

Setor teme interrupção na Tietê-Paraná

Previsão é de que navegação na hidrovia, que reduz uso de caminhões, será paralisada após fim da safra de grãos, em dezembro

FERNANDA BALBINO

DA REDAÇÃO

A possibilidade de interrupção da navegação na hidrovia Tietê-Paraná é real e preocupa transportadores de carga e usuários do Porto de Santos. A paralisação do tráfego na via navegável deve acontecer após o fim da safra de grãos, em dezembro. O tema foi discutido durante o 7º Fórum *Conheça o Porto*, que aconteceu na noite da última segunda-feira, no auditório da Universidade Católica de Santos (UniSantos).

Promovido por *A Tribuna*, o evento integra o projeto *Conheça o Porto*, uma iniciativa do Grupo Marimex, com o apoio da Praticagem de São Paulo. Esta 7ª edição do fórum também teve o apoio da UniSantos.

Para discutir os desafios para a implantação do modal hidroviário no cais santista, participaram do fórum o consultor Rui Gelehrter, o engenheiro do Departamento Hidroviário do Estado (DH) Pedro Victoria Júnior e o diretor de Relações com o Mercado e Comunidade da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), Cleveland Sampaio Lofrano. E também a coordenadora do curso de Engenharia Civil da UniSantos, Márcia Aps, e o professor de Portos, Rios e Vias Navegáveis da universidade, Juarez Ramos da Silva.

A mediação do debate ficou a cargo do editor de *Porto & Mar*, Leopoldo Figueiredo.

Segundo os especialistas em logística, o transporte hidroviário é mais limpo, eficiente e tem os menores custos operacionais na comparação com os outros. Uma barcaça é capaz de transportar até 1,3 mil toneladas de mercadorias. Para atingir esse volume seriam necessários 25 caminhões.

O engenheiro Pedro Victoria Júnior, do DH, vê como um risco real a interrupção do transporte de cargas na hidrovia Tietê-Paraná. Mas, segundo ele, desta vez o Operador Nacional do Sistema (ONS) criou um fórum com especialistas em meteorologia para debater a questão.

Hoje, está prevista nova reunião que vai definir a manutenção da cota dos reservatórios de Ilha Solteira e Três Irmãos em 325,4 metros acima do nível do mar. Atualmente, seu trecho mais raso tem 3,1 metro de profundidade e as barcaças precisam de ao menos três metros para trafegar totalmente carregadas e sem restrições.

O temor é de que o desvio de sua água para os reservatórios das hidrelétricas, a fim de garantir a geração de energia, inviabilize as operações da hidrovia.

"Por enquanto, a navegação está mantida até o dia 15. Uma



Encontro do *Conheça o Porto* discute modal hidroviário no cais santista: Docas aproveitará rios da região

alternativa é aguardar até o fim da safra, em 15 de dezembro, quando o volume transportado na hidrovia é reduzido. Depois, com as chuvas de fevereiro, a situação pode se restabelecer", destacou o engenheiro.

ACESSOS PORTUÁRIOS

Para o diretor da Codesp Cleveland Lofrano, se isso se concretizar, os acessos ao Porto de

Santos não serão comprometidos. No entanto, para a coordenadora dos cursos de Engenharia da UniSantos, Márcia Aps, o temor é de que, com a temporada de verão, quando o volume de veículos que descem a Serra do Mar com destino às cidades da Baixada Santista é intensificado, sejam registrados congestionamentos nos acessos rodoviários à região.

HIDROVIA DO PORTO

Pensando em reduzir os custos do transporte de cargas, a Docas pretende concluir até 29 de dezembro o projeto da Hidrovia do Porto de Santos. O cronograma ainda pode ser antecipado, segundo Lofrano.

A iniciativa 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, na Ponta da Praia, em Santos.

A estimativa é de que 350 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) sejam transportados pela hidrovia por ano.

A ideia é que as cargas virão 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.

"O regramento foi encaminhado à Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e estamos esperando essa aprovação. A nossa ideia é que esse primeiro momento seja um período de isenção para atrair cargas ao modal, uma espécie de carência", destacou o diretor da Autoridade Portuária.

CONTRA TARIFAS

Para o consultor Rui Gelehrter o ideal é que o transporte hidroviário não seja tarifado. "Não pode ter tarifa. Se caminhão não tem, barcaça também não pode ter. O maior incentivo é não taxas. Por favor, não vamos estragar a matriz ideal".