





ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

SECRETARIA DO PLANEJAMENTO E GESTÃO
DEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO GOVERNAMENTAL

ESTUDOS DEPLAN

Nº 02/2010

Apontamentos para uma agenda de desenvolvimento
da economia gaúcha



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

GOVERNADORA
YEDA RORATO CRUSIUS

SECRETARIA DO PLANEJAMENTO E GESTÃO

SECRETÁRIO: José Alfredo Pezzi Parode

SECRETÁRIO ADJUNTO: Alexandre Alves Porsse

DEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO GOVERNAMENTAL

DIRETORA: Rejane Maria Alievi

DIRETORA ADJUNTA: Carla Giane Soares da Cunha

EQUIPE EDITORIAL

Antonio Paulo Cargnin

Laurie Fofonka Cunha

Maria Lúcia Leitão de Carvalho

Rubens Soares de Lima

Suzana Beatriz de Oliveira

EQUIPE TÉCNICA

REVISÃO: Maria Lúcia Leitão de Carvalho, Marlise Margô Henrich, Vera Helena da Fonseca

DIAGRAMAÇÃO: Irmgard Penz

CAPA

Marco Antonio Spassal Penha

As opiniões nesta publicação são de exclusiva responsabilidade dos autores, não exprimindo, necessariamente, o posicionamento da SEPLAG.

É permitida a reprodução dos artigos publicados pela revista, desde que citada a fonte. São proibidas as reproduções para fins comerciais.

Toda correspondência para esta publicação deverá ser endereçada para:

SECRETARIA DO PLANEJAMENTO E GESTÃO – SEPLAG / DEPLAN

Revista **Estudos DEPLAN**

AV. Borges de Medeiros, 1501 / 9º andar – Porto Alegre, RS – CEP 90119-900

Fone: (51) 3288-1543 – FAX: (51) 3288-1546 Email: deplan@seplag.rs.gov.br

Homepage: www.seplag.rs.gov.br

O PORTO DO RIO GRANDE E AS OPORTUNIDADES PARA O DESENVOLVIMENTO ESTADUAL

*Paulo Victor Marocco Milanez**

1 Contextualização do Porto do Rio Grande

O Porto do Rio Grande (PRG) constitui-se no porto marítimo mais meridional do Brasil, caracterizando-se pela sua proximidade da Baía do Prata e por ser o escoadouro natural de toda a bacia hidrográfica da Laguna dos Patos. Único porto nacional com acesso marítimo, lacustre, fluvial, rodoviário e ferroviário, o Porto se interliga com todas as regiões do Rio Grande do Sul, por meio de sua malha rodoviária, ferroviária e de um sistema navegável da Laguna dos Patos, Lagoa Mirim e seus rios tributários. Através de cidades fronteiriças, com os sistemas rodoviário e ferroviário, se liga com o Uruguai e com a Argentina. Com o Brasil, se conecta através de Santa Catarina, por via rodoviária e ferroviária.

O Porto do Rio Grande apresenta a seguinte configuração básica: Porto Velho, Porto Novo, Superporto e área de São José do Norte¹. Em termos nacionais, tem classificação de porto de grande porte com abrangência local, posicionando-se como um dos cinco grandes portos brasileiros² e um dos mais qualificados entre eles. Duas características o identificam como porto local: sua área de influência e os produtos que compõem sua pauta de exportações, caracterizada pela diversidade. Dois estados fazem parte da sua área de influência: Rio Grande do Sul, como hinterlândia³ primária, e São Paulo, como hinterlândia secundária. Vinte e uma unidades da Federação utilizam o Porto para suas transações internacionais. No comércio internacional, dentre os principais setores de atividades, destacam-se: agroindústria e madeira; calçados e couros; indústria química; indústria mecânica; alimentos e bebidas; plásticos e borrachas; material de transporte; produtos minerais; metalurgia; celulose e papel. O Porto opera com produtos de maior valor agregado, atingindo médias em torno de 506,3 US\$/t.⁴

A agregação, ao cenário nacional, de informações de cunho regional relativas ao seu desempenho confere maior concretude ao cenário competitivo do PRG no contexto da infraestrutura portuária regional e no âmbito do MERCOSUL, considerando-se aí os seguintes elementos: a hinterlândia do Porto; a competição do Porto com outros modais; e, ainda, sua participação no mercado regional de exportações e importações, em termos de volumes e valores.

A hinterlândia do PRG é essencialmente o Rio Grande do Sul, conforme pode ser verificado na Tabela 3, do Anexo. O Porto operou, em 2004, cerca de 91% em peso e 86% em valor do comércio exterior do Estado movimentado por via marítima. A substancial coincidência da hinterlândia do Porto com os limites do RS sugere que o custo logístico extraporto predomina sobre suas características competitivas.

O transporte marítimo e o Porto sofrem significativa concorrência do modal rodoviário, tanto no comércio interestadual quanto no comércio com países vizinhos. Há preponderância do transporte rodoviário no intercâmbio comercial entre o Rio Grande do Sul e o MERCOSUL no que diz respeito à carga geral,

* Arquiteto e Analista de Planejamento, Orçamento e Gestão (SEPLAG/RS)

¹ Configuração Geral do Porto. Rumos 2015: Estudo sobre o desenvolvimento regional e logística de transportes no RS. 2006. Volume IV, p.183 e 185 (ver Tabela 1 e Tabela 2, do Anexo).

² Os portos nacionais, do ponto de vista do seu porte, estão classificados em três grupamentos básicos: Nacional, Regional e Local.

³ Hinterlândia é o potencial gerador de cargas do porto ou sua área de influência terrestre. Depende, basicamente, do potencial de desenvolvimento da região em que o porto se localiza, dos custos de transporte terrestre e do *feeder* (serviço marítimo de alimentação do porto *hub* ou de distribuição de cargas nele concentradas). Entende-se por porto *hub*, ou porto de transbordo, aquele concentrador de cargas e linhas de navegação, sendo que o termo decorre das estratégias de aumentar o tamanho dos navios, concentrar rotas e reduzir o número de escalas adotadas pelas principais companhias marítimas, notadamente a partir dos anos 90. (Texto para Discussão nº 1164 – IPEA -2006)

⁴ CAMPOS NETO, Carlos Álvares da Silva (2006).

conforme assinala o estudo Rumos 2015, com base em dados da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.⁵

No mercado regional, o Porto do Rio Grande tem experimentado, em um passado recente, um processo de concorrência dos portos dos estados vizinhos no item “carne congelada”, no qual o Rio Grande do Sul é o terceiro maior exportador (cerca de 20% do total nacional) e quase metade dos embarques é feita por portos de outros estados, especialmente Santa Catarina.⁶ É de destacar, nesse particular, que os navios *reefers* (navios frigoríficos utilizados para cargas refrigeradas) operam nos portos dotados de terminais frigoríficos especializados. No caso do PRG, a logística interior, somada aos pedágios do modal rodoviário até Rio Grande, impacta fortemente o preço dos fretes. Acrescenta-se a isso a pouca disponibilidade do modal hidroviário via Laguna dos Patos. A conquista dessa carga seria possível mediante melhoria nas condições do transporte hidroviário interior. No que respeita a cargas provenientes dos estados vizinhos, é pouco significativa a parcela dessas cargas oriunda daqueles estados conquistados pelo PRG.

Com relação a portos de países vizinhos, não se observa conquista ou perda de carga por parte do Porto do Rio Grande, destacando-se a soja proveniente do Paraguai como a única carga significativa de fora do Estado que vem sendo conquistada por Rio Grande.

Considerando o ambiente competitivo em que se insere o PRG, e para além do desempenho atual do Porto no cenário nacional, cumpre analisar aqueles elementos competitivos concretos, de âmbito regional, que podem, no futuro, do ponto de vista da hinterlândia, vir a alterar o quadro atual, permitindo processos de desenvolvimento e uma maior inserção no mercado. Consideram-se, para fins de análise, a movimentação de grãos agrícolas e de contêineres, pela importância quantitativa, e a movimentação de cargas refrigeradas, em face da constatação de que parte significativa destas, geradas no Rio Grande do Sul, é movimentada em outros portos.

No que respeita a grãos agrícolas, o panorama geral da oferta e da demanda indica que a ampliação da hinterlândia do PRG passa pela conquista de significativas quantidades de soja brasileira de outros estados, do Paraguai e do Uruguai. Indicadores dessas movimentações não sugerem um potencial significativo de captação de soja argentina.

Com relação a contêineres, o PRG não consegue captar toda a carga containerizada do Rio Grande do Sul, basicamente em função de sua logística terrestre. Uma parte importante dessa carga (carne congelada), como já foi referido, flui por portos catarinenses, menos equipados e com maiores restrições à recepção dos navios. O primeiro desafio do Porto é, pois, conquistar o máximo possível da carga gerada no Estado. Uma parcela deste desafio vincula-se à superação dos limites a uma maior participação do modal ferroviário no âmbito da logística interna do PRG. Deve ser considerado que, do ponto de vista da situação geográfica do Porto e do atual estágio de desenvolvimento de sua infraestrutura de apoio à logística, não é seguro prever, em um futuro de curto prazo, a captação de cargas de outros estados ou países pelos modais terrestres.

A possibilidade de novas cargas para o Porto está nas atividades de *transshipment*⁷, especialmente contêineres. O PRG, frente a seus concorrentes, oferece vantagens comparativas e competitivas em termos de localização, acesso marítimo privilegiado, amplas áreas de expansão de atividades portuárias, acesso multimodal, capacidade de absorção de incrementos, dentre outras, além de um terminal de contêineres (TECON), dos mais qualificados do País. Considere-se, adicionalmente, que se encontra em andamento um processo de qualificação de suas características intrínsecas, envolvendo a modernização do cais e trabalhos de dragagem continuada de aprofundamento do calado.

Em um horizonte de médio prazo, tende a consolidar-se um cenário no qual haverá a introdução progressiva de navios maiores nos tráfegos da costa leste na América do Sul, com permanência significativa de

⁵ Rumos 2015, volume 5, p.93.

⁶ O PRG movimentou, em 2004, metade da tonelagem de carne exportada pelo Rio Grande do Sul, enquanto portos catarinenses movimentaram 42%, e portos paranaenses, 5,5%, conforme pode ser observado na Tabela 4, do Anexo (Rumos 2015, volume 5, p.92).

⁷ *Transshipment* (transbordo): ato de envio de mercadorias para um destino intermediário, antes de atingir seu destino final; serviços de transbordo e distribuição de contêineres e cargas, realizado pelo porto *hub*.

navios com capacidade de até 4.000 TEUs⁸. Os navios de menor capacidade tenderão a continuar escalando Buenos Aires, face à importância de sua hinterlândia. No que se refere a navios maiores, alguns deixarão de escalar os portos do sul, concluindo suas viagens em Santos ou outro porto mais ao norte, onde venha a se estabelecer concentração de cargas. Finalmente, os navios de grande porte racionalizarão suas escalas no sul do País, na intenção de diluir ao máximo seus custos fixos e operacionais, selecionando um ou dois portos para escalar.

2 O Porto e o Sistema Logístico – Infraestrutura de Transportes

Os portos constituem elos estratégicos na cadeia logística internacional e são elementos-chave para as economias exportadoras e importadoras. Promovem articulação e contribuem para o combate ao isolamento das economias mundiais na medida em que ajudam a promover a operacionalização das trocas comerciais. O binário porto-logística de transportes influencia diretamente a competitividade dos produtos exportados e importados.

A avaliação do desempenho do PRG no âmbito da logística, no estudo Rumos 2010, foi feita mediante a caracterização das interações existentes entre oferta e demanda de serviços portuários. A análise parte da segmentação das diferentes movimentações portuárias e considera a natureza das cargas, o tipo de embarcação e a especialização requerida das facilidades portuárias associadas: navegação interior, contêineres, graneis agrícolas, cavacos de madeira e fertilizantes.

O Porto destaca-se dos concorrentes por oferecer melhores condições de acesso hidroviário e terrestre, amplas facilidades especializadas em extensa gama de movimentações e por não apresentar constrangimentos de malha urbana. Propicia, também, uma boa relação com a estiva e uma estrutura portuária ampla e qualificada. Com relação à aduana, entretanto, os estudos indicam não haver produtividade compatível com a prática internacional.⁹ Tempos excessivos de processamento e morosidade da liberação dificultam a movimentação de contêineres e exigem maior área de pátio. Contudo, os mesmos estudos indicam que o PRG mostra eficiência na operação de contêineres, quando comparado a outros importantes portos brasileiros, como os de Santos, Paranaguá, Itajaí e São Francisco do Sul. No que se refere às operações de graneis, soja e fertilizantes, o principal gargalo constatado relaciona-se com o calado admissível, que se encontra em processo de aprofundamento. Os terminais do PRG, do ponto de vista da eficiência, têm como seu *benchmarking* os terminais correspondentes de Santos e de Paranaguá.¹⁰ O processo de aprofundamento do calado permitirá que graneleiros Panamax, plenamente carregados, possam ser manobrados 24 horas por dia. É vital para o Porto perseverar na superação definitiva desse gargalo.

Deve-se destacar, ainda, que a frota mercante fluvial que opera no PRG tem idade avançada. Além disso, a navegação interior carece de investimentos em modernização, ampliação da frota, sinalização, navegabilidade da hidrovia e, principalmente, da identificação de novos nichos de mercado.

O sistema logístico e de transportes do Rio Grande do Sul, e sua relação com o PRG, embora apresentando deficiências, tem condições de contribuir para o crescimento das movimentações do Porto. A principal condição para que isso ocorra é a incorporação de enfoques integrados e sistêmicos e a superação de “gargalos e elos faltantes”¹¹ do sistema. Em termos de logística e transportes, do ponto de vista da eficiência, dos custos e da competitividade, torna-se muito importante considerar a necessidade de maior integração e articulação da multimodalidade combinada com investimentos e desenvolvimento da intermodalidade¹² dos vários sistemas modais.

⁸ TEU: *Twenty-foot Equivalent Unit*, unidade equivalente a 20 pés. Um TEU representa a capacidade de carga de um contêiner marítimo normal, de 20 pés de comprimento.

⁹ Rumos 2015, volume 4, p.202.

¹⁰ Rumos 2015, volume 4, p.197 e 346.

¹¹ Rumos 2015, volume 4, p. 309.

¹² Multimodalidade: possibilidade de transporte através de vários diferentes modais, dentro de um determinado percurso ou rota de transporte (rodoviário, ferroviário, hidroviário, marítimo ou aeroviário); Intermodalidade: atributo da capacidade de transferência de cargas de um modal para outro, com facilidades especializadas constituídas em plataformas logísticas.

3 Visão Estratégica do Porto do Rio Grande

O Porto do Rio Grande possui condições intrínsecas de competitividade que lhe permitem almejar a conquista de cargas de estados ou países limítrofes em diferentes formas, por transbordo, completamente, escoamento, ou recebimento pelos modais terrestres. Essas cargas, por sua vez, são de natureza análoga àquelas geradas pela economia gaúcha. A vocação clara do PRG é ser um porto multipropósito, altamente especializado em diferentes movimentações. O desafio estratégico é antecipar-se a necessidades variadas de modo a balancear a oferta, permitindo padrões de excelência em ampla gama de movimentações portuárias e serviços conexos, evitando-se a constituição de foco restritivo no âmbito das movimentações e das facilidades portuárias.

Nesse sentido, podem ser apontados alguns pontos fortes e alguns pontos fracos para embasar a visão estratégica do Porto. Com relação aos **pontos fortes**, podem ser mencionadas vantagens competitivas apresentadas pelo PRG face à concorrência, tais como: acesso marítimo privilegiado, passível de melhoria, de modo a poder receber navios que, por seu calado, não frequentam os demais portos, a não ser sujeitos a severas condições operacionais; ampla disponibilidade de áreas para expansão das atividades portuárias subsidiárias, em oposição a seus concorrentes, limitados pela malha urbana; capacidade de absorção de incrementos quantitativos da movimentação em uma gama variada de naturezas de cargas, maior do que a dos concorrentes; e acesso multimodal interior diversificado, incluindo o transporte hidroviário com forte potencial ainda inexplorado, exclusividade sua. É do interesse econômico do Estado explorar essas vantagens competitivas, aumentando a eficiência das operações e movimentações portuárias, uma vez que esse elo da cadeia de transportes e suas atividades constituem fortes indutores do desenvolvimento econômico mediante a conquista de novos *stakeholders*, parceiros comerciais e aliados operacionais.

Por outro lado, é significativa, entre os **pontos fracos** a serem levados em consideração, a existência de uma infraestrutura de transportes sem forte integração entre os modais. A fraca participação do sistema hidroviário, aliada à baixa eficiência em todos os modais terrestres, são, em forte medida, responsáveis pelos altos custos logísticos e de transportes na hinterlândia do PRG. O resultado dessa complexa rede de insuficiências impacta tanto no movimento de cargas gerado para o Porto quanto em suas perspectivas de desenvolvimento. O sistema modal apresenta gargalos e elos faltantes que ampliam a distância geográfica entre o PRG e as regiões produtoras, onerando os fretes. Nesse sentido, destaca o Estudo Rumos 2015, referindo-se à rede rodoviária do Rio Grande do Sul, que esta “mostrou-se não-eficiente quando confrontada com o PIB, população e área territorial, comparada nacional e internacionalmente a diversos países”.¹³

Com relação ao modal ferroviário, este é operado, no Estado, por uma única concessionária e, mesmo com potencial para ocupar posição de crescente importância, ainda não consegue participação destacada no cenário de movimentações de cargas para o PRG. Participa com 12 % das movimentações de grãos de soja, importante produto nas movimentações do Porto, e os operadores reclamam que essa participação é limitada pela oferta de vagões na safra. Sofre, ainda, a concorrência na utilização da safra destinada a Paranaguá.

Finalmente, no que se refere à rede hidroviária, a navegação interior está subutilizada, podendo ser dinamizada a partir de investimentos em modernização, ampliação da frota, sinalização, navegabilidade da hidrovia e, principalmente, através da identificação de novos nichos de mercado. Existe grande potencial para a utilização das hidrovias no transporte de cargas, mas também existe baixa competitividade do setor para atrair novas cargas, principalmente de maior valor agregado.

4 Perspectivas de Crescimento e Desenvolvimento

Uma parte significativa da economia gaúcha está relacionada às movimentações de carga destinadas à exportação e à importação. O Porto, devidamente dotado de facilidades físicas e operacionais, terá condições de alavancar a sua participação no mercado e de exercer papel decisivo no processo de crescimento e desenvolvimento desses segmentos no Estado. Considere-se que, fundamentalmente, o PRG é hoje, regionalmente, aquele que tem a maior capacidade disponível para expandir-se. Seu potencial, único, resulta de sua localização privilegiada, de sua acessibilidade e, destacadamente, de sua incomparável capacidade de

¹³ Rumos 2015, volume 4, p. 345.

agregação de amplas áreas disponíveis para ampliação de todas as suas facilidades portuárias, bem como de sua retroárea. Deve ser dado destaque para as áreas do Município de São José do Norte e da Ilha do Terrapleno, de dimensões consideráveis, mas ainda inexploradas. Do ponto de vista do desenvolvimento, um grande potencial de transformações qualitativas e estruturais está ligado à possibilidade de o PRG constituir-se, mediante conquista de novos mercados e novas cargas, como porto concentrador e distribuidor de cargas regionais e do MERCOSUL.

5 Subsídios para diretrizes de ação governamental – Investimentos

As diretrizes destinadas a fortalecer e impulsionar a, já fortalecida, atuação do Porto do Rio Grande e, por via de consequência, emprestar competitividade a grande parte da economia gaúcha relacionada à exportação e à importação, deverão enfatizar a dotação de facilidades físicas e operacionais essenciais aos processos de crescimento e de desenvolvimento do Porto. Pode ser identificado um rol mínimo de procedimentos possíveis, nesse sentido, envolvendo: a qualificação continuada da gestão e ajuste do foco de atuação do PRG; a elaboração, o desenvolvimento, o licenciamento e a captação de recursos para implementação de novos projetos; o aparelhamento do Porto, capacitando-o a atender adequadamente demandas presentes e futuras; a diversificação de sua área de especialização – facilidades portuárias; a consolidação de sua vocação de porto tipo *hub*; o desenvolvimento logístico que possibilite integração e articulação dos vários modais com os diversos *stakeholders*; e a ampliação de sua hinterlândia e área de influência.

a) Qualificação da gestão e ajuste do foco de atuação do PRG

Há oportunidades que não são obtidas através de investimentos em infraestrutura, mas decorrem de processos de gestão e qualificação da administração. Surgem da promoção comercial junto a usuários do Porto. Ou seja, são necessidades de primeira grandeza para os grandes portos os investimentos em promoção comercial, atração e formação de profissionais especialistas em regimes tributários, questões transnacionais e funcionamento de cadeias produtivas.

No que respeita ao foco de atuação, é de considerar que portos modernos são interfaces da cadeia de transporte e devem também realizar serviços conexos e logísticos associados aos fluxos de comércio de modo a potencializar o aproveitamento de suas facilidades. Nesse sentido, o Porto do Rio Grande tem como foco ser um porto concentrador multipropósito especializado em diferentes movimentações, especialmente carga containerizada e complementação de graneis agrícolas, no âmbito regional e do MERCOSUL, com operações regulares com portos platinos. Aqui, parece consenso, reside o nicho a ser explorado pelo PRG. Dispondo do maior calado e das facilidades mais bem equipadas, o Porto poderá unir portos vizinhos com altas frequências de navios pequenos, ao mesmo tempo em que se converte em centro de serviços conexos. Políticas centradas nessa vocação efetivamente contribuirão para o crescimento e o desenvolvimento do Porto e, por via de consequência, do Rio Grande do Sul.

b) Elaboração, desenvolvimento, licenciamento e captação de recursos para implementação de novos projetos

Projetos são garantia de recursos, e sua falta é importante restrição na captação destes. A ausência de projetos, complementarmente, culmina com perda de controle, desordenamento do crescimento e pulverização dos, sempre escassos, recursos disponíveis. No que se relaciona ao PRG, deve ser dado destaque ao processo de ocupação da margem esquerda, São José do Norte, iniciativa essa que já se deflagra, conforme noticiado na mídia, dando conta da instalação de empresa brasileira – EBR/Estaleiros do Brasil, com investimento da ordem de US\$ 450 milhões. Tanto a margem esquerda como a Ilha do Terrapleno deverão ser objeto de amplo planejamento físico-territorial, contando já com um rol de projetos elencados pela administração portuária, compreendendo, entre outros: Planificação da Margem Esquerda (São José do Norte); Ligação Rio Grande e São José do Norte; Projeto Ilha do Terrapleno – oferta de 6.500 metros de cais acostado; Plano de Zoneamento da Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG) – áreas portuárias do Porto Velho, Porto Novo, Super Porto e São José do Norte; melhoria dos acessos hidroviários, rodoviários e ferroviários.

c) Aparelhamento do Porto, capacitando-o a atender adequadamente demandas presentes e futuras; diversificação de sua área de especialização – facilidades portuárias

Dois tipos de intervenções podem ser considerados: intervenções de ordem física, referentes a obras de construções, melhorias e ampliações; e intervenções de cunho institucional, relativas à administração e gestão portuária, ambas destinadas a capacitar o PRG ao atendimento adequado de demandas presentes e futuras.

As ações de aparelhamento do Porto do Rio Grande podem ser sintetizadas no quadro a seguir:

Quadro-Síntese das Ações de Aparelhamento do PRG

Objetivos	Tipo de Intervenção	Descrição
Promover seu desenvolvimento estadual e regional por meio de um serviço eficiente e a custo competitivo nos diversos segmentos de carga em que atua	Física	Modernização do Porto Novo: Terceira Etapa - 300 m.
		Ampliação do Calado do Porto Novo: 40 Pés
		Aprofundamento do Canal - 45 pés.
		Sinalização da barra. Entrada e saída ininterruptas de navios.
		Implantação berço atracação segregado. Operação barcas porta-contêineres da navegação interior.
		Avanço de toda a frente de atracação do Porto Novo de modo a alinhá-la com a frente já modernizada
		Agregação de facilidades especializadas adicionais: Contêineres. Novo terminal ou expansão TECON.
		Modernizar o Porto Novo. Calado uniforme de 40 pés e instalações de armazenagem atualizadas.
	Institucional	Atuar no Conselho de Autoridade Portuária.
		Identificação de problemas. Mediação conflitos.
		Estabelecimento de uma estrutura formal de marketing portuário dotada de pessoal especializado.
		Canal permanente - Receita Federal e Comunidade Portuária: Agilização liberação alfandegária.
		Plano Estratégico e Plano Diretor. Reservar e regularizar áreas São José do Norte – Expansão.
Ser um Porto regional concentrador de cargas containerizadas	Física	Expansão TECON ou implantação de novo terminal especializado. Garantir pronto atendimento.
	Institucional	Identificação e atendimento necessidades transportadores marítimos – Atração escalas regionais.
		Incentivar navegação interior por meio de facilidades de transbordo. Incentivo tarifário e taxas.
Incrementar movimentação de grãos agrícolas	Física	Adequação dos calados de acordo com necessidades do mercado internacional – Navios Capesize.
		Carregamento Pleno a Navios Panamax. Terminais especializados movimentação 24 horas.
	Institucional	Conquistar embarcadores de soja do Paraguai, do Uruguai e outros estados do Brasil.
Desenvolver e manter elevada a confiabilidade do Porto	Institucional	Gestão administrativa e financeira autônoma e altamente qualificada.
		Programa coordenado de relações públicas. Porto na internet - Informações estatísticas atualizadas.
		Priorizar oportunidades de emprego à mão de obra local, identificando necessidades de treinamento.
		Informar a comunidade local sobre o impacto econômico gerado pelas atividades portuárias.

Fonte: Rumos 2015 – Volume 5 – p. 10 – Resumo p.17 e 18.

d) Consolidação da vocação do Porto do Rio Grande como porto tipo *hub*

As áreas concretas de desenvolvimento nesse sentido relacionam-se com excelência, inovação, estudo e implementação de novas linhas marítimas regulares; ações comerciais e promocionais conjuntas; operações e segurança portuária; tecnologias e fluidez de procedimentos; e aspectos de segurança física e ambiental. É importante desenvolver ações em todo o espectro da atividade portuária, objetivando criar condições para a maximização das trocas comerciais através do tráfego de mercadorias e permitir o intercâmbio de *know-how* no âmbito do desenvolvimento das operações portuárias, procurando ganhos de produtividade e competitividade.

e) Desenvolvimento logístico que possibilite integração e articulação dos vários modais com os diversos *stakeholders*

Destacam-se: utilização crescente da multimodalidade; integração multimodal; agrupamentos modais; plataformas logísticas terrestres; agrupamentos que possibilitem a integração multimodal Porto-Região Metropolitana de Porto Alegre; integração ferroviária, rodovia, navegação fluvial e lacustre. Há necessidade, ainda, de soluções complementares destinadas a reforçar os benefícios logísticos totais, como no caso do sistema estadual de armazenagem de grãos agrícolas. Com o mesmo propósito, destaca-se a necessidade de investimentos no campo dos serviços: transportadores, operadores logísticos, atividades diversas de controle, alfândega, fiscalização, pesagem de veículos, armazenagem. O bom desempenho desses serviços constitui elemento importante na obtenção de níveis de competitividade.

f) Ampliação da hinterlândia do Porto e de sua área de influência

Esses propósitos vinculam-se a políticas cujas diretrizes de ação estejam voltadas para a conquista da movimentação de cargas de novas origens e novos destinos de forma a expandir a hinterlândia do PRG, através de ações coordenadas exercidas mediante governança estratégica levada a efeito de forma conjunta pela administração portuária, pela administração pública e pelo setor privado. Essa atuação é importante em dois campos: na melhoria das condições de competitividade do Porto no que se refere ao transbordo de cargas, especialmente contêineres; e no campo da redução das desvantagens competitivas associadas ao sistema logístico interior, a ser obtida mediante intervenções que reduzam a dependência do modal rodoviário, através do fortalecimento dos serviços do transporte hidroviário na Laguna dos Patos e condições de navegação comercial na Lagoa Mirim, e também do fortalecimento do transporte ferroviário.

Tais intervenções, acompanhadas de uma maior disponibilidade do modal ferroviário, impactarão principalmente as movimentações de grãos agrícolas, contêineres e produtos florestais. No caso dos grãos sólidos, a maior profundidade poderá proporcionar redução do frete marítimo e dos custos portuários, resultando na atração de cargas de outros estados, do Paraguai e do Uruguai. No que diz respeito a contêineres, as intervenções devem conferir ao PRG as condições necessárias e suficientes para se estabelecer como um porto concentrador de cargas. As melhorias nas condições logísticas interiores devem produzir, também, a conquista de cargas containerizadas do próprio Rio Grande do Sul, além do cenário regional e do MERCOSUL, que ora fluem por seus portos.

Finalmente, são relevantes algumas observações mais detalhadas sobre intervenções importantes a serem consideradas no âmbito da infraestrutura de transportes:

- Investimento/Intervenções em rodovias: Quatro tipos de intervenções, com suas respectivas obras e serviços podem ser destacadas: construção, envolvendo a obtenção de faixa de domínio, terraplenagem e implantação de infraestrutura, pavimento, drenagem, obras de arte e sinalização; pavimentação, aglutinando os mesmos serviços do item construção, exceto de faixa de domínio; restauração, envolvendo a recuperação de base, renovação do pavimento e serviços complementares diversos; e adequação, envolvendo a adequação de capacidade do número de faixas em cada situação.

- Investimento/Intervenções em hidrovias: um importante indutor da conquista de cargas geradas no Estado consiste em uma substancial melhoria nas condições do transporte hidroviário interior mediante a introdução de uma frota moderna e especializada e a implantação de facilidades de transbordo e aparelhagem dos terminais interiores do Porto. Renovada e qualificada, a navegação fluvial e lacustre poderá ocupar lugar destacado no cenário logístico e de transportes do Porto.

No campo do aproveitamento do potencial hidroviário, dois grupamentos de intervenções se destacam: os serviços referentes à dragagem e a qualificação de equipamentos. No que diz respeito à dragagem, é necessário o aumento do calado mediante remoção de material com utilização de equipamentos de desassoreamento; no que toca à qualificação do sistema, ressalta-se a necessidade de fortes investimentos em equipamentos de suporte à navegação.

- Investimento/Intervenções em ferrovias: urge equacionar, de parte a parte, as responsabilidades do Estado e as do setor privado sobre os investimentos destinados à dinamização do modal. Cumpre ao setor público corrigir possíveis imperfeições ou distorções existentes.

- Investimento/Ações em cabotagem: sendo esse um instrumento potencializador da vocação do PRG, é importante a criação de políticas de inserção do Porto no "Projeto de Revitalização da Cabotagem Brasileira", da Agência Nacional de Transportes Aquaviários/Ministério dos Transportes. A cabotagem possui frete mais barato que o rodoviário para longas distâncias, com maior segurança.

- Intervenções em Plataformas Logísticas Terrestres: essas intervenções, se viabilizadas, poderão efetivamente alavancar as características logísticas competitivas do PRG, pois possibilitarão uma intensificação do uso da intermodalidade e da integração da rede de transportes do Rio Grande do Sul com o País e com o MERCOSUL. Poderão, ainda, contribuir para a redução de custos logísticos incidentes sobre as movimentações de cargas.

Considerações Finais

O Porto do Rio Grande é um ativo para o crescimento e para o desenvolvimento do Rio Grande do Sul. Classificado entre os maiores do País, em que pese a concorrência e as dificuldades enfrentadas, manteve-se, ao longo dos últimos anos, em condições de competir com os demais portos marítimos nacionais, assumindo posição destacada, considerando-se os principais indicadores da atividade: hinterlândia, especialidades e facilidades portuárias, retroárea, serviços, logística, acessibilidade, cais acostável, calado e articulação com o sistema de transportes em seus vários modais.

Conquanto se afirme a necessidade da ampliação e do aperfeiçoamento de todos os itens que compõem a atividade portuária, destaca-se que o PRG, em qualquer aspecto a ser analisado, apresenta histórico de operação, cultura e eficiência. Considerando-se a possibilidade da continuidade dos investimentos ora realizados nas diferentes áreas que integram o seu universo de atuação e que dão suporte aos grandes fluxos de cargas, produtos e mercadorias do Estado, destinados à exportação e importação, o PRG poderá alavancar seus resultados em termos de diversidade de cargas, volumes e valores de suas movimentações. Esse processo de investimento e qualificação, que envolve crescimento da atividade portuária, também poderá conduzir o Porto a um benéfico processo de significativas transformações estruturais na sua especialidade de atuação. De porto exportador e importador, o PRG, realizadas as condições necessárias, poderá constituir-se como porto concentrador de cargas do MERCOSUL. Esse fato, somado às transformações já em curso na região de Rio Grande, deflagradas pelo polo naval e *off-shore*, certamente teriam a capacidade de influenciar positivamente todo o cenário econômico regional.

A ação planejada, coordenada e articuladora do poder público, alicerçada na constituição de parcerias com o setor privado, destinada a constituir um porto eficiente na sua função de elo entre os sistemas modais terrestres e os modais aquaviários interiores e oceânicos, poderia vir a construir, de fato, o cenário positivo que os estudos setoriais constituem antecipadamente, considerando-se o potencial do Porto do Rio Grande. As condições necessárias para a impulsão do PRG se constituem como metas a serem buscadas e se concentram em eixos básicos de ação, a saber: aparelhamento do Porto; aprofundamento do calado do canal e do cais; consolidação e qualificação das facilidades portuárias já constituídas; especialização em novas facilidades portuárias – carnes congeladas; projetos de crescimento e ampliação das instalações físicas com aumento da oferta de cais acostado, terminais e retroárea; fortalecimento do ambiente portuário em toda a sua linha de serviços; investimento em infraestrutura de transportes com a complementação dos “elos faltantes” e correção de “disfunções”, de forma a permitir integrar espacialmente, articular e conectar fisicamente os três grandes modais – terrestre, aquaviário e ferroviário. Tais ações possibilitariam fechar o circuito das principais rotas que dão cobertura e suporte aos fluxos de mercadorias e produtos produzidos no Rio Grande do Sul, de modo a permitir e propiciar a multimodalidade e as indispensáveis interações entre os sistemas modais e a gama de serviços e operações que constituem os sistemas logísticos.

A escala de atividade e atuação, o volume de movimentações e a produção são fatores importantes, tanto na formação do preço, quanto na viabilização de investimentos em aparelhamento. Assim sendo, os serviços do Porto deverão buscar abranger o maior raio de atuação e o maior número de clientes, extrapolando as fronteiras do Estado, procurando estender seu raio de influência a todo o MERCOSUL, atingindo em especial o Paraguai, a Argentina e o Uruguai. Nesse particular, “o Porto do Rio Grande deverá tirar partido de ser o principal porto entre Bahia Blanca na Argentina e Sepetibe no Rio de Janeiro em condições de aumentar significativamente o seu calado para vir a ser um porto concentrador de cargas. A tendência do transporte marítimo de cada vez mais usar

contêineres no transporte de mercadorias está convergindo para um sistema de grandes, rápidos, eficientes e ágeis portos de concentração de cargas de regiões circunvizinhas....”, conforme destaca documento da Agenda 2020.¹⁴

As transformações almejadas nas condições do PRG deverão – a partir dos múltiplos investimentos e da ação concertada do poder público, enquanto motor dos processos de gestão e desenvolvimento – contribuir para o crescimento e o desenvolvimento sustentável da economia do Estado de forma integrada e articulada com outras regiões do País e do MERCOSUL, reforçando, assim, além de seus vínculos locais, porto-cidade, sua condição de ativo para o crescimento e para o desenvolvimento do Rio Grande do Sul.

¹⁴ AGENDA 2020, O Rio Grande Que Queremos. Fórum Temático Infraestrutura. Projeto Porto do Rio Grande, 2007.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. Ministério dos Transportes. Disponível em: <www.antac.gov.br>

AGENDA 2020. **O Rio Grande Que Queremos**. Fórum Temático Infra-Estrutura. Projeto Porto de Rio Grande. 2007.

CAMPOS NETO, Carlos Álvares da Silva. Portos Brasileiros: Área de influencia, *ranking*, porte e os principais produtos movimentados. **Texto para discussão nº 1164**. Brasília, IPEA, fev. 2006.

Guia Marítimo News – Site voltado para o setor de navegação, transporte de cargas e logística. Disponível em: <www.guiamaritimo.com.br>

ILHA, Flávio. Reforço no Polo Naval. **ZERO HORA**, Porto Alegre, p. 24, 4 nov. 2010.

NORONHA, Miguel Luiz. O Porto do Rio Grande como um ativo para o desenvolvimento estadual e escoamento da produção gaúcha. In: *WORKSHOPS SETORIAIS*, Porto Alegre, Secretaria do Planejamento e Gestão, agosto de 2010.

PORTO, Marcos Maia. **Portos e o Desenvolvimento**. São Paulo: Lex, 2006.

PORTO DO RIO GRANDE – Comunicação Social Porto do Rio Grande –Superintendência do Porto do Rio Grande. Disponível em: <www.portoriogrande.com.br>

RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Coordenação e Planejamento. **Estudo de Desenvolvimento Regional e Logística para o Estado do Rio Grande do Sul – Rumos 2015**. Porto Alegre, v. 5, 2006.

RODRIGUES, Carlos Renato da Cruz. O Porto do Rio Grande como um ativo para o desenvolvimento estadual e escoamento da produção gaúcha. In: *WORKSHOPS SETORIAIS*, Porto Alegre, Secretaria do Planejamento e Gestão, agosto de 2010.

ANEXOS

Tabela 1 - Configuração Oferta de Serviços Portuários

Porto	Serviços Portuários
Porto Velho	Carga Geral; Ensino, Turismo; Passageiros; Pesquisa; Militar e Serviços
Porto Novo	Turismo e Lazer; Militar; Granéis Sólidos; <i>Roll-on/Roll-off</i> ; Carga Geral; Granéis Sólidos; Granéis Líquidos; Contêineres; Fertilizantes
Super Porto	Serviços; Granéis Líquidos; Fertilizantes; Expansão; Granéis Agrícolas; Contêineres; TECON; Terminal Pesqueiro; Base Naval
São J. do Norte	Transbordo e Expansão

Fonte: Rumos 2015 - Volume 4, p. 183-185.

Tabela 2 - Estrutura do Porto do Rio Grande – Cais acostáveis

Localização	Comprimento / Profundidade
Porto Velho	640m (15 pés)
Porto Novo	1.952m (31 pés)
Superporto	
Term. Copesul	70m (33 pés)
Term. Petrobrás	318m (33 pés)
Term. Adubos Trevo	360m (40 pés)
Term. Bunge Alimentos	412m (40 pés)
Term. Bianchini	300m (40 pés)
Term. Tergrasa	
Cais de navios	450m (40 pés)
Cais de barcaças	630m (40 pés)
Term. Termasa	200m (40 pés)
Dolphins de Transbordo	180m (40 pés)
Term. TECON Rio Grande S.A	600m (40 pés)
Term. Leal Santos Alim. S.A	70m (26 pés)
Term. da Marinha	300m (30 pés)

Fonte: Porto do Rio Grande / SUPRG / SEINFRA

Tabela 3 - Hinterlândia – Portos Brasileiros – IPEA

Porto	UF*	Hinterlândia		
		Primária	Secundária	Terciária
Santos	27	SO, GO, MT, MS, MG	RJ, PR, ES, BA, RS	TO, RO, DF
Paranaguá	23	PR, MT	SC, SP, RJ, RS	-
Vitória	19	ES, MG, GO	BA, SP	-
Rio de Janeiro	23	RJ, MG	ES, SP	-
Rio Grande	21	RS	SP	-
Itajaí	19	SC	PR, RS, SP	-
Salvador	22	BA	-	SE
São Francisco do Sul	19	SC	SP	-

Fortaleza	21	CE	-	PI, RN, PB
Manaus	13	AM, MT	-	-

*Nota: Quantidade de UF com movimentação de cargas no porto
 Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAC)

Tabela 4 - Exportações de Carne do RS – Por Via Marítima

Porto de Embarque	Quantidade		Valor	
	Toneladas	%	US\$ Mil FOB	%
Rio Grande	406.121	51,1	506.515	55,3
Porto Alegre	3.754	0,5	2.573	0,3
Total Portos RS	409.882	51,7	509.088	55,6
Itajaí	252.385	31,8	275.708	30,1
Imbituba	65.251	8,2	47.696	5,2
São Francisco do Sul	15.542	2,0	15.948	1,7
Total Portos SC	333.178	42,0	339.352	37,0
Paranaguá	17.380	2,2	20.835	2,3
Antonina	26.001	3,3	35.789	3,9
Total Portos PR	43.381	5,5	56.624	6,2
Outros Portos	6.874	0,8	11.367	1,2
Total Geral	793.315	100	916.31	100

Fonte: Rumos 2015 Volume 5, p. 92.