

# Medidas diminuem impactos da estiagem no Amazonas

Movimentação antecipada do poder público com as empresas minimizou prejuízos com a seca histórica

TED SARTORI

DA REDAÇÃO

Ações antecipadas de terminais e empresas, junto com as autorizações e flexibilizações do poder público e da agência reguladora, fizeram com que os problemas causados pela estiagem no Amazonas resultassem menos estragos na economia do que no ano passado. O Rio Negro baixou para o número recorde de 12,11 metros, inviabilizando a operação de grandes navios, que necessitam de profundidade maior para trafegar com segurança, levando cargas por cabotagem (navegação dentro do País). Mais de 80% dos produtos que abastecem Manaus, capital do Amazonas, chegam por via fluvial pelo Rio Negro.

O elemento fundamental no processo para driblar os efeitos da seca foi a instalação de um píer flutuante provisório em Itacoatiara, a 270 quilômetros da capital amazonense, compartilhado por várias empresas a partir de setembro e totalmente financiado pela iniciativa privada - no caso, o Grupo Chibatão, que opera com contêineres.

"Entendo que esse é um novo normal da região agora, com a estiagem. Ou seja, são quatro meses, entre setembro e dezembro, com esse tipo de operação. O sistema está se mobilizando para criar uma nova solução, ainda que seja restritiva, mas que não pare de atender, de certa forma, o mercado", afirma Marcio Salmi, diretor da Costa Brasil, empresa que faz transporte de cargas por cabotagem no Brasil.

O píer flutuante possui extensão de 277,5 metros e foi projetado para operar em áreas de baixa profun-



Antaq deu autorização para que empresas com pedido de operação em análise iniciem serviço imediatamente; medida amplia oferta de balsas

didade, garantindo a continuidade do transporte de mercadorias, mesmo com a diminuição do nível do rio. Ele tem guindaste acoplado e se movimenta de modo a passar a carga do navio para uma balsa e vice-versa.

"Para quem não conhece o Porto de Manaus, o píer já é flutuante, diferentemente de Santos. Há uma ponte que conecta, porque a variação do rio chega a 30 metros ao longo do ano. Ele nivela e, depois, desce. En-

tão, eles moveram parte dessa estrutura para Itacoatiara. E houve uma necessidade de autorização por parte das autoridades, como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e a Marinha, por exemplo", explica Salmi.

"Não era só ir lá e colocar o píer. Houve toda uma homologação para que isso se viabilizasse, além de se levar todo o arcabouço

burocrático. Mas está bem satisfatório até por toda a inovação e complexidade que envolve", continua o executivo.

## PLANOS

O planejamento da Costa Brasil com os principais clientes fez com que o envio de carga fosse antecipado na medida do possível, em um plano de pré-estiagem. "Oferecemos um pacote de soluções logísticas, mas todo mundo tentou fazer isso. Então, houve uma superde-

manda por espaço entre os meses de agosto e setembro nos portos de origem - Santos e Santa Catarina, em especial - mas a gente se programou para isso e também para receber essa carga no destino e poder colocar em nossos terminais. Assim, conseguiram garantir o estoque avançado e fugiram de uma taxa, que é de estiagem ou de seca, que os armadores e as empresas de navegação cobram. E que foi onerada por esse píer. O embarca-

dor paga, em média, R\$ 15 mil adicionais ao frete", detalha Salmi.

A primeira atracação e operação no píer flutuante foi em 9 de setembro, com o navio Log-In Jacarandá. "O começo das operações foi desafiador para assegurar um serviço sem maiores rupturas. O processo de documentação é diferente. A coordenação das balsas exige sincronia entre diversos times, 24 horas por dia, já que um erro pode gerar um bloqueio sistêmico e o cancelamento dos embarques. Após mais de 45 dias desde a primeira atracação, o resultado é amplamente positivo, pois conseguimos assegurar o abastecimento de mercadorias para a região Amazônica e o escoamento da produção da Zona Franca", avalia o vice-presidente de Navegação da Log-In Logística Integrada, Marcus Voloch.

Voloch relata que diversos integrantes do time da empresa se deslocaram para a região para assegurar a eficiência da operação no píer flutuante. "Em paralelo, montamos operações de armazenagem avançada, para os clientes que podiam aumentar os níveis de estoque em regiões estratégicas, diminuindo seus volumes durante os meses de restrição operacional", completa.

## EXPECTATIVA

A expectativa de Marcio Salmi, levando em conta fenômenos climáticos, é que o Rio Amazonas volte em dezembro em condições plenas para a navegação, o que já será um ganho em relação ao ano passado. Até porque, em 2023, houve restrição durante todo este mês.

"Vejo que todos aprenderam e já sabem o que melhorar para o próximo ano, porque vai ser necessário. Não estamos colaborando muito com o planeta e com a sociedade na emissão de gases. Por isso, temos que estar preparados para isso (estiagem) no próximo ano", adverte.