

PORTO & MAR

Crise hídrica ameaça Hidrovia Tietê-Paraná

Via de navegação é estratégica para o transporte de cargas até o Porto de Santos

PALAVRA DO EDITOR

Diante da crise hídrica, a navegação na Hidrovia Tietê-Paraná corre o risco de ser interrompida, aumentando os custos logísticos das cargas escoadas pelo Porto de Santos.

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

A movimentação de cargas na Hidrovia Tietê-Paraná poderá ser prejudicada a partir dos próximos dias. O motivo é a crise hídrica, que forçará a redução nas operações e deve afetar diretamente a logística de cargas em direção ao Porto de Santos. Agora, o setor teme impactos e se prepara para um aumento na utilização de caminhões no escoamento da produção agrícola.

A Hidrovia Tietê-Paraná atende a regiões de Goiás, Paraná, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e São Paulo. Sua extensão navegável chega a 2,4 mil quilômetros e 800 quilômetros na área paulista. Grande parte das cargas que vêm para Santos é embarcada em São Simão (GO) e desembarcada em Pederneiras (SP). Desse ponto, seguem de trem até o complexo santista.

Mas, de acordo com o presidente do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), Luiz Carlos Cioc-



Hidrovia Tietê-Paraná atende aos estados de Goiás, Paraná, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e São Paulo

chi, dois cenários são apresentados para conter a crise. A paralisação da via ou a redução do calado dos navios que navegam na hidrovia, o que reduz a capacidade de transporte. Há ainda outras medidas apontadas pelo ONS, como as restrições da vazão das usinas hidrelétricas de Jupia e Porto Primavera.

“Se não adotarmos essas ações, chegaremos em 2022 em uma condição muito frágil para atender à necessidade de energia daquele ano”, disse o executivo em recente audiência pública na Câmara dos Deputados.

O Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo (DH) recebeu um alerta do Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico, informando que a Hidrovia Tietê-Paraná poderá ser paralisada. Em seguida, iniciou estudos com a Agência Nacional de Águas (ANA) para uma redução gradativa de calados no Tietê e, assim, evitar a paralisação, permitindo o escoamento dos grãos.

“Sobre a crise do setor elétrico, o problema afeta diretamente o transporte da produção agrícola do Brasil”, destacou a Secretaria de Logística e Trans-

portes em nota.

LOGÍSTICA

De acordo com o Ministério da Infraestrutura, a gestão do uso múltiplo das águas é feita pela ANA, que deve deliberar sobre a redução de quotas em reservatórios, afetando as hidrovias.

“Caso ocorra algum impacto no transporte hidroviário, este poderá ser substituído por outros modos de transporte para o escoamento da safra via Porto de Santos, em especial o rodoviário, o que traz impactos para o custo logístico”, destacou a pasta, em nota.

“Teremos tempestades pela frente”, diz professor

Para especialistas em logística, o transporte hidroviário é mais limpo, eficiente e tem os menores custos operacionais na comparação com os outros. Portanto, caso a Tietê-Paraná realmente sofra a interdição prevista, serão grandes os impactos logísticos no escoamento de cargas em direção ao Porto de Santos.

Uma barcaça é capaz de transportar até 1,3 mil toneladas de mercadorias. Para atingir esse volume, são necessários 25 caminhões.

De acordo com o economista Helio Hallite, especialista em comércio exterior, já é esperado um aumento da demanda de caminhões – e isso acontece em um momento em que os caminhoneiros reivindicam uma pauta antiga e ameaça com paralisação: reajustes das tabelas de fretes e controle do preço dos combustíveis.

“Teremos tempestades pela frente. Havendo greve do modal rodoviário, interrupção da hidrovia e a impossibilidade do modal ferroviário absorver 100% dos transportes de grãos, seguramente os impactos serão prejudiciais às operações de embarque”, destacou o professor universitário.

Hallite ainda destaca as consequências dos problemas logísticos. “O modal ferroviário ainda depende da hidrovia. Teremos aumento dos custos logísticos. É possível a repetição dos antigos problemas com estacionamento e congestionamentos de caminhões”.

O Sindicato dos Operado-

res Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) está acompanhando a evolução da crise hídrica, que pode impactar a logística e a operação do Porto de Santos. “Porém, considera prematuro uma análise conclusiva, já que as propostas e ações estão ainda sendo discutidas a nível federal e estadual”, informou.

Procurada, a Autoridade Portuária de Santos informou que a hidrovia é importante para o transporte de cargas que chegam aos cais santista. Porém, apontou que, “de forma direta, tem reduzida ação sobre questão, já que o problema deriva basicamente da suscetibilidade das condições climáticas”.

A estatal ainda destacou que “mantém investimentos nos acessos e vigilância nos sistemas de agendamento de caminhões, de forma a manter a fluidez das vias de acesso ao Porto”.

FERROVIA

A MRS acompanha a questão com preocupação, principalmente quando se coloca o rebaixamento do Rio Tietê a níveis que não permitam a navegação dos comboios de carga como uma das soluções para a crise energética. “Já passamos por isso na crise hídrica de 2014 e 2015 e, juntamente com as empresas de navegação e os clientes, amargamos muitos prejuízos”, destacou a empresa, em nota.

Para a concessionária, a paralisação da operação neste trecho pode minar a confiança do investidor neste corredor logístico.