreira, no sentido da Represa Billings.

O que o departamento tem certeza, até o momento, é que o hidroanel ainda não despertou interesse em potencial de usuários e de desenvolvimento de negócios que atuem no fluxo de cargas com origem ou destinação ao Porto de Santos. Trata-se, portanto, de um empreendimento regional, mas não descarta-se mudança de perfil no futuro.

O DH explica que os estudos de pré-viabilidade foram desenvolvidos a nível conceitual. Isto, ainda não existe um projeto de execução desenvolvido para obras e intervenções no empreendimento, tampouco cronograma para implantação de fases. O valor estimado do investimento, inclusive, não foi divulgado pelo Estado.

DIVULGAÇÃO

Projeto prevê via navegável no entorno da Capital, interligando rios Tietê e Pinheiros e um canal artificial

Modal hidroviário é caminho sem volta

O consultor, Frederico Bussinger, do Instituto de Desenvolvimento, Logística, Transporte e Meio Ambiente (Idelt), fala que a melhor gestão do uso múltiplo das águas brasileiras poderia alavancar a utilização de hidrovias no País. Em paralelo, ele avalia que o modal atualmente consolida a confiança ao mercado ao ser o que mais cresce anualmente.

Para Bussinger, o desenvolvimento do modal hidroviário no País, principalmente no Estado de São Paulo, é um caminho sem volta e deve ser tratado como prioridade. Ao afirmar isso, ele leva em consideração o Acordo de Paris, em vigor desde 2015, que estabelece ações sustentáveis para conter as mudanças climáticas em todo o planeta.

"O acordo é um estímulo adicional para nós e para todo mundo. Ele, no trocadilho, joga água no modal hidroviário, já que entre os compromissos está o de reduzir a emissão de particulados que afetam a saúde das pessoas em áreas urbanas e outra regiões, diz. Ele lembra que transportar em hidrovia é menos poluente, mais barato e menos danoso.

Não por acaso, avalia o consultor, o crescimento na utilização do modal no Estado esteve na média de 11% até, pelo menos, 2014 em um intervalo de uma década. Trata-se da maior taxa entre os demais (rodoviário, ferroviário, dutoviário, por exemplo), cujo crescimento se manteve abaixo de dois dígitos no mesmo período.

A crescente somente foi interrompida pela estiagem registrada nos últimos dois anos em São Paulo. Foi quando a Hidrovia Tietê-Paraná, a principal do Estado, teve as atividades paralisadas, total e parcialmente, por um intervalo de aproximadamente 20 meses. As operações só foram retomadas em 27 de janeiro deste ano.

"A estiagem, em si, não foi o problema. A prioridade à utilização da água do rio para a produção de energia é que comprometeu a hidrovia, cuja quantidade de água impossibilitou a passagem de embarcações", critica. Para ele, isto evidencia ausência de um planejamento "mais efetivo" para a utilização dos recursos hídricos disponíveis.

Bussinger defende maior diálogo entre os interlocutores em situações de crise como a que foi registrada e impediu as operações em trechos da principal hidrovia do Estado. "Se o preceito básico é de 'uso múltiplo das águas', por que a estratégia, planejamento e o processo decisório não são plurais, envolvendo todos os entes?", indaga.

HIDROANEL

O consultor do Idelt, que também já esteve a frente do Departamento Hidroviário de São Paulo, defende a construção do anel hidroviário da região metropolitana. Ele avalia que o desenvolvimento do projeto está lento, mas não paralisado, e acredita que se efetivado poderá ser um importante aliado para desafogar gargalos na metrópole.

Ele acredita que o empreendimento, quando consolidado, poderá colaborar com o escoamento de carga para o cais santista a partir da interligação a terminais multimodais e a hidrovia Tietê-Paraná. "Inicialmente, é uma obra local importante e que vai ajudar São Paulo. Depois, ela poderá beneficiar, sim, o porto com a integração logística".

Crescimento

O crescimento na utilização do modal no Estado esteve na média de 11% até, pelo menos, 2014 em um intervalo de uma década. Trata-se da maior taxa entre os demais (rodoviário, ferroviário, dutoviário), cujo crescimento se manteve abaixo de dois dígitos.