

Infraestrutura

Mais hidrovias

A HIDROVIA é o modelo de transporte menos oneroso que qualquer outra modalidade disponível no mundo. Mas, no Brasil, onde há condições geográficas bastante favoráveis a esse tipo de operação, os investimentos no setor andam na contramão. O meio mais utilizado é o rodoviário, que chega a ser 20 vezes mais caro que o fluvial. Estudos indicam que, caso o Brasil cresça a uma média de 5% durante três anos consecutivos, o País pode entrar em colapso logístico.

O transporte hidroviário é mais econômico porque cada unidade de condução tem capacidade de armazenar muito mais cargas. Além disso, não há perdas relacionadas ao desgaste da via, assim como uma menor utilização de combustíveis, o que ainda é uma vantagem para o meio ambiente.

Uma barcaça com capacidade transportar 1.500 toneladas em cargas corresponsa a:

- 60 carretas, que transportam 25 toneladas cada uma;
- 15 vagões, com capacidade para carregar até 100 toneladas cada um.

Desde o fim da Portobrás, no governo Collor, os recursos para manutenção e expansão de vias navegáveis escassearam. Para este ano, o orçamento aprovado no Congresso dá ao Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (Dnit), estabelece R\$ 510 milhões a serem investidos nas hidrovias.

A cifra está bem distante das verbas reservadas para rodovias e ferrovias. Para

atender às necessidades para avanço do setor, a quantia teria de ser bem maior.

Orçamento do Dnit para 2010

Manutenção das hidrovias	R\$ 45 milhões
Melhorias das hidrovias	R\$ 42 milhões
Investimentos em eclusas	R\$ 73 milhões
Portos para os rios	R\$ 340 milhões
Total	R\$ 510 milhões

O orçamento de 2010 do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) prevê R\$ 344,2 milhões para hidrovias. Aquelas que não fizerem parte do PAC terão à disposição R\$ 123,1 milhões. O setor também poderá ser beneficiado com parte dos R\$ 4,7 bilhões cancelados para a Marinha Mercante.

As hidrovias no Brasil

Uso efetivo: 15 mil quilômetros

Uso potencial: 40 mil quilômetros

Necessidade de aporte: R\$ 15,78 bilhões até 2015

Capacidade para exportar até 60% da produção do agronegócio do país.

Fonte: Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT)

O governo tem de prover a infraestrutura para que a iniciativa privada faça investimentos em embarcações ou portos, para explorar os trechos navegáveis dos rios. Os grandes investimentos necessários são para a construção de eclusas e os programas de derrocamento (retirada de pedras) e dragagem (re-

moção de detritos no solo do rio para manter a sua profundidade).

Segundo o Plano Nacional de Logística de Transportes (PNLT), elaborado pelos ministérios dos Transportes e da Defesa, em 2005 o modal aquaviário, que inclui navegação de interior por hidrovias e cabotagem, representava 13% da matriz de transporte do País, poderá chegar a 29% em 2025.

Na safra 2018/19, a movimentação de grãos, via hidrovias, poderá passar de 6,5 milhões de toneladas de grãos para 51,2 milhões de toneladas, equivalente a 28,44%, de uma produção potencial de 180 milhões de toneladas.

O plano depende, em grande medida, da garantia de investimentos estimados em R\$ 7,6 bilhões, para a construção, com recursos do orçamento da União, de eclusas, obras de dragagem e derrocagens (retiradas de pedras) em diferentes hidrovias.

Na malha dos rios Madeira-Guaporé-Mamoré o valor estimado dos investimentos é de R\$ 1 bilhão, o que permitiria aumentar a navegação em mais de mil quilômetros. Hoje a hidrovia transporta 3,8 milhões de toneladas, e, com os investimentos, a capacidade de transporte da safra agrícola poderia chegar a 10 milhões de toneladas.

Outro projeto importante é o da Hidrovia Teles Pires-Tapajós, com investimentos estimados em R\$ 2,5 bilhões. As obras permitiram aumentar a navegação em 1,2 mil quilômetros e a movimentação de grãos, atualmente de cerca de 400 mil toneladas a cada safra, seria ampliada. A capacidade de transporte de grãos passaria para 12 milhões de toneladas.

No Araguaia-Tocantins são previstos mais R\$ 1,1 bilhão em investimentos. A hidrovia, que hoje não movimenta grãos, passaria a ter capacidade de transporte de 6 milhões de toneladas de produtos agrícolas. No Tietê-Paraná, que movimenta hoje cerca de 2 milhões de toneladas, a capacidade de transporte de grãos poderia passar para 10 milhões de toneladas a partir de investimentos previstos de aproximadamente R\$ 2,5 bilhões, projeta a Antaq. ■