

Avança o projeto de porto de R\$ 6 bi no Litoral Norte

INFRAESTRUTURA

Projeto de porto de R\$ 6 bi no litoral avança e provoca debate

Obra já obteve avais de secretaria nacional federal e da Marinha. Agora, está em processo inicial de licenciamento ambiental junto ao Ibama

MARCELO GONZATO marcelo.gonzatto@zerohora.com.br

Um projeto bilionário vem superando etapas burocráticas para sair da prancheta sob a promessa de melhorar a logística do Rio Grande do Sul, garantir um novo ponto para escoamento da produção e impulsionar a economia do Litoral Norte. A proposta de se construir um novo porto litóreo em Arroio do Sal por meio de investimento de R\$ 6 bilhões ganhou autorização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para seguir adiante e já está na etapa inicial do processo de licenciamento ambiental junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

O avanço dos planos anima o município litorâneo, que já registra aumento no valor médio dos terrenos, e empreendedores da região de Caxias do Sul, que buscam um caminho mais curto até o mar para exportar seus produtos. Mas também desperta críticas de autoridades e de empresários vinculados ao porto de Rio Grande, que questionam as vantagens e a

viabilidade da iniciativa, e de ambientalistas preocupados com impactos sobre a natureza em uma zona sensível.

Levantamentos

O chamado Porto Meridional já obteve aval da Secretaria Nacional de Portos e da Marinha, foi homologado pela Antaq e recebeu o termo de referência do Ibama – documento que baliza os estudos ambientais. – Esse termo já está guiando as análises do Eia-Rima (estudo e relatório de impacto ambiental). No final do ano passado, começamos os trabalhos de campo. Temos até o final do próximo outono para concluir esses levantamentos de campo, compilar o material e ter as informações de diagnóstico, impactos, medidas mitigadoras. Se tudo der certo, esperamos obter a primeira licença ainda em 2024 – afirma o diretor de Desenvolvimento de Negócios da DTA Engenharia (empresa que desenvolve o projeto do novo porto), Daniel Kohl.

O diretor refere-se à coleta de informações em diferentes estações do ano para sustentar os estudos ambientais e dimensionar eventuais ameaças e medidas que reduzam esses riscos. Se o documento for aprovado, a iniciativa poderia receber licença prévia do Ibama, que admite a possibilidade de um empreendimento se instalar no local previsto.

Depois disso, ainda seria necessário obter as licenças de instalação (para início das obras) e de operação (que permite entrar em funcionamento). Não há prazo predeterminado para que isso ocorra.

Kohl explica ainda que, apesar da homologação inicial da Antaq, os empreendedores também aguardam “para os próximos meses” a assinatura da autorização definitiva por parte da agência. O primeiro aval foi um parecer favorável à construção e à operação do terminal de uso privado, e que permitiu à proposta seguir tramitando para, agora, validar a sua localização.

Para assinar o contrato definitivo, é preciso anuar mais alguns documentos, o que já está sendo feito a exemplo do termo de referência do Ibama – complementa Kohl.

Empreendedores buscam alternativas de recursos

Com espaço para 10 navios atracarem, sendo dois de cruzeiro para atender ao turismo, o novo porto gaúcho exigiria cerca de R\$ 1,3 bilhão para infraestrutura básica, como dragagem, quebra-mar, aterro, instalações comuns e acesso viário, e outros R\$ 4,7 bilhões para estruturas complementares – terminais específicos, instalações de armazenagem e outros itens.

Já foram investidos cerca de R\$ 50 milhões, principalmente na aquisição de áreas (onde devem ficar as instalações de apoio e reexporto) e no desenvolvimento do projeto – afirma o diretor jurídico da empresa Porto Meridional, André Busnello. Para fechar as contas, tirar o porto do papel e colocá-lo na água, os empreendedores dizem contar com diferentes opções de recursos. A fórmula definitiva ainda está em elaboração, mas poderia envolver aportes próprios, de parceiros privados e financiamento de instituições de fomento

como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). No lançamento formal da proposta, no final de 2021, o presidente da DTA, João Acácio Gomes de Oliveira Neto, assegurou que já havia cartas de compromisso assinadas com seis grupos interessados em usar o porto e que garantiria movimento anual de 10 milhões de toneladas.

– Num porto com capacidade para 50 (milhões de toneladas), 20% disso já é carga suficiente para coloca-lo de pé – assegura Oliveira. Em 2023, os três portos existentes no Estado (Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas) movimentaram juntos 44,8 milhões de toneladas – 95% disso via Rio Grande. A expectativa dos empreendedores é de gerar cerca de 2 mil empregos durante a construção e perto de mil vagas na operação. Se as previsões se confirmarem, as obras devem iniciar no começo do ano que vem, o novo porto litóreo poderia entrar em operação em 2026.

A proposta

Custo total da estrutura está avaliado em cerca de R\$ 6 bilhões



LOCALIZAÇÃO: Ronda Nova, em Arroio do Sal. MODELO: Terminal de Uso Privado (TUP). CUSTO ESTIMADO: R\$ 1,3 bilhão para infraestrutura básica e R\$ 4,7 bilhões para estruturas complementares (armazenagem, balsas etc.).

Plano opõe as metas do norte e do Estado

Defendido por empresários da Serra e visto como trampolim para o desenvolvimento pela prefeitura de Arroio do Sal, o plano de se construir um porto no Litoral Norte também enfrenta contestações no Rio Grande do Sul. Os questionamentos mais visíveis vêm da Metade Sul – principalmente de Rio Grande, onde fica hoje o principal porto gaúcho. Um dos temores é o que, em vez de atrair cargas de outros Estados, o Meridional comprometa a sustentação dos três embarcadouros existentes hoje no Estado por meio de uma competição interna. Empresários de Caxias do Sul, de outra parte, estão entre os principais entusiastas da ideia por entenderem que uma nova estrutura na Metade Norte aumentaria a competitividade do Estado em relação a locais como Santa Catarina, que conta com cinco portos. O horizonte de maior porte, porém, que a empreitada promete qualificar é o porto de Caxias do Sul, que conta, mas enfrenta dificuldades enormes envolvendo esse projeto do Porto Meridional. Não tem acesso (viário) e envolve questão ambiental escabridíssima. Seria muito melhor olhar para o porto de Rio Grande e atender às necessidades que ele tem – diz o presidente da Câmara de Comércio do município e do Tesouro do Rio Grande, Paulo Bertoni.

Cristiano Kluge, presidente da Portos RS, empresa indígena que administra unidades em Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, questiona

Prós e contras

VANTAGENS: Localização: menor distância da Serra, governo-região exportadora gaúcha, poderia agilizar e baratear a logística para escoamento da produção. Proximidade com Santa Catarina também poderia gerar produção e comércio com o Estado vizinho. Manutenção: os empreendedores dizem que haveria pouca disposição de material no canal, enquanto o porto de Rio Grande exige dragagens frequentes para manter a profundidade necessária entre a superfície e a parte interior da embarcação. O calado de Rio Grande é de 12 metros, hoje está em 10 metros, mas há previsão de que, em 2020, não haverá mais calado para não encalhar.

Impacto econômico: a instalação de um porto tende a atrair investimentos em hotéis e moradores, avançando a arrecadação do município e até de cidades próximas. Cria resultado: foi visto um trapoço (SC), que liderou o crescimento econômico daquele Estado entre os dois últimos censos.

DESVANTAGENS: Acesso viário: se a proposta for aprovada, o acesso de cerca de 30 km de estrada de terra, passando pela Estrada do Mar e com uma ponte sobre a lagoa Itapeva. Os empreendedores mantêm no ar a ideia de que está em discussão com autoridades, mas não há previsão de uso de um pequeno trecho da Estrada do Mar, via rotário utilizado por veranistas e sem acostamento.

Avanço: a zona litorânea em que se localiza o porto é considerada sensível, com espécies sob risco e um alto grau de preservação ambiental. Há uma preocupação ambiental, tanto pela presença de aves marinhas, corais, balneios e golfinhos que circulam pela região, quanto pela criação de uma zona costeira que é muito sensível e tem espécies ameaçadas. Acheamos que aquela área, de mar aberto, não tem vocação para porto. É preciso trazer muita rocha para fazer um pier.

De olho no custo da logística

Diretor da DTA Engenharia, Daniel Kohl defende a viabilidade da obra. A obra não é apenas um porto, mas um complexo de infraestrutura logística. Trata-se de uma área já bastante desenvolvida (zona de preservação ambiental), com condições de acesso para ter uma via direta ao novo porto. Impactos ambientais e o cuidado com a comunidade local serão tratados nos estudos ambientais – afirma Kohl. Integrante da comissão de Infraestrutura do grupo Mobilização por Caxias do Sul (Mobilizax), Ruben Bisi considera o novo porto fundamental para aumentar a competitividade da região – que está distante cerca de 320 quilômetros de Rio Grande e 180 quilômetros de Pelotas em direção ao sul. Enquanto ficam os brigandões, a Metade Sul contra Metade Norte, Santa Catarina construiu mais portos, mais ferrovias, mais aeroportos. Reduzir os custos logísticos – defende Bisi.

O exemplo catarinense

O nome de um município quando surge a construção de um porto no Litoral Norte é discutido por autoridades de Arroio do Sal e de Itapó. A cidade do Sal, o Porto Meridional, tem cerca de 14 mil habitantes, enquanto Itapó tem cerca de 12 mil habitantes. No ano passado, o município de Arroio do Sal teve o crescimento populacional de 1,2 milhões de pessoas, enquanto Itapó teve o crescimento de 0,8 milhões de pessoas. A expansão urbana é o porto inaugurado em 2021, acompanhado pela promessa de maior oferta de empregos e dinamismo econômico. Segundo a Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina, Itapó teve o terceiro maior desenvolvimento entre os cinco principais terminais daquele Estado no ano passado, com um crescimento de 1,2 milhões de toneladas. Nos últimos anos, a pressão por melhorias portuárias surgiu em portos modernos e em Itapó.

O prefeito de Arroio do Sal, Afonso Rêgo, afirma que já se percebe o impacto inicial da possível instalação do Porto Meridional no município antes da construção. Estimamos que, desde quando começaram as discussões

Área em Arroio do Sal poderá abrigar o novo porto para escoar parte da produção gaúcha, em especial a da Serra

A MobilCaxias estima que em

processo da região gastam entre 4% e 8% de seus custos com transporte. Enquanto uma melhor infraestrutura poderia reduzir essa cifra quase à metade. Presidente da Câmara Municipal (Câmara Log), Paulo Menszel avalia que o custo acumulado de todos os setores da economia gaúcha com logística alcança 21,5% do Produto Interno Bruto (PIB), contra um índice de 10% em São Paulo, por exemplo. Uma das formas de reduzir esse patamar seria melhorar a infraestrutura estadual por meio de mais investimentos, na sua avaliação. O Porto Meridional é privado, ou seja, todo o risco é privado. Se o setor carga de outro porto, do tipo litóreo, quiser entrar em operação, como em qualquer lugar do mundo, os operadores e exportadores é que vão avaliar a viabilidade dos investimentos e as obras devem iniciar no começo do ano que vem, o novo porto litóreo poderia entrar em operação em 2026.

Estudo

Conforme o IBGE, Arroio do Sal tem hoje cerca de 11 mil habitantes e, segundo a prefeitura, em 2023, o município recebeu cerca de R\$ 140 milhões em receitas anuais. Para confirmar os dados, investidores, o município também tem de fazer dever de casa. Hoje sem tratamento de esgoto, a cidade precisa encontrar uma solução para esse problema e também precisa avaliar o zoneamento de seu plano diretor para ver previsão legislativa a possibilidade de instalar um porto. Estamos finalizando um estudo com a Aegon e o Ministério Público Federal. Temos um acordo bem encaminhado.

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Zero Hora - Porto Alegre/RS

Seção: Política **Página:** 10-11