

# Hidroviias encurtam caminho para sucesso do Porto-Indústria

Nova versão do PAC prevê investimentos bilionários para o modal

ANDERSON FIRMINO  
DA REDAÇÃO

Com perspectivas de investimentos bilionários do Governo Federal e potencial para ampliar o escoamento da produção, desempenhar papel importante no transporte de passageiros e dar impulso à relação Porto-Indústria na Baixada Santista, as hidroviias ganham cada vez mais espaço nos debates sobre logística e transportes. E o Porto de Santos, o maior do Hemisfério Sul, trabalha para navegar nesse crescimento potencial.

O tema foi debatido ontem, na 9ª edição do seminário Hidrovia Já, Indústria & Porto, realizado pela Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS). Com a participação de autoridades e especialistas do setor, o evento mostrou como o modal hidroviário pode ser decisivo na região.

“A questão das hidroviias é um compromisso do ministro (de Portos e Aeroportos) Márcio França. Tanto que estão previstos R\$ 4,1 bilhões em investimentos, atrelados ao novo Plano de Aceleração do Crescimento (PAC)”, afirma o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico. Ele lembra, entretanto, que obras como a dragagem de manu-

tenção de vias de acesso, por exemplo, já fazem parte do escopo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Pierdomenico ressalta que já trabalha junto à Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) a modelagem de um sistema de concessões das hidroviias, de modo a garantir investimentos privados no modal. “A hidrovia é um meio sustentável e ambientalmente correto”, argumenta o secretário nacional de Portos, lembrando que a Baixada Santista tem pleno potencial para aderir a esse tipo de transporte.

“Estudos mostram que temos capacidade de explorar essa movimentação de passageiros e cargas. Se a gente conseguir caracterizar isso como uma hachia hidrográfica, para implantar uma hidrovia, poderá pleitear recursos federais”, vislumbra.

## PRAGMATISMO

Diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da Autoridade Portuária de Santos (APS), Eduardo Lustoza prefere o pragmatismo ao abordar a questão das hidroviias. Segundo ele, é preciso menos discurso e mais ação. “Nós precisamos avançar em alternativas para atender ao Porto-Indús-

tria, acomodando condomínios industriais. Onde tem demandas populacionais, nós vamos ter que entrar com hidroviias e o transporte de passageiros, porque não vai ter opção”.

Ainda de acordo com Lustoza, o cenário é desafiador, mas com potencial a ser explorado. “Aprende-se no amor ou na dor. Ou no planejamento ou nas emergências. E nós estamos plantando essas sementes, de expansão tanto do transporte de cargas integradas à indústria, quanto do transporte de passageiros”, complementa.

## ESSENCIAL

O presidente da APS, Anderson Pomini, ressalta a importância do olhar para as hidroviias como meio de expansão de capacidade do Porto de Santos.

“Buscamos alternativas para o escoamento dos produtos. Nosso problema é o enfrentamento do gargalo, ou seja, chegada e saída dos produtos. Procuramos alternativas, e a hidrovia é uma delas. Devem ser enfrentadas as dificuldades no estuário regional, como limitações de calado, tanto aéreo quanto o convencional. Mas temos cerca de 40 mil quilômetros a serem explorados. Diferentemente de outros países, o Brasil tem essa alternativa”.



Seminário Hidrovia Já, Indústria & Porto reuniu especialistas no tema e autoridades na AEAS, em Santos

## Prefeitos destacam olhar social

Presentes no encontro na AEAS, os prefeitos de Santos, Rogério Santos (PSDB), e de Guarujá, Válder Suman (PSDB), enxergam que o transporte hidroviário ganha especial importância na região, desde que concilie desenvolvimento econômico com um olhar a quem mais precisa.

“Não existe desenvolvimento econômico sem responsabilidade social. As duas coisas precisam andar atreladas. Quando se fala em desenvolvimento portuário, retroportuário, é retirar pessoas da miséria, da pobreza extrema, dar uma habitação digna. Quando o Poder Público se torna um facilitador desse desenvolvimento, há que se ter, cuidado com essa população”, argumenta Suman.

Para ele, o potencial hidroviário da Baixada Santista é

## DEBATE

O presidente da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS), Frederico da Costa Marins, celebrou a abertura da entidade para, mais uma vez, debater os rumos de um importante modal de transporte. “É sempre um privilégio receber um evento como esse, que mostra não só para engenheiros e arquitetos, mas a sociedade de modo geral, que o desenvolvimento da região é possível e cada vez mais próximo. Sempre mostrando projetos de inovação, pois essa parte de desenvolvimento não para por aqui”.

pouco explorado sob todos os aspectos, “em termos de mobilidade, transporte e turístico”. “Tem que ser de uma forma bem sustentável, haja vista a riqueza que temos em nossos manguezais”.

Já Rogério Santos entende que o modal hidroviário seria importante para os moradores da Área Continental, com bairros como Caruara, Monte Cabrão e Ilha Diana. “Hidrovia, para nós, é fundamental. Sabemos que a maior área que temos em Santos é a Continental. Temos, ainda, uma população pequena nessa região, representam menos de 1% da população santista, mas temos bairros consolidados”, explica.

Ele também analisa do ponto de vista da integração. “Precisamos estimular esse tipo de transporte. Pela entrada da Cidade, passam mais de 15 mil caminhões diariamente, em um trânsito intenso. Temos o Polo de Cubatão, o futuro Aeroporto de Guarujá... Tudo isso precisa estar integrado”. (AF)