



## Tarifa portuária como forma de investimento

Criada em 1996 e revisada pela última vez em 2015, a tarifa portuária do porto da Capital foi isenta de julho a dezembro deste ano devido à iniciativa do governo federal em auxiliar na recuperação da infraestrutura, segundo o presidente da Portos RS, Cristiano Klinger. Para ele, o valor cobrado, proporcional ao tamanho da embarcação, servia para cobrir os custos dos serviços como a sinalização, dragagem e monitoramento ambiental. "Se não tivesse acontecido a calamidade, já teríamos executado uma obra de dragagem", salientou Klinger. Ele calcula que a suspensão fez a empresa pública perder R\$ 6 milhões em possibilidade de investimentos nestes seis meses.

O presidente diz ainda compreender as críticas das entidades. "Tenho certeza de que é fundamental a relação entre o poder público e a iniciativa privada para dar agilidade e diminuir os problemas, principalmente nestes momentos de crise. Mas não podemos depender somente deles. Não concordo com a entrega de tudo para o ente privado", salientou, citando como exemplo a própria ação da Braskem, que fez a ação emergencial no Furdinho, mas o Estado procedeu com o licenciamento ambiental e monitoramentos.

Ele ainda defende a manutenção da responsabilidade da gestão das hidrovias no Estado, já que, sob a gerência do governo federal, obras anteriores, como da dragagem do acesso ao porto

de Rio Grande, ocorriam apenas a cada quatro ou cinco anos, período reduzido para cerca de um ano com a Portos RS, com recursos próprios. Sobre os R\$ 731 milhões anunciados em novembro pela Secretaria Estadual de Logística e Transportes (Selt), Klinger disse que a estatal teve grande participação no pleito junto ao governo, porém, o montante revela que a empresa tem pouca margem para investir.

O valor aportado emergencialmente pelo Estado é 7,7 vezes maior do que todo o investimento previsto pelo próprio governo na estatal para 2025, de R\$ 94,5 milhões, e mesmo com a dragagem sendo cada vez mais necessária, a Portos RS deverá ter um corte de 5,5% nos recursos para o próximo ano em relação a 2024, quando as despesas previstas são de R\$ 100 milhões, valor que já cobre o prejuízo causado pelos dois navios fundeados. Em ambos os casos, os montantes contemplam "a potencialização do complexo hidroportuário por meio de dragagem e sinalização de hidrovias e canais, mapeamento dos distritos industriais, modelagem e posterior concessão da manutenção e sinalização da hidrovía e estruturação do hub".

A proposta orçamentária para 2025 também prevê pouco mais de R\$ 5,8 milhões para o projeto de Manutenção e Modernização Hidroviária, desenvolvido pela Selt, valor este para manutenção do balizamento da hi-

drovia do rio Jacuí, estudos técnicos de caracterização geomorfológica e posterior adequação por meio de dragagens e complementação do sistema de balizamento. A intenção é encaminhar estes resultados à Marinha para aprovação dos levantamentos e homologação de suas profundidades.

A Vila Itapuá, em Viamão, é o local habitado mais próximo de onde os navios encalharam. Moradores, alguns há décadas no local, estão acostumados às oscilações da água com a qual aprenderam a conviver, respeitar e tirar seu sustento. No entanto, o atual cenário é de preocupação pela falta de dragagem. Newton Machado Barreto, instrutor de vela do Clube Náutico Itapuá (CNI), vive há 40 anos na área e relata que a população local sofre do mesmo problema que acontece nos canais que ligam Porto Alegre a Rio Grande. "Anualmente, o nível do Guaíba baixa e os pescadores não conseguem sair, assim como nós, que mantemos um projeto social para jovens", afirma ele. Para Barreto, a rampa pública de Itapuá, construída para ajudar nos acessos à área, não pode ser usada na atualidade, pois o nível da água está extremamente baixo. "Até tentamos entrar, porém não conseguimos. É extremamente importante que seja feita a dragagem, assim como a manutenção periódica dos arroios e da Lagoa dos Patos, para que possamos continuar com nossas atividades", diz.

**Newton Machado Barreto, instrutor de vela do Clube Náutico Itapuá, relata que, quando o nível do Guaíba baixa, nem os pescadores conseguem sair**

### O INVESTIMENTO COMEÇA AGORA!

Sem entrada e sem juros!

CRÉDITO DE INVESTIMENTO 📄

CRÉDITO	MEIA PARCELA
R\$ 1.500.000,00	R\$ 4.193,00**
R\$ 1.000.000,00	R\$ 2.795,00**
R\$ 500.000,00	R\$ 1.397,50**
R\$ 300.000,00	R\$ 922,50**

200 meses\* | 220 meses\*\*

SIMULE AGORA