

TRANSPORTE HIDROVIÁRIO NA METADE SUL DO RS: OS INVESTIMENTOS E INCENTIVOS À ADESÃO DESTE MODAL FRENTE AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

GABRIEL MEIRELES SCHUG¹; ALISSON EDUARDO MAEHLER²

¹*Universidade Federal de Pelotas – gabrielschug@hotmail.com*

²*Universidade Federal de Pelotas – alisson.maeher@gmail.com*

1. INTRODUÇÃO

O transporte brasileiro é composto por 61,1% de participação do transporte rodoviário, 20,7% ferroviário, 4,2% dutoviário e 0,4% aeroviário; já malha de transporte aquaviário detém a fatia de 13,6% de atuação segundo o Boletim Estatístico divulgado pela CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES (2016). A fim comparação, a malha aquaviária da China participa com 47% e na União Europeia com 41% do total (LOBO, 2015).

Atualmente, alguns planos para a utilização de modais diversos do rodoviário, mais econômicos e menos poluidores estão em andamento no extremo sul do país. Em projeto lançado no ano de 2015, uma indústria de celulose e o governo do Estado do Rio Grande do Sul firmaram acordo para utilização do Porto de Pelotas para a implantação de um terminal de transporte de toras de eucalipto, o que trouxe projeções de expressivo crescimento nas movimentações portuárias do município (CELULOSE RIOGRANDENSE, 2015). Este projeto, até o momento, é o maior investimento privado da história do Rio Grande do Sul. Embora possa ser visto na prática, em escala cada vez maior, na teoria poucos têm sido os estudos sobre a logística hidroviária. A exceção encontrada é o trabalho de SARAIVA, MAEHLER e DIAS (2015), analisando o modal hidroviário e sua integração com outros modais de transporte, também na metade sul do RS (Estado do Rio Grande do Sul).

Deste modo, surge a seguinte problemática: de que forma os investimentos realizados no Porto de Pelotas, podem contribuir, direta ou indiretamente, para promover a prática do transporte hidroviário na região sul do estado Rio Grande do Sul? A presente pesquisa tem como objetivo analisar os investimentos no Porto de Pelotas e suas contribuições para o fomento do transporte hidroviário na região sul do estado.

MARTINS e ALT (2009, p. 326) conceituam logística como a área “responsável pelo planejamento, operação e controle de todo o fluxo de mercadorias e informação, desde a fonte fornecedora até o consumidor [...] O básico da atividade logística é o atendimento do cliente”.

O transporte aquaviário é realizado sobre águas. Segundo DIAS (2017), o mesmo pode ser dividido em marítimo (mares), fluvial (rios) e lacustre (lagos). Também destaca que, há um grande potencial a ser explorado no Brasil, em virtude da existência de grandes corpos de água, baixos custos desse modal e reduzidos impactos ambientais se comparados a outros modais.

Este estudo usou como caso o Porto de Pelotas, localizado às margens do canal São Gonçalo, que faz acesso da Lagoa dos Patos e à Lagoa Mirim. As operações atuantes no porto são de recepção de cargas conteinerizadas, fertilizantes e coque de petróleo e expedição de toras de madeira, clínquer, granéis. O Porto de Pelotas é um importante *hub* logístico para a metade sul do RS. A cidade de Pelotas encontra-se em um ponto geográfico estratégico da região sul do Rio Grande do Sul, porém sua infraestrutura poderia ser melhor

aproveitada para a contribuição de empresas que realizam em sua rotina um alto número de transporte de cargas e de longo tempo de validade, fomentando assim, o desenvolvimento econômico regional.

O estudo se faz significativo por diversas razões. Primeiro, pela disposição da hidrovia que conecta a região sul e metropolitana do estado. No entanto, a mesma carece de incentivos por parte do poder público, de modo a desenvolver esse modal, reduzindo o número de movimentações realizadas por caminhões nas rodovias da região, bem como na redução da emissão de gases poluentes. Segundo, observa-se, também, a falta de literatura específica à esta área de estudo por parte dos pesquisadores tanto em âmbito nacional quanto regional. Este estudo também contribui para a sociedade, mais especificamente empresas que têm como esse modal um potencial meio de transporte visando reduzir custos de movimentação com maior eficiência e sustentabilidade. Terceiro, a presente pesquisa contribui para o estudo de SARAIVA, MAEHLER e DIAS (2015), onde consideram que a utilização do modal poderia ser fomentada através de políticas públicas incentivadoras.

2. METODOLOGIA

Trata-se de estudo de caso com realização de pesquisa exploratória de abordagem qualitativa por meio de entrevistas. A pesquisa foi investigada por meio de análise de conteúdo. Realizou-se pesquisa bibliográfica e de publicações periódicas (sites de notícias, monografias e teses). As entrevistas foram realizadas com um gestor público de nível municipal, outro gestor público de nível estadual e dois gestores privados das áreas de operações portuárias e transporte de cargas que lidam diretamente com o Porto de Pelotas em seus cotidianos, nos seus locais de trabalho, agendando previamente via e-mail e telefone, entre os dias 13 de junho e 7 de julho de 2017, onde estas tiveram um tempo médio de duração de 50 minutos. O roteiro de entrevista foi elaborado pelos autores e avaliado por três professores universitários com amplo conhecimento nesta área de estudo, onde contém quinze perguntas. Porém, para este resumo, foram selecionadas as seguintes perguntas: de que forma o porto contribui para Pelotas e região; existência de novos projetos para o porto; os investimentos realizados no porto; vantagens para a cidade e região; seus benefícios em termos ambientais; se há maneira deste transporte ser mais utilizado em relação ao transporte rodoviário e; quais as barreiras para o desenvolvimento do modal hidroviário. Estas entrevistas foram gravadas e posteriormente transcritas. As identidades dos entrevistados e das instituições onde trabalham foram preservadas.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

De acordo com os entrevistados, novos projetos são bem-vindos e incentivados, pois a zona portuária tem áreas de expansão para novos clientes. Porém citam um grande envolvimento no projeto de toras de madeira e pretendem consolidá-lo, por isso não traçaram novos horizontes ao porto. Todas cargas são do interesse de atração dos gestores, especialmente a exportação de grãos. Quanto sua capacidade, há armazéns livres, espaço físico vago e berços de atracação disponíveis. No terminal de toras privado do porto há 80% de espaço desocupado, possibilitando novos negócios.

Dentre os principais investimentos realizados no porto que foram relatados pelos entrevistados, são eles: o asfaltamento das vias de acesso urbano ao porto

e suas devidas sinalizações, novos equipamentos para otimização de seus processos, postes de iluminação do entorno do porto, rede de hidrantes, novos prédios para escritório, oficina e prédio para a Patrulha Ambiental da Brigada Militar, obras de drenagem na comunidade próxima ao porto e dragagem do canal. Sobre as origens dos investimentos, os entrevistados responderam que no Porto de Pelotas não há verbas destinadas para investimentos de melhorias, devido à crise financeira do estado. Os investimentos realizados são oriundos da iniciativa privada. Ocorrem algumas parcerias público-privadas.

Conforme descrito pelos entrevistados, para o município, o porto contribui com a injeção de 4,5 milhões de reais mensais, renda para a população local, impostos bem como na requalificação do interior do porto e também seu entorno, devido a obras recentemente realizadas. Já para os municípios da região sul, relatam a redução do tráfego rodoviário e na promoção de projetos socioculturais. Para ambos há geração de empregos diretos e indiretos.

O transporte hidroviário é o mais sustentável em relação a outros modais, segundo os entrevistados, pelo fato de que os caminhões são mais poluidores que barcaças e cada uma destas equivale a redução de 70 a 100 caminhões das rodovias, representando assim, em média menos quatro mil caminhões por mês nas estradas. É essencial que o modal hidroviário seja mais utilizado em relação ao modal rodoviário, assim aproveitando melhor os recursos hídricos disponíveis e reduzindo o sobre peso das estradas e emissão de gases poluentes. A multimodalidade reduz a alta dependência que se tem no transporte rodoviário, tendo como exemplo as greves dos caminhoneiros. O fomento do transporte hidroviário com melhores condições de infraestrutura torna-o mais competitivo, diminuindo os custos logísticos das empresas, que atualmente é alto.

Os entrevistados citam como principais limitações que inibem o desenvolvimento do transporte hidroviário a limitação de calado do porto, a falta de equipamentos e modernização da estrutura portuária, o não planejamento a longo prazo dos governos, falta de um acesso qualificado que elimine o tráfego por dentro da cidade, o lobby rodoviário que impede a multimodalidade no país e a falta da promoção da gestão pública no conhecimento do transporte hidroviário para potenciais clientes.

4. CONCLUSÕES

Conclui-se que, atualmente, o Porto de Pelotas não destina verba para investir em melhorias, porém a iniciativa privada realizou investimentos que contribuíram para a melhoria da infraestrutura do porto, para a comunidade de seu entorno que promoveram uma nova realidade de viabilidade de negócios no porto para a adesão do transporte hidroviário na região sul do RS.

No que se refere a atração de novos projetos para o porto, nota-se que os gestores responsáveis por esta atividade não conseguem distribuir seus esforços a fim de planejarem novos rumos ao porto e simultaneamente consolidarem um novo negócio. É visível a falta de estratégias visando o longo prazo do Porto de Pelotas. Portanto, há necessidade de uma gestão proativa com anseio de vislumbrar ganhos positivos ao porto, mesmo que se encontrando limitado financeiramente, pois nem todo êxito organizacional é oriundo de condições econômicas favoráveis. Analisando as contribuições do porto para a cidade e região, o mesmo se mostra com significativa importância pois gera novas vagas de emprego, fomenta o desenvolvimento econômico da região, traz indiretamente importantes projetos socioculturais para a comunidade e, com a redução do tráfego de caminhões pesados nas rodovias, diminui os índices de acidentes no

trânsito. Claramente o Porto de Pelotas tem expressiva contribuição com a comunidade de Pelotas e cidades em seu entorno. Os fatos levantados anteriormente, constatados nos resultados do estudo, veem a agregar na relevância do tema abordado neste trabalho.

Abordando a sugestão de estudo de SARAIVA, MAEHLER e DIAS (2013), políticas públicas serão pouco vistas, a tendência é de que serão realizados cada vez mais investimentos da iniciativa privada, tendo em vista a situação financeira do estado e do país. A alteração do modal é uma alternativa estratégica benéfica para o aumento da competitividade do produto interno, pois reduz custos logísticos, custo que mais agrega valor ao produto.

O presente estudo contribui tanto para potenciais clientes que possam investir em um novo meio de transporte, quanto para a sociedade em geral como fonte de informação sobre a atual realidade do porto. Também, para a academia por agregar a uma específica parte da literatura acadêmica, tendo em vista que o tema se apresenta pouco explorado.

Houve algumas limitações no estudo. Há pouca literatura sobre a área estudada, embora este artigo já esteja contribuindo para a reversão deste fato. Obteve-se uma baixa quantidade de entrevistas pois há um reduzido número de gestores que possam discorrer com propriedade sobre este assunto, tendo em vista poucas empresas que operam no Porto de Pelotas.

Sugere-se que sigam as observações da evolução do Porto de Pelotas e dos seus impactos tanto no desenvolvimento da população pelotense quanto da sua influência com a economia de toda a região sul do estado do Rio Grande do Sul.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CELULOSE RIO GRANDENSE. Celulose Riograndense assina contrato para utilização do Porto de Pelotas. Disponível em:<<http://www.celuloseriograndense.com.br/noticias/celulose-riograndense-assina-contrato-para-utilizacao-do-porto-de-pelotas>>. Acessado em: 23 out. 2016.

CELULOSE RIO GRANDENSE. Para colocar o Porto de Pelotas na vitrine. Disponível em:<<http://www.celuloseriograndense.com.br/noticias/para-colocar-oporto-de-pelotas-na-vitrine>>. Acesso em: 23 out. 2016.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES. Boletim Estatístico. 2016. Disponível em:<<http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/BOLETIM%20ESTATICO%20ESTATICO/BOLTIM%20ESTATICO%202016/Boletim%20Estatistico%202010%202016.pdf>>. Acessado em: 22 mar. 2017.

DIAS, M. A. Logística, transporte e infraestrutura: armazenagem, operador logístico, gestão via TI e multimodal. São Paulo: Atlas, 2012.

DIAS, M. A. Introdução à logística: fundamentos, práticas e integração. São Paulo: Atlas, 2017.

SARAIVA, P. L. O; MAEHLER, A. E.; DIAS, M. F. P.; Impactos ambientais e vantagens comparativas do transporte hidroviário em relação a outros modos de transporte no sul do Brasil. Revista da Administração da UFSM, v. 8(3), p. 499-514, 2015.

LOBO, Alexandre. Caminhões e a rota Manaus-São Paulo-Manaus. 2015. ILOS. Disponível em: <<http://www.ilos.com.br/web/tag/infraestrutura-de-transporte-de-carga/>>. Acessado em 21 ago. 2017.

MARTINS, P. G.; ALT, P. R. C. Administração dos recursos materiais e patrimoniais. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.