



USP ESALQ – ACESSORIA DE COMUNICAÇÃO

Veículo: Canal Jornal da Bioenergia

Data: 10/08/2012

Link: <http://www.canalbioenergia.com.br/noticia.php?idNoticia=13359>

Caderno / Página: - / -

Assunto: Hidrovias pouco a pouco, conquistando espaço

Hidrovias pouco a pouco, conquistando espaço

Sistema hidroviário no Brasil tem recebido incentivos e investimentos dos setores público e privado, mas, assim como em outros modais, a expansão das hidrovias ainda precisa romper barreiras

O Brasil é conhecido por sua extensa área territorial e aquática, e por ser um importante celeiro na produção de commodities agrícolas e minérios. Apesar dessas características relevantes para o cenário econômico, o País pouco explora suas hidrovias para o transporte de cargas e alimentos. Atualmente, são quase 20 mil quilômetros de vias economicamente utilizadas. Na tentativa de mudar esse quadro, existem ações e projetos, públicos e privados, voltados para incentivar a expansão da malha hidroviária e diminuir os gargalos do setor.

É o caso dos Programas de Aceleração do Crescimento I e II (PAC), lançados pelo governo federal, que chegaram com a pretensão de ser um marco na retomada dos investimentos no setor de infraestrutura hidroviária. Uma das obras contempladas pelo PAC I foi o sistema de eclusas de Tucuruí, no Rio Tocantins, que recebeu cerca de R\$ 815 milhões para o término de suas obras. As duas eclusas foram inauguradas em novembro de 2010 e entraram em operação comercial em julho do ano passado. A segunda etapa do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC II), prevê investimentos de R\$ 2,575 bilhões no setor hidroviário até 2014 e R\$ 109 milhões após 2014, totalizando R\$ 2,726 bilhões. Há previsão de recursos no PAC II para investimentos nas hidrovias do Madeira, do Tapajós, Tocantins-Araguaia, do São Francisco, Paraná-Tietê, do Paraguai e do Mercosul (ou hidrovias do Sul). Estão incluídos no plano investimentos em dragagem, derrocamento e sinalização; obras de melhoria de portos; e adequação, ampliação e implantação de terminais interiores de carga, totalizando R\$ 2,72 bilhões.

Um segmento agrícola que também ‘pega carona’ nos incentivos e nas vantagens do modal hidroviário é o sucroenergético. Hoje, o escoamento da produção de cana-de-açúcar e seus derivados no transporte hidroviário, que é de competência da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), ou seja, de percurso interestadual e internacional, tem sido feito em quatro regiões hidrográficas – Amazônica, Paraguai, Paraná e Tocantins-Araguaia. O destaque está na região hidrográfica do Paraná, responsável por 44% do total transportado, e do Tietê-Paraná. Foi nesta última hidrovias que a Transpetro, por exemplo, resolveu investir, por meio do Promef, na construção de novo estaleiro, na cidade de Araçatuba (SP). O projeto da hidrovias, integrante do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), prevê que, a partir de 2013, a Transpetro faça o transporte fluvial de etanol. A operação demandará a construção de 20 empurradores e de 80 barcaças. Cada comboio será formado de quatro barcaças e de um empurrador, com capacidade para transportar 7,6 milhões de litros. A estimativa é que o volume anual transportado chegará a 4 bilhões de litros.

A Antaq, em cooperação com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), está desenvolvendo o Plano Nacional de Integração Hidroviário (PNIH), que visa estimar a demanda de carga para as principais hidrovias do País e nortear ações e investimentos para os anos de 2015, 2020, 2025 e 2030. “Neste sentido, a Antaq terá subsídios para estimar este potencial e indicar aos órgãos competentes as prioridades de investimento em infraestrutura para que se alcance o potencial, e ao setor privado oportunidades de negócios no transporte hidroviário. A previsão de término dos estudos do PNIH é para o mês de setembro de 2012”, informa o gerente substituto de Desenvolvimento e Navegação da Antaq, Edmundo Eriton Gomes de Miranda.

Vantagens e desvantagens

No que diz respeito ao processo de logística no Brasil, as rodovias predominam. Dados da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) revelam que o modal rodoviário responde por 60% da carga transportada no País, quase o dobro da somatória do transporte por ferrovias (33%) e hidrovias (7%). Entretanto, o meio fluvial tem, reconhecidamente, vantagens em relação ao rodoviário no transporte

de grandes volumes e cargas pesadas, como produtos agrícolas, minerais, combustíveis etc. O hidroviário apresenta como vantagens menor impacto ambiental para a implementação e operação de hidrovias, redução no consumo de combustíveis, redução da emissão de poluentes na atmosfera, diminuição no número de acidentes, redução do valor dos fretes e consequente aumento da competitividade dos produtos brasileiros e menor investimento na implantação e manutenção da infraestrutura de transporte.

Segundo Edmundo Eriton Gomes de Miranda, em qualquer modal o custo de se transportar no Brasil é muito alto, devido à ineficiência da matriz de transportes. “A dinâmica do setor de transportes se propaga sobre a competitividade dos diversos setores da economia e exerce um papel salutar sobre seu desempenho. O custo do transporte encontra-se embutido em praticamente todos os bens produzidos por um país e, dependendo do produto, é crucial para a viabilidade dos empreendimentos”, destaca.

Para ilustrar o impacto do frete sobre os preços dos produtos, vale mencionar informações da Companhia Nacional de Abastecimento – Conab. Avaliando o período de 2002 a 2009 do preço da soja em grãos FOB (Porto de Santos) e do frete rodoviário, este último representou uma média aproximada de 24% do valor do produto.

Dentro desse contexto, o modal hidroviário poderia gerar redução de custos, aumentando a competitividade do País, elevando as exportações e, conseqüentemente, a produção, a renda e o emprego. Outro efeito seria possibilitar um ganho maior aos produtores, que pela acirrada concorrência internacional têm suas margens de lucro cada vez menores. Pode-se ainda vislumbrar efeitos positivos no balanço comercial e de pagamentos, o que é de extrema relevância na atual conjuntura, com o real valorizado. Já em relação ao frete, o custo do transporte de carga por hidrovias no Brasil é de 57% a 70% menor que o do transporte rodoviário, segundo estudos de vários autores divulgados pela Associação dos Produtores de Soja do Estado de Mato Grosso (Aprosoja).

A vantagem do modal hidroviário também é ampla quando se trata de custos para implantação das vias. Dados do Ministério dos Transportes indicam que o valor para a implantação de um quilômetro de hidrovias é de cerca de U\$ 34 mil, enquanto os valores para a ferrovia e rodovias são de R\$ 1,4 mil e R\$ 400 mil, respectivamente. De acordo com Edmundo Eriton Gomes de Miranda, quando se trata de economia de combustível, as hidrovias também são consideradas a melhor maneira de transportar cargas. Segundo dados da organização norte-americana National Waterways Foundation (NWF), em conjunto com o U.S. Department of Transportation, nas rodovias, para transportar mil toneladas por quilômetro, são necessários 15 litros de combustível. Nas ferrovias, esse número é de seis litros. Já nas hidrovias, esse número cai mais ainda, para quatro litros. “O menor consumo de combustíveis e energia em geral é, além de uma questão de economia – pois aumentará a competitividade de produtos brasileiros – uma questão ambiental. Sob esse prisma, tal diminuição do consumo de combustíveis fósseis, principalmente de derivados de petróleo, é, cada dia, mais prioritária em termos mundiais, com o escopo de reduzir a emissão de gases formadores de efeito estufa, causa principal das mudanças climáticas”, ressalta Edmundo.

O modal hidroviário é responsável pela menor emissão de monóxido de carbono e óxidos nítricos. Ainda segundo dados do estudo americano, o sistema rodoviário emite 219 gramas de monóxido de carbono (CO₂) a cada mil toneladas por quilômetro útil, o ferroviário, 104 gramas e o sistema hidroviário, 74 gramas. Em relação à emissão de óxidos nítricos, o sistema hidroviário também leva vantagem sobre os modais ferroviário e rodoviário. Na hidrovias, são emitidos 755 gramas de óxidos nítricos a cada mil toneladas por quilômetro útil. No ferroviário e no rodoviário, esse número chega a 1.053 g e 1.178 g, respectivamente.

Outra vantagem da utilização do modal hidroviário é a redução dos acidentes nas estradas. Segundo estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA (Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Rodovias Brasileiras), no Brasil ocorreram 39.209 acidentes envolvendo caminhões somente nas rodovias federais. Deve-se destacar que, em média, uma barcaça pequena transporta 900 toneladas de cargas, o equivalente a 35 carretas rodoviárias.

Barreiras

As perspectivas de investimentos e as vantagens do modal em comparação com outros não impedem que o setor sucroenergético, assim como outros segmentos agrícolas e de mineração, enfrente gargalos que atrapalhem o aumento da demanda pelo transporte de cana e seus derivados pela malha hidroviária. A lista começa pela falta de estrutura que possibilite a navegação, como dragagens, construção de estações de transbordo e armazenamento.

Para a coordenadora do Grupo Esalq/Log, economista Priscilla Biancarelli, o potencial hidroviário é sub-aproveitado ainda por características naturais e geográficas que dificultam o transporte para exportação. “A hidrovia Tietê-Paraná, por exemplo, percorre um grande corredor produtivo, mas não desemboca no mar. Já as que possuem uma geografia mais facilitada estão na região do Amazonas”, enfatiza. Outra barreira, segunda ela, está na declividade, que dificulta o transporte fluvial. “Assim é preciso investir na construção de curvas, de barreiras, elevando investimentos”, reforça. A economista acrescenta que uma desvantagem da hidrovia, se comparada aos modais rodoviário e ferroviário, está na velocidade média do transporte, que é de 12 quilômetros por hora, e no tempo de parada nas eclusas, já que os comboios precisam ser desmembrados para permitir a passagem de toda a carga. “Uma carga que gasta dois dias para ser levada por meio de caminhão, no trecho hidroviário leva de 7 a 10 dias”, finaliza.