

FALE COM A GENTE!

Editor Leopoldo Figueiredo
E-mail portomar@atribuna.com.br
Telefone 2102-7269

Modal hidroviário tem custo menor, diz especialista

O consultor Rui Gelehrter Lopes defendeu a exploração do modal hidroviário no Porto de Santos, destacando que a opção é a de menor custo global, durante o 5º seminário Hidrovias Já, ontem, na Cidade.

PORTO & MAR

Hidrovia Tietê-Paraná volta a ficar sob risco, alerta consultor

Restrição à navegação na via fluvial pode sobrecarregar tráfego nos acessos ao Porto de Santos

FERNANDA BALBINO

DA REDAÇÃO

O transporte de cargas na Hidrovia Tietê-Paraná corre o risco de ser afetado nos próximos meses. O motivo é a redução dos níveis das águas nas vias navegáveis para priorizar a produção de energia elétrica. A decisão, tomada pelo Operador Nacional do Sistema (ONS, responsável por coordenar e controlar a operação das instalações de geração e a transmissão de energia elétrica do Sistema Interligado Nacional), dificultará a navegação das barcaças, usadas para o transporte de produtos agrícolas em direção ao Porto de Santos.

Sem a hidrovia, essas cargas chegariam ao cais em caminhões, sobrecarregando o tráfego

sito nos acessos ao Porto.

A decisão do ONS e seus impactos no cais santista foram destacados pelo consultor Rui Gelehrter Lopes ontem, durante sua participação no 5º seminário *Hidrovias Já*, promovido pela Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) em sua sede, na Cidade.

"Tivemos uma reunião em Bauru, onde avaliamos a parte técnica da Hidrovia Tietê-Paraná. Um coordenador da ONS comunicou que ia baixar o nível. Não deu opção nenhuma. Foi uma mera comunicação, o que mostra o descaso total das autoridades federais com relação à hidrovia, estratégica para a região mais interessante, sob o ponto de vista de produção, que é a Região Sudeste, e afeta o

maior porto do País", explicou Gelehrter. Segundo ele, o nível da hidrovia já começou a cair.

O mesmo problema ocorreu em 2014, devido ao baixo nível do Rio Tietê, afetado pela severa estiagem e pelo desvio de sua água para a geração de energia. A legislação, hoje, prioriza a utilização do recurso hídrico para a eletricidade.

Durante os 20 meses de interrupção da navegação na Tietê-Paraná, foram prejudicadas sobretudo as cargas de longo percurso, como soja e milho embarcados em São Simão (SP) para descarga no Porto, e a celulose e madeira de Três Lagoas (MS).

"Parte-se do princípio de que o País precisa de energia elétrica, sem analisar que precisa de transporte mais barato para a gente

gerar carga, emprego e toda uma energia. Você acaba gastando mais energia usando modais errados em detrimento de uma decisão governamental errada e totalmente antidemocrática e injusta", destacou o consultor.

IMPACTOS

Para o diretor de Relações com o Mercado e a Comunidade da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), Cleveland Sampaio Lofrano, a notícia é preocupante. "Se isso ocorrer, fatalmente teremos aumento de uso do modal rodoviário e sobrecarga. A hidrovia Tietê-Paraná é fundamental para o Porto de Santos", afirmou o executivo, que também participava do seminário.

Para evitar os impactos operacionais e logísticos dessa decisão no cais santista, a AEAS irá preparar um manifesto contra a decisão do ONS. O Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura de São Paulo (Crea-SP) e o Instituto de Engenharia vão apoiar a iniciativa.

Segundo o diretor de Portos da AEAS, Eduardo Lustosa, além das questões operacionais, a interrupção da navegação na Tietê-Paraná deve gerar impactos financeiros. "Em 2014, empresas de barcaças quebraram e entraram com ações na Justiça contra o Governo Federal, pedindo indenizações. Nós pagamos pela energia e teremos que pagar as indenizações", afirmou.

Procurado, o Departamento Hidroviário (DH), órgão do Go-

verno do Estado que administra a Hidrovia Tietê-Paraná, informou que a navegabilidade da hidrovia está garantida até o final do mês.

Segundo o DH, "o nível atual do reservatório da Usina de Três Irmãos (o mais crítico) é de 325,45 metros (do nível do mar), ligeiramente acima do mínimo operativo de 325,4 metros. Essa situação permite plena navegação com calado de 2,7 metros, suficiente para o padrão de barcaça utilizado".

Em reunião ontem entre o ONS, a Agência Nacional de Águas (ANA) e o DH, o Sindicato dos Armadores de Navegação Fluvial do Estado de São Paulo e a Capitania dos Portos, ficou acertado que "o nível mínimo de 325,4 metros será mantido até 30 de outubro de 2017. Na próxima semana, nova reunião será realizada para avaliar as contribuições das últimas chuvas e a situação dos reservatórios".

O órgão estadual afirma que "tão logo o volume de chuvas permita a recuperação do nível dos reservatórios, a situação será resolvida".

O ONS não respondeu até o fechamento desta edição.

A HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ



Codesp aguarda autorização da Antaq

A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, a Autoridade Portuária de Santos) espera obter, no próximo mês, as autorizações necessárias para a implantação do transporte hidroviário no complexo marítimo. É necessário o aval da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) sobre o regramento desenvolvido pela empresa para o projeto. As tarifas propostas também deverão ser aprovadas pelo órgão regulador.

As informações são do diretor de Relações com o Mercado e a Comunidade da Codesp, Cleveland Sampaio Lofrano, e foram destacadas em sua apresentação no 5º seminário Hidrovias Já, ontem em Santos.

O projeto da Docas prevê utilizar rios e canais de navegação da região para o transporte de cargas entre pontos do cais e entre o complexo e a área retroportuária. Uma das opções é ter uma linha de barcaças ligando o terminal da Usiminas, no Canal de Piaçaguera, em Cubatão, e a Libra Terminais, Ponta da Praia, em Santos.

A ideia é que as cargas virão

PROJEÇÃO
350
mil
TEUS podem ser movimentados por ano em barcaças entre Santos e Cubatão, segundo a Codesp

da Capital ou do Interior até o cais da Usiminas por ferrovia e, lá, serão embarcadas em barcaças e seguirão até os terminais, explicou Lofrano. Ele prevê que haverá redução de custos e aumento da eficiência.

Há ainda outra área a ser explorada como terminal hidroviário, segundo o diretor. É a região do Rio das Onças (que fica na Área Continental de Santos e deságua no Canal de Piaçaguera). O local reúne áreas privadas e a via de navegação tem profundidade para a operação.

O executivo explicou que todo o regramento operacional e as tarifas deverão ser aprova-

dos pela Antaq. Neste primeiro momento, é provável que o transporte hidroviário não demande investimentos.

Lofrano apontou o interesse de empresas em trazer barcaças para o Porto. E como inicialmente as atividades podem envolver terminais já instalados, como os da Usiminas e os da Libra, a implantação do projeto pode ocorrer de forma imediata, assim que a Antaq aprovar as regras e as tarifas.

"O custo do projeto é praticamente zero, uma vez que as estruturas para a implantação do serviço já estão disponíveis", disse Cleveland Lofrano.

O diretor da Codesp apontou ainda o modal hidroviário como um fator importante para absorver o aumento da movimentação de cargas no Porto. "Existe uma estimativa de potencial de transporte por essa rota (Santos-Cubatão) de 350 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) por ano. Vamos ultrapassar os 120 milhões de toneladas neste ano e, segundo nossas projeções, passar de 150 milhões em 2020".