Paralisações da Ponte do Guaíba afetam logística

Segunda interrupção do sistema de içamento em menos de dois meses prejudica operações portuárias e preocupa setores ligados ao transporte de cargas

Marina Mugnol
marinam@jcrs.com.br

CCR/DIVULGAÇÃO/JC



De acordo com a concessionária responsável, a intervenção faz parte do plano de aprimoramento

Pela segunda vez em pouco menos de dois meses, o sistema de içamento da Ponte do Guaíba foi interrompido para a realização de manutenções periódicas, entre os dias 3 e 8 de agosto. Mais uma vez, a recorrência da paralisação de uma das principais rotas do Rio Grande do Sul volta a chamar atenção para os impactos econômicos provocados pela interrupção da estrutura em toda a cadeia logística.

De acordo com a CCR ViaSul, concessionária responsável pela estrutura, a intervenção faz parte do plano de aprimoramento e preservação operacional da ponte. A medida busca restabelecer as condições ideais de funcionamento do sistema e reduzir a necessidade de novas intervenções de maior impacto no futuro.

Para o prático de Porto Alegre, Geraldo Almeida, a forma como a concessionária tem conduzido as manutenções da ponte precisa ser revista. As interrupções deveriam ser previamente planejadas e programadas em conjunto com a administração do porto, o que, de acordo com Almeida, não vem ocorrendo.

"Ficamos 10 dias sem receber embarcações. É justamente nesse período que as manutenções deveriam ser realizadas. Porém, se a concessionária não tem a intenção de aguardar o navio, é necessário discutir diretamente com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para encontrar uma solução para esse problema."

Almeida ressalta ainda que as paralisações afetam toda a cadeia de abastecimento. Segundo ele, quando há uma interrupção na hidrovia, todas as cargas que dependem daquele trecho para serem transportadas também são impactadas.

"Nós, profissionais, não podemos ficar na dúvida se vai ou não ter ponte. É disso que vem o nosso ganha-pão e, no momento em que você não tem esse serviço, todos que dependem desse processo são afetados financeiramente."

No caso dos gases petroquímicos, os prejuízos são ainda maiores. Segundo Almeida, quando não é possível escoar a produção e não há espaço para armazená-la, é necessário realizar a queima do gás por meio do flare. Dessa forma, o produto, que possui alto valor agregado, acaba sendo perdido.

"Uma das operações afetadas pela última paralisação da ponte gerou um custo de US$ 200 mil por dia. Ou seja, se um trajeto curto custa US$ 2,5 milhões e o produto é vendido por US$ 3 milhões, o lucro é de US$ 500 mil. Mas, se for preciso gastar US$ 1 milhão durante cinco dias à espera do carregamento do navio, esse valor supera o lucro da operação. Em vez de ganhar US$ 500 mil, vou ter um prejuízo de US$ 500 mil", explica Almeida.

Já Wilen Manteli, presidente da Associação Hidrovias do Rio Grande do Sul (Hidrovias RS), destaca que, além dos impactos no abastecimento e na economia de toda a cadeia, as paralisações também prejudicam a imagem da logística brasileira no exterior.

"Esse tipo de problema gera uma série de prejuízos. A partir do momento em que um navio em Porto Alegre é parado, isso atrasa outro em Rio Grande, e assim por diante. Com isso, o Estado perde ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços), oportunidades de emprego e diversas outras coisas. No fim, deixamos de crescer e evoluir."

Manteli critica ainda a falta de interesse do poder público em buscar soluções para esse tipo de problema. "Tinha que haver um maior envolvimento da sociedade junto ao governo para estabelecer uma política de logística, pelo menos dentro da Lagoa até Rio Grande, que é o nosso corredor para os mercados externos. Estamos tentando trabalhar nisso, mas é difícil. O gaúcho, lamentavelmente, não é associativo".