



PORTO DE RIO GRANDE E HIDROVIAS GAÚCHAS: ALAVANCAS PARA O DESENVOLVIMENTO DO RIO GRANDE DO SUL.

ÍNDICE:

1.OBJETIVOS PRINCIPAIS.

2.GARGALOS.

3.PORTO DE RIO GRANDE - DADOS OPERACIONAIS, ECONÔMICOS E FINANCEIROS.

4.A OPORTUNIDADE DE MUDANÇA - A OUTORGA DA CONCESSÃO DOS PORTOS VENCERÁ EM 2022.

5.ATRIBUIÇÕES DA ADMINISTRAÇÃO DE UM PORTO.

6.A DRAGAGEM DO PORTO DE RIO GRANDE.

7.OS DESAFIOS E AS POTENCIALIDADES DOS MUNICÍPIOS HIDROVIÁRIOS.

8.A QUESTÃO AMBIENTAL - PLANO PERMANENTE PARA GARANTIA DA EFICÁCIA OPERACIONAL DA INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA.

9.PROPOSTAS PARA INICIAR OS TRABALHOS EM REGIME DE PARCERIA COM O GOVERNO DO ESTADO.

10.CONCLUSÃO.



PORTO DE RIO GRANDE E HIDROVIAS GAÚCHAS: ALAVANCAS PARA O DESENVOLVIMENTO DO RIO GRANDE DO SUL.

O presente trabalho sumariza o resultado de várias reuniões com as entidades FAMURS, FARSUL, FECOMÉRCIO, FIERGS e as demais empresas associadas das HIDROVIAS RS e, principalmente, sugestões acolhidas no “Terceiro Encontro dos Municípios Hidroviários do RGS - Caminhos para o Desenvolvimento”, realizado na sede da FAMURS, no dia 30.01.2019, com o propósito de mobilizar os setores privado e público (Estado e Municípios Hidroviários) para otimizar a logística de transportes do RS através da integração dos modais, com ênfase na hidrovía e sua integração com o porto de Rio Grande, bem como promover o aproveitamento dos territórios lindeiros às hidrovias, dando-lhes a função de catalizadores de empreendimentos produtivos.

Não se pretendeu tirar desses debates um projeto para a solução dos problemas do porto de Rio Grande e outro para incrementar o uso do transporte hidroviário e para a exploração dos territórios localizados às margens dos lagos e rios navegáveis. Para esse fim faltariam os dados econômico-financeiros do porto de Rio Grande e as informações sobre as hidrovias e seus terrenos lindeiros. A ideia foi de suscitar os problemas e as sugestões dos vários atores envolvidos a serem propostas ao Governo do Estado para, em regime de parceria, buscar as soluções possíveis e necessárias para o desenvolvimento do Rio Grande do Sul.

Assim, podemos resumir os objetivos principais deste trabalho:

1. OBJETIVOS PRINCIPAIS:

- Promover o aumento da eficiência do porto de Rio Grande para atrair novas cargas e investimentos, transformando-o numa plataforma logística internacional com infra e superestrutura aptas a desenvolver atividades industriais, comerciais, de distribuição, de transportes nacionais e internacionais, de informações, bancárias e de armazenagem que agreguem valor aos produtos exportados e importados.
- Propor soluções que assegurem a dragagem e a segurança permanentes à navegação em Rio Grande e nas hidrovias interiores, a custos competitivos.
- Estimular o aproveitamento econômico dos territórios dos municípios hidroviários para atraírem empreendimentos produtivos que disporão de terminais portuários e do vantajoso transporte por água, agregando novas cargas e diluindo o custo da manutenção da infraestrutura.
- Aumentar a eficiência e impulsionar as atividades econômicas e a competitividade da economia estadual.
- Promover o desenvolvimento estadual e
- Gerar novos postos de trabalho.

2. GARGALOS A SEREM VENCIDOS - A FORTE INTERVENÇÃO ESTATAL NA ATIVIDADE PORTUÁRIA E HIDROVIÁRIA:

Para promover as mudanças necessárias nos setores portuário e hidroviário ter-se-á que vencer fortes e antigos obstáculos normativos e corporativistas.

2

As causas dessa distorção são diversas e vêm de longe. Começando pelo fato de que o setor portuário se encontra centralizado na União, quer em relação à sua exploração (art. 21, XII, f, da Constituição Federal), quer quanto à competência para legislar sobre o mesmo (art. 22, X, da CF). Em decorrência dessas disposições constitucionais para se instalar, ampliar ou reformar portos marítimos, lacustres ou fluviais depende-se de autorização centralizada em Brasília, inclusive para instalações portuárias em lagos e rios de competência estadual.

Por essas razões é que se afirma que um dos principais freios ao desenvolvimento econômico e social do País e, também, do Rio Grande do Sul encontra-se na atuação desordenada e autônoma de vários órgãos públicos federais que agem como se não pertencessem ao Estado Brasileiro (que é único e indivisível) e que jorram sobre a atividade econômica uma gama infundável de regulamentos e normas que mais se prestam a atrasar, impedir e afastar investimentos, especialmente pela insegurança jurídica que afasta os empreendedores. Soma-se a essa realidade de densa intervenção no domínio econômico o prejudicial câmbio do poder político, que ocorre, no País, a cada dois anos, e que acarreta a descontinuidade das políticas, do planejamento e da gestão pública.

Para se ter uma ideia desse intervencionismo estatal, trabalho realizado pelo BNDES/Booz&Co., de 2012 (Relatório Consolidado, vol.1, págs. 35-36) arrola 40 órgãos e entidades que atuam no planejamento, controle e fiscalização dos portos e hidrovias no País.

3. O PORTO DE RIO GRANDE - DADOS OPERACIONAIS, ECONÔMICOS E FINANCEIROS:

O Estado do Rio Grande do Sul firmou com a União o Convênio n. 001-PORTOS/97 com fundamento na Lei Federal n. 9.277, de 1996, pelo qual recebeu a outorga dos Portos de Rio Grande, Porto Alegre, Pelotas e Cachoeira do Sul por 25 anos (Cláusula Nona), cuja vigência iniciou em 1997 (Cláusula Décima) e findará em **2022**.

Inicialmente, cabe destacar alguns dados sobre o desempenho da Superintendência do Porto de Rio Grande - SUPRG relativos ao ano de 2018:

Movimentação de cargas	42.966.813 t (1)
Movimentação de contêineres	750.048 TEUS (2)
Movimentação de cargas no comércio exterior	US\$ 15.348.583.998,00 (3)
Receita com tarifas portuárias	R\$ 75.523.171,78 (4)
Receita com tarifa portuária (Tabela I Acesso aquaviário)	R\$ 67.970.854,00 (5)
Receitas com arrendamentos	R\$ 56.724.866,53 (4)
Outras receitas	R\$ 6.596.001,88 (4)
Total das despesas administrativas e operacionais	R\$ 131.335.136,98 (4)
Despesas correntes	R\$ 55.546.049,95 (4)
Despesas com pessoal e encargos sociais	R\$ 75.789.087,03 (4)
Geração de caixa	R\$ 7.500.000,00 (5)

(1) Site Porto de Rio Grande – estatísticas.

(2) Tecon Rio Grande

3

(3) MDIC/Comex

(4) Site Transparencia.rs.gov.br

(5) Estimativa

Do total de 42.966.813 toneladas acima referidas, foram movimentadas no porto público 15%, e 85% terminais arrendados e terminais de uso privativo sob administração privada, localizados na área do superporto. No porto público, 100% das mercadorias movimentadas são realizadas por operadores portuários constituídos em empresas privadas.

Como se vê, 100% das cargas movimentadas no porto são operadas por empresas privadas.

4. A OPORTUNIDADE DE MUDANÇA - A OUTORGA DA CONCESSÃO DOS PORTOS VENCERÁ EM 2022

Como é público e notório, vêm de longa data as reclamações dos exportadores, importadores, armadores, terminais, prestadores de serviços e outros usuários do porto, especialmente as relativas às deficiências da infraestrutura de acesso aquaviário e da superestrutura. A falta de serviços permanentes de dragagem e balizamento do canal têm gerado prejuízos consideráveis à economia gaúcha pelo atraso nas operações, pelo cancelamento de escalas dos navios, demurages, perdas de prêmio de exportação e o afastamento de investimentos.

O governo federal está sinalizando uma forte abertura comercial objetivando incrementar o comércio exterior brasileiro. Para a consecução desse objetivo terá que romper com o intervencionismo esclerosado, com uma administração desorientada e com custos que apenas provocam a perda de competitividade dos produtos brasileiros nos mercados globalizados.

Entre outras, o governo vem anunciando medidas para a estruturação do setor portuário, como a descentralização e/ou privatização das administrações portuárias, na qual poderá estar embutida também a solução para a dragagem permanente. Em qualquer das duas hipóteses - descentralização/privatização - há que se repensar na reestruturação e competência do Conselho de Autoridade Portuária - CAP.

4. ATRIBUIÇÕES DA ADMINISTRAÇÃO DE UM PORTO:

De acordo com a Lei n. 12.815, de 2013, compete à Gestão Operacional do Porto como Administradora e Autoridade Portuária a função de administrar, normatizar e fiscalizar as atividades portuárias, além de licitar as parcerias, assinar os contratos e,

- Pré-qualificar os operadores portuários;
- Arrecadar os valores das tarifas portuárias relativas à sua atividade;
- Fiscalizar ou executar as obras nas instalações portuárias;
- Fiscalizar a operação portuária;
- Zelar pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;
- Autorizar a entrada e saída de embarcações na área do porto;
- Suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto;
- Reportar infrações e representar perante a ANTAQ;
- Prestar apoio técnico e administrativo ao CAP e ao OGMO; e

- Estabelecer o horário de funcionamento do porto (diretrizes da SEP/MT).

4

Uma das mais importantes responsabilidades da administração de um porto é garantir o bom funcionamento da infraestrutura de acesso aquaviário, de manobra e da faixa de cais, compreendendo os serviços para:

- Garantir a profundidade técnica no canal de acesso, nas bacias de evolução e junto às instalações de acostagem, assim como o balizamento do canal de acesso.
- Garantir acessos terrestres pavimentados e sinalizados, assim como, instalações, redes e sistemas, localizados na faixa de cais, para iluminação, água, esgoto, energia elétrica, telecomunicações, combate a incêndio, proteção ambiental, saúde e segurança dos seus colaboradores, instalações sanitárias, estacionamento de veículos e vigilância.
- Assegurar aos clientes do porto serviços seguros, rápidos e a preços competitivos.
- Gestão do Porto (administração, coordenação e controle).
- Além das atribuições legais, a administradora de um porto, que deve gerir o mesmo com espírito empreendedor e sustentado no binômio indústria -logística, deveria ter também a elevada missão de, além de atrair cargas, estimular novos empreendimentos produtivos, comerciais e de prestação de serviços, disponibilizando para os mesmos áreas arrendadas ou para alienação. Ou seja, fazer o marketing do porto para aumentar as cargas e a sua receita, contribuindo para o desenvolvimento da região e para gerar novos quadros de trabalho.

Para a consecução desses objetivos a administradora do porto deverá ser considerada, para todos os efeitos, como uma entidade de estado, imune às mudanças do quadro político. Mister será repensar os órgãos de administração do porto: sua diretoria executiva e seu conselho, sem esquecer do CAP, que deverá ser reestruturado. O ideal seria ter apenas um conselho. A indicação dos integrantes do conselho deveria competir ao governo e às entidades empresariais, representativas dos usuários e operadores portuários.

Caberia ao conselho eleger/destituir os diretores da administradora do porto.

O mandato dos conselheiros e diretores seria de dois anos, permitida a recondução por igual período. Os ocupantes desses cargos estariam submetidos à legislação portuária e, também, à Lei das Sociedades Anônimas, especialmente, quanto às suas atribuições, deveres e responsabilidades.

A ocasião para a mudança está surgindo para o Rio Grande do Sul, tendo em vista que o Convênio n. 001-PORTOS/97, firmado pela União e pelo Estado, relativo à outorga dos portos públicos, por 25 anos (Cláusula Nona), iniciada em 1997 (Cláusula Décima) findará em **2022**. O que torna relevante considerar também a oportunidade que se abre para uma profunda mudança no modelo atual de gestão do porto de Rio Grande tendo em vista, de um lado, a fortíssima competição nos mercados globalizados e as crescentes exigências dos atores internacionais em relação à eficiência dos portos e à segurança da navegação; de outro, o grande potencial do RS em relação aos mercados internos e externos, especialmente, os continentes africanos e asiáticos, entre outros.

Para a discussão de um novo modelo de administração do porto de Rio Grande, num sistema *landlord* ou *full privatized*, na forma de empresa pública, ou sociedade de economia mista, ou empresa privada como sociedade de propósito específico – SPE (tendo o Estado o poder de veto

sobre matérias de interesse público bem definidas), será indispensável conhecer-se a situação econômica, financeira, patrimonial, ativos, passivos, política tarifária e também as relações obrigacionais recíprocas entre o Estado e a União pertinentes à outorga dos portos públicos gaúchos.

Para qualquer das alternativas a ser aprovada como solução, será indispensável também conhecer-se os ativos do porto, separando-se os de propriedade da União e os do Estado, bem

5

como os demais imóveis do Estado que poderão integrar o patrimônio da SUPRG, ou ser por ela administrados (exemplo: terrenos da CEDIC e da ZPE).

Um patrimônio consolidado e livre de ônus possibilitará ao administrador do porto, dependendo do tipo jurídico da entidade administradora a ser adotada, lançar papéis no mercado (ações, debêntures, etc.) para fazer frente aos investimentos na infra e na superestrutura, aliviando assim o valor das tarifas portuárias, tornando o porto mais competitivo.

O conhecimento da situação econômico-financeira e do estado do patrimônio do porto facilitará as discussões que se desenvolverão na montagem de uma proposta viável para uma administração que possa melhorar o porto de forma permanente.

Caso a opção mais adequada seja a privatização da administração portuária, o processo deverá passar, obrigatoriamente, pela licitação da concessão do porto de Rio Grande, o que requererá uma ampla negociação com o Estado e com a União.

Essas análises serão fundamentais para avaliar o endividamento, liquidez, rentabilidade e as atividades do porto, as quais possibilitarão avaliar a sua viabilidade e o modelo jurídico que poderá ser adotado - empresa pública, sociedade de economia mista ou empresa privada.

6. A DRAGAGEM DO PORTO DE RIO GRANDE:

A ausência de dragagem permanente no porto marítimo, o que tem sido uma marca dos últimos governos, está prejudicando os negócios internos e internacionais do Estado, notadamente dos produtores rurais e industriais. Essa negligência para com o porto causa a elevação dos fretes marítimos, afeta as exportações, importações, os serviços de cabotagem e da navegação interior, afastando navios, cargas e empreendedores.

Um dos problemas que prejudicam a Administração do porto do Estado é o fato de que a receita decorrente das tarifas pagas pelos armadores pelo acesso àquele porto, na ordem de R\$ 70 milhões/ano, que deveria ser destinada à manutenção dos calados, é desviada para o caixa único do Estado.

A continuidade dessa irregularidade, a qual, repita-se, vem perdurando há anos, provoca prejuízos à toda economia gaúcha. Mesmo cientes da situação financeira do Estado, é preciso ter em conta que a utilização daquele valor acarreta, pela sua repercussão, um dano incomensurável ao conjunto das atividades econômicas do Estado, representado pela perda de competitividade dos produtos rio-grandenses nos mercados nacional e internacional, bem como a fuga de empreendimentos produtivos devido ao agravamento do nosso já muito elevado custo logístico.

5. OS DESAFIOS E AS POTENCIALIDADES DOS MUNICÍPIOS HIDROVIÁRIOS:

O Rio Grande do Sul, a despeito da grave crise econômica e financeira que vive, se vê diante da oportunidade de poder acrescentar ao seu esforço pelo desenvolvimento a utilização racional das

hidrovias e de seus terrenos adjacentes, com observância dos métodos avançados de projeto e de gerenciamento de empreendimentos, respeitando a preservação ambiental.

A centralização hierarquizada de várias entidades públicas que tratam da infraestrutura de portos e hidrovias, que decidem essas questões distanciadas do município, bem como a notória ausência de políticas públicas de desenvolvimento regional, esvaziam as cidades de poder e influência de qualquer competência para negociar sobre empreendimentos portuários e de aproveitamento dos seus rios navegáveis.

Ressalta-se ainda que, para recuperar a posição de destaque que as hidrovias deveriam ter, será

6

necessário observar uma densa legislação, inclusive a ambiental. Mesmo assim, mais de vinte municípios já atendem os requisitos ambientais, técnicos e não têm restrições para instalação de empreendimentos com instalação portuária.

Em anexo, a relação dos municípios hidroviários em número de...., com destaque dos 20 municípios que estariam aptos a iniciar o processo de instalação dos parques hidroviários para a implantação de projetos.

5. A QUESTÃO AMBIENTAL - PLANO PERMANENTE PARA GARANTIA

DA EFICÁCIA OPERACIONAL DA INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA:

Considerando que:

- I. Eficácia operacional da infraestrutura seja a ampliação do conceito de mérito recomendado pela IALA – órgão internacional de excelência em sinalização náutica, aplicável à qualidade dos serviços de manutenção do balizamento de canais e ao conjunto do sistema de canais, tanto portuários, como hidroviários interiores, incluindo sinalização e manutenção das profundidades (dragagem).
- II. Projetos para garantia da eficácia operacional da infraestrutura sejam aqueles que sustentarão as intervenções sucessivas para dragagens e manutenção da sinalização dos canais, com o sentido de preservar o meio ambiente e a segurança da navegação, com foco em:
 - a) Canais de acesso ao porto marítimo, utilizados pelas embarcações que realizam a navegação de mar aberto.
 - b) Canais do sistema hidroviário interior, utilizados pelas embarcações que realizam a navegação interior, frequentando portos organizados e terminais privados.
 - c) Serviços de manutenção para garantia da eficácia operacional da infraestrutura, transferidos e executados pela iniciativa privada (contratação ou concessão) com aferição de resultados através dos índices de mérito (eficácia).
 - d) Licenças ambientais para os serviços de manutenção permanentes, uma vez que serão realizados de forma contínua e abrangente. Serão licenciamentos permanentes para os canais de acesso ao porto marítimo e aos seus terminais e, no mesmo sentido, licenciamentos permanentes para os canais interiores, cobrindo os acessos secundários aos berços dos portos organizados e dos terminais privados.
- III. Recursos para sustentação da eficácia operacional da infraestrutura:
 - a) Fontes:
 - i. Sub-crédito A: Tarifa de acesso ao porto de Rio Grande (Tabela I).
 - ii. Sub-crédito B: Cota de Contribuição Hidroviária (Portos e Terminais).
 - b) Usos:
 - i. Projetos e Licenciamentos.

- ii. Remuneração dos serviços de manutenção.
- iii. Gerenciamento dos projetos e fiscalização da execução dos serviços.
- c) As tarifas correspondentes aos sub-créditos A e B serão obrigatórias e pagas ao órgão estadual responsável pela infraestrutura. Opcional e alternativamente, com base em lei estadual, as cotas ou tarifas hidroviárias poderão ser recolhidas a um fundo depositado em um “banco trustee” e gerido por um comitê executivo.
- d) O Comitê Executivo decidirá a respeito da destinação dos recursos conforme os projetos por ele aprovados.

9. PROPOSTAS PARA INICIAR OS TRABALHOS EM REGIME DE PARCERIA COM O GOVERNO DO ESTADO:

I. Para a Administração do porto de Rio Grande e dos demais portos interiores públicos:

7

- Nessa fase transitória manter-se-ia a autarquia que responde pela SUPRG, porém com maior autonomia e com administradores profissionais, eclipsando qualquer interferência político-partidária, bem como com o fortalecimento do seu Conselho de Administração mediante a indicação de membros técnicos e que sejam responsáveis pelo desenvolvimento e futuro do porto.
- Paralelamente à fase transitória acima, será imperioso que, desde logo, as autoridades públicas e a sociedade gaúcha passem a debater sobre a alternativa mais adequada para a concessão do porto de Rio Grande. Seja qual for o modelo escolhido (estatal, paraestatal, privado, etc.) deverá estar vocacionado para operar com mentalidade empresarial para desenvolver o porto, tornar produtivos os seus ativos, alavancar a competitividade e agregar valor aos produtos movimentados, atrair empreendimentos e gerar segurança jurídica aos investidores. Para a análise do modelo mais adequado da administração, especificamente, do porto de Rio Grande, torna-se crucial, indispensável e decisivo considerar os dados econômicos, financeiros, ativos, passivos patrimoniais e as relações obrigacionais entre a União e o Estado conforme referidos no item 5 supra.
- Propor novas formas de administrar os portos públicos interiores, considerando que, em 2022, vencerá o Convênio de Delegação dos Portos de Porto Alegre, Pelotas e de Cachoeira Sul, celebrado entre a União e o Estado, abrindo assim uma oportunidade para se discutir e propor novos modelos de exploração desses portos, tendo em vista a Portaria N° 574, de 2018, do Ministério dos Transportes, voltada à descentralização da competência dos portos organizados. Ou seja, nenhuma hipótese deverá ser descartada na busca da solução mais adequada.

II. Para os Serviços de Dragagem e Balizamento:

- Uma solução também transitória que seria liberar, se necessário, parte dos recursos das tarifas arrecadadas para concluir a dragagem do porto de RG e dos principais pontos de estrangulamento de canais, como ocorre com os trechos do rio do Sinos, Caí e Gravataí.
- Paralelamente à proposta acima, levar aos Poderes Concedentes (União e Estado) um modelo permanente para execução dos serviços de operação e manutenção da infraestrutura hidroviária: dragagem e balizamento dos canais interiores, assim como ampliação dos trechos navegáveis, além da manutenção das barragens eclusadas. É indispensável garantir o tráfego das embarcações (cargas, passageiros e lazer), com foco na segurança da vida humana, na preservação ambiental, na manutenção da infraestrutura e na vida útil dos equipamentos de transporte. Através de Convênio o DNIT (União) e SUPRG (Estado) poderia se estabelecer, negociando, compromissos para toda a rede hidroviária regional, com o propósito de, também, fortalecer a capacidade competitiva do Rio Grande do Sul. A Administração do Porto de Rio Grande, seria reestruturada para assumir na sua plenitude todas essas funções. Considerar no processo de licitação dos serviços de dragagem e de balizamento, a modalidade por resultado

(Art. 54 da Lei n.12.815 de 05.06.2013), tanto nos acessos e da bacia de evolução do porto de Rio Grande como nos canais das hidrovias interiores em uso, tendo como contrapartida as receitas originadas das tarifas cobradas pelo uso da infraestrutura.

III. Para os Municípios Hidroviários:

Para contribuir com a retomada do desenvolvimento econômico e social nas regiões marginais ou próximas às hidrovias, propomos medidas que objetivem a utilização intensiva dos seus territórios, públicos ou privados, através de criação de condomínios industriais e logísticos, ou de turismo e lazer, que assegurem aos empreendedores condições atrativas estáveis, sustentadas no incentivo ao emprego de terminais portuários próprios para movimentação de cargas e passageiros mediante a utilização do transporte hidroviário interior, sendo necessário para a consecução desses objetivos:

- Mobilizar esforços junto aos setores privado e público - em nível estadual e municipal - visando atrair para as regiões lindeiras às hidrovias empreendimentos produtivos –

8

agrícolas, industriais, comerciais, de turismo e de lazer - fomentando a instalação de terminais portuários, privativos ou em condomínio, que proporcionarão um notório diferencial competitivo aos novos investidores.

- Iniciar o levantamento dos terrenos, públicos ou privados, para verificação das áreas disponíveis e vocacionadas para a implantação dos parques hidroviários, o que dependerá do apoio e participação do Estado, especialmente da Secretaria dos Transportes, que detém os arquivos do ex- DEPRC e ex-Superintendência de Portos e Hidrovias, e dos municípios envolvidos. Os terrenos poderão ser vendidos ou arrendados aos investidores interessados.
- Após o levantamento acima, o governo do Estado e os prefeitos dos municípios interessados iniciariam uma campanha interna e internacional para captação de empreendimentos, ofertando as áreas para a instalação dos empreendimentos e as vantagens do transporte por água para/ou de Rio Grande.
- Propor ao poder concedente federal a delegação ao Estado, ou aos municípios, para permissão de instalação de cais, privativos ou em condomínio, concomitantemente com a autorização para a construção de empreendimentos nas margens das hidrovias. O propósito é evitar a segmentação do processo de implantação de terminais hidroviários interiores, a sua longa demora e a própria incerteza do investidor em obter o direito de construir as instalações portuárias. Isso viria ao encontro do interesse do Porto de Rio Grande no sentido de acelerar o crescimento do fluxo de cargas destinadas ou provenientes do mesmo, que se utilizariam das hidrovias interiores.
- Sugerir ao governo do Estado a formulação de políticas públicas voltadas aos municípios hidroviários para promover a mobilização e exploração dos seus recursos naturais segundo suas respectivas vocações, dando às cidades a competência para a implantação de empreendimentos portuários e hidroviários.
- Propor à FAMURS a criação de um comitê permanente para, com o apoio da Hidrovias RS, acompanhar e auxiliar os municípios interessados na implantação de parques hidroviários ou de quaisquer outros projetos pertinentes ao uso dos terrenos marginais aos rios e lagos.

IV. Para as Questões Ambientais no porto de Rio Grande e nas Hidrovias Interiores:

- Reportamo-nos ao item 8 retros que contém, de forma sumária, o Plano Permanente para Garantia da Eficácia Operacional da Infraestrutura Aquaviária.

10. CONCLUSÃO

Essas são as considerações e proposições iniciais que carecem de mais informações e dados (principalmente os econômico-financeiros da SUPRG) que dependem dos órgãos do Estado (Secretaria de Transportes, SUPERG, ex-DEPRC, ex-Superintendência de Portos e Hidrovias, entre outros) para se iniciar os trabalhos em parceria com o governo, o que possibilitará, a partir das informações referidas, buscar-se uma solução sustentável, mais adequada e possível, visando promover mudanças indispensáveis para melhorar a eficiência no transporte e na movimentação de cargas nos portos e na navegação interior do Rio Grande do Sul.

Porto Alegre, 28 de março de 2019.

Wilen Manteli

Fábio Avancini Rodrigues

Associação Hidrovias do Rio Grande do Sul – Hidrovias RS
Av. Praia de Belas nº 2.266 sala 306 – Porto Alegre – RS – CEP 90110-000
Fones (51) 3022-3676 e 3061-9676 e-mail hidroviars@terra.com.br