



## USP ESALQ – ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO

Veículo: Refrescante

Data: 0/02/2013

Caderno: - / -

Link: <http://refrescante.com.br/>

Assunto: Plano Nacional de Integração Hidroviária será divulgado ainda este mês, afirma Antaq

## Plano Nacional de Integração Hidroviária será divulgado ainda este mês, afirma Antaq

O Plano Nacional de Integração Hidroviária será tornado público neste mês de fevereiro. O documento contém projeções para até 2030 do potencial de cargas e usos da hidrovia, levando em consideração sua integração com rodovias e ferrovias. Estas e outras informações foram divulgadas nesta sexta-feira (1º), último dia do seminário sobre o Corredor Multimodal do rio São Francisco, por representantes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A partir de um acordo de cooperação com a Universidade Federal de Santa Catarina foi elaborado um banco de dados georreferenciado e desenvolvido um sistema de análise logística dos rios. Esse sistema proporcionou a geração de relatórios executivos específicos, inclusive para o São Francisco. Fizemos projeções para até 2030 do potencial de cargas e usos da hidrovia, levando em consideração sua integração com rodovias e ferrovias, explicou Arthur Yamamoto, especialista em regulação da Antaq.

De acordo com Yamamoto, o plano contribui para que tomadores de decisão, inclusive investidores privados, tenham dados para viabilizar a hidrovia do São Francisco. As informações que vamos disponibilizar ainda neste mês servem para convencer os setores público e privado de que vale a pena investir na hidrovia porque há potencial de carga e de retorno econômico. O plano inclusive indica a localização de áreas propícias para a instalação de terminais públicos ao longo do rio, que devem se integrar a outros modais, acrescentou.

O diretor de infraestrutura aquaviária do DNIT, Adão Magnus Proença, por seu turno, afirmou que o DNIT realizará estudos de viabilidade técnico-econômica e ambiental (EVTEA) em todas as hidrovias do país. Queremos ter um real conhecimento das hidrovias para que a partir disso se desenvolvam todos os projetos necessários para operação e perenização dessas vias. Pretendemos fazer com que a hidrovia do São Francisco seja viável durante 95% do ano, disse.

Segundo Proença, a ordem de serviço para a realização do EVTEA do São Francisco está em vias de ser assinada e o prazo para sua conclusão é de um ano.

A Codevasf tem o compromisso institucional de desenvolver o Vale do rio São Francisco e tem dedicado esforços para que a hidrovia, que é um vetor de progresso, opere em todo o seu potencial. Os trabalhos do DNIT e da Antaq são muito animadores, avaliou o presidente da Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba (Codevasf), Elmo Vaz.

Tanto o DNIT quanto a Antaq são membros do Grupo de Trabalho Interministerial criado em novembro de 2012 para avaliar o projeto do Corredor Multimodal de Transporte do rio São Francisco, que está sendo elaborado pelo Banco Mundial numa parceria com a Codevasf.

### Objetivo alcançado

O seminário sobre o Corredor Multimodal de Transportes do rio São Francisco foi realizado pelo Banco Mundial e pela Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba (Codevasf) nos dias 31 de janeiro e 1º de fevereiro, em Salvador (BA).

Alcançamos nossos objetivos com este encontro. Agora pretendemos avançar nos estudos, e em breve realizaremos outros seminários. Pretendemos integrar aos debates sobre o Corredor Multimodal o maior número possível de atores sociais e institucionais, disse ao final do evento Ralf-Michael Kaltheier, líder do projeto no Banco Mundial.

O seminário recebeu o apoio de Ministério dos Transportes (MT), Ministério da Integração Nacional (MI), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e Governo do Estado da Bahia.

O objetivo do projeto do Corredor Multimodal de Transporte do rio São Francisco é ampliar, integrar e articular as estruturas hidroviária, rodoviária, ferroviária e portuária da bacia hidrográfica.

### **Infraestrutura e economia**

Durante o seminário, o Banco Mundial apresentou dados sobre a estrutura de transporte e o fluxo de produtos na região de influência do Corredor. Nas análises do Banco, 38% do preço do milho para o produtor no Oeste da Bahia, por exemplo, referem-se a custos logísticos; para o caroço de algodão, o percentual é de 35% – nessas análises foi considerado como destino desses produtos o próprio mercado nordestino. Nos Estados Unidos, o custo logístico médio é de 8,2%.

De acordo com dados da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz da Universidade de São Paulo (Esalq/USP), o mercado de soja, farelo de soja, óleo, milho, pluma e caroço de algodão, gipsita e calcário deve crescer em média 3% ao ano até 2035 em regiões de influência do Corredor, o que dobrará o fluxo de cargas em relação às quantidades atuais e exigirá mudanças nas estruturas de transporte. Na avaliação do Banco Mundial, o Corredor Multimodal do rio São Francisco tem potencial para reduzir custos logísticos no fluxo de cargas de regiões como o Oeste baiano em pelo menos 15%, consideradas as atuais condições de navegação e infraestrutura na área do rio São Francisco. Analistas do Banco afirmam que os ganhos poderiam ser ampliados significativamente, além dos 15%, com a implantação de melhorias sugeridas em relatório recente da instituição.

O custo do milho, por exemplo, poderia ser reduzido, em média, de R\$ 200 para R\$ 170 por tonelada em uma rota hipotética do Oeste baiano até João Pessoa (PB), nas atuais condições de navegação da hidrovia. O custo do trecho rodoviário no Corredor, no entanto, ainda representaria 74% do frete total, dado que o percurso compreende 1.200 km de rodovia e 600 km de rodovia. Por esta razão o projeto propõe o estabelecimento de novas rotas ferroviárias, entre elas um ramal entre Petrolina (PE) e Salgueiro (PE).

Além de melhorias e ampliações na estrutura ferroviária, em estudos preliminares o Banco sugere a construção e a pavimentação, no Piauí e na Bahia, de 1.545 km de rodovias, a revitalização e o aumento da capacidade de outros 1.331 km e ações de ajuste em mais 1.974 km (instalação de pontes e sistemas de drenagem e correção de problemas de superfície). Também são indicadas a instalação de terminais hidroviários de diferentes portes em Carinhanha (BA), Remanso (BA), Bom Jesus da Lapa (BA) e Barra (BA), depois da necessária execução de um programa de dragagem, derrocagem e sinalização que garanta navegação no São Francisco durante todo o ano.

A bacia do rio São Francisco cobre uma área de aproximadamente 640 mil quilômetros quadrados e abrange Minas Gerais, Goiás, Bahia, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e o Distrito Federal. O principal meio de transporte de carga na região é o rodoviário. O elevado peso dos veículos de carga leva à rápida degradação das rodovias, o que aumenta os custos totais de produção. Além disso, diversos estudos indicam o transporte hidroviário como mais seguro, ambientalmente sustentável e economicamente eficiente.

O trecho do rio que vai de Pirapora (MG) a Juazeiro (BA) e Petrolina (PE), de aproximadamente 1.300 km potencialmente navegáveis para fins comerciais, é eixo de grande atividade econômica e deverá crescer com a implantação do corredor. A melhoria da navegação permitirá a otimização, por exemplo, do transporte de produtos como soja, milho e caroço de algodão do Oeste da Bahia para Juazeiro e Petrolina, e desses locais, por rodovia e ferrovia, para os principais portos nordestinos e para pontos de distribuição interna.