

Infraestrutura A maior parte dos projetos incluídos no PAC 2, para execução de obras no setor, não foi iniciada

Governo congela plano para hidrovias

André Borges
De Brasília

O transporte feito pelos rios, rota historicamente ignorada na matriz logística nacional, ainda terá de passar um bom tempo no limbo. Há um ano, o Ministério dos Transportes estava pronto para lançar um grande pacote de obras para as hidrovias. O projeto ambicioso, resultado de parceria entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), prometia uma série de intervenções nos rios, com o propósito de reduzir a dependência das rodovias.

Entre projetos de curto, médio e longo prazos incluídos na segunda etapa do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2), estimava-se investimentos de R\$ 2,7 bilhões em obras. Um ano depois, a maior parte desses projetos afundou. O governo não lançou pacote nenhum e se limitou a executar ações pontuais na área.

Grandes promessas de obras, como a dragagem (retirada de sedimentação do leito do rio), sinalização e balizamento de 1.115 km do rio Madeira, não se realizaram. “Não houve avanço na Madeira e as pessoas da região estão preocupadas, por causa do assoreamento. Essa é uma obra estratégica para o setor”, diz Adalberto Tokarski, superintendente de navegação interior da Antaq. A capacidade atual de tráfego de carga no Madeira é de 8 milhões de toneladas. Se o governo tivesse executado os projetos, esse potencial poderia chegar a 20 milhões de toneladas.

A situação também é precária em muitos trechos do rio Amazonas. Era necessário fazer intervenções para aprofundamento do leito em algumas áreas, o que não ocorreu. Como resultado, os navios precisam reduzir o volume de carga transportada para chegar a Manaus.

O marasmo que toma conta das hidrovias tem prejudicado o potencial de uma das obras mais caras do governo. As eclusas de Tucuruí,



Dados sobre o transporte fluvial no Brasil

13 mil km Extensão atualmente utilizada

29 mil km Extensão naturalmente navegável

65 milhões t/ano é o volume de carga transportada

ruí, no Pará, inauguradas em novembro de 2010, até hoje não rendem 1% de seu potencial por conta do Pedral do Lourenço, uma ladeira de pedras no rio Tocantins, localizada entre os municípios de Tucuruí e Marabá, cuja retirada era uma das obras previstas no PAC, mas que foi excluída do programa, sem previsão de execução.

A hidrovía do Tocantins tem hoje a extensão de 790 quilômetros, entre Tucuruí e a foz do rio, no porto de Vila do Conde, no Maranhão. Se a retirada do Pedral do Lourenço tivesse ocorrido, a hidrovía ganharia mais 400 quilômetros para navegação. A abertura desse trecho é crucial para que as eclusas de Tucuruí possam justificar o investimento de R\$ 1,5 bilhão feito desde o início das obras, em 1980. Hoje, o Tocantins transporta pouco mais de 1 milhão de toneladas de carga por ano. Se aberto o novo trecho, o potencial estimado é de 70 milhões de toneladas.

“Havia a expectativa de um pacote de obras e investimentos, mas isso não se confirmou e o

setor realmente sentiu muito”, diz Tokarski. Para o Ministério dos Transportes, não há nada de errado. Em resposta encaminhada ao Valor, o ministério informou que o programa para as hidrovias não foi abandonado e que há 22 obras em execução (18 portos e quatro intervenções em hidrovias), além de 80 obras em ações preparatórias.

Sobre a situação do Pedral do Lourenço, a alegação é que a obra foi interrompida para “re-estudo e reavaliação”. Segundo o ministério, estão em andamento a construção de cerca de 30 portos fluviais na região amazônica. No ano passado, foi feita a dragagem do rio São Francisco em pontos críticos para a navegação, durante a seca.

Neste ano, o que sobrou para investimentos nas hidrovias são R\$ 334 milhões, conforme consta do projeto de lei orçamentária de 2012. “A ministra Miriam Belchior (Planejamento) nos disse que o governo prepara investimentos pesados em um tal ‘PAC

das hidrovias”, diz o senador Flexa Ribeiro (PSDB-PA), que defende a reinclusão das obras no rio Tocantins no PAC. Por meio de nota, o Planejamento informou que não há nenhuma novidade prevista para o setor, a não ser aquilo que já integra as ações previstas no programa.

Com a exclusão do Pedral do Lourenço da lista de projeto, o governo tenta atrair a iniciativa privada para bancar a obra. “Há a possibilidade de a obra ser realizada pela Vale”, informou o Ministério do Planejamento, ao ser questionado sobre o assunto. Como a Vale está construindo a siderúrgica Aços Laminados do Pará (Alpa), em Marabá, ela teria interesse em viabilizar a hidrovía. A Vale não comenta o assunto.

“Alguns projetos caminharam bem, como a hidrovía do Tietê, que conta com a parceria da Transpetro. Com a necessidade de o país produzir mais, a área empresarial está descobrindo o setor, mas a situação geral ainda é um pouco preocupante”, diz Tokarski.

Dnit promete lançar em fevereiro licitação para fazer uma radiografia dos rios

De São Paulo

Pouco saiu do papel até agora, mas o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) promete, mais uma vez, tirar as hidrovias do mundo das ideias. No próximo mês, diz Adão Marcondes Proença, diretor de infraestrutura aquaviária do Dnit, serão lançadas licitações para contratar os “Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental” (Evtea). A expectativa da autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes é de que os estudos sejam concluídos em até dois anos. “Os estudos vão fornecer uma radiografia em alta resolução do sistema hidroviário brasileiro”, diz.

O plano do Dnit é verificar in loco, com dados primários, as condições de navegabilidade dos rios brasileiros, o potencial de transporte de cargas na sua área de abrangência e as condições ambientais envolvidas. “De forma concomitante, serão elaborados os projetos de dragagem, sinalização e balizamento das hidrovias, com licitação imediata para a execução dos serviços”, comenta Proença.

Com os estudos na mão, o Dnit quer definir os “corredores de desenvolvimento nacional” nas margens das hidrovias, integrando os diferentes meios de transporte. Os benefícios que transformam os rios num caminho mais atrativo para o transporte de carga não são poucos. Um comboio de soja, normalmente composto por quatro balsas, tem capacidade de transportar 6 mil toneladas de grão. Seriam necessários 240 caminhões carregados de grãos para fazer o mesmo serviço. Nas rodovias, mil toneladas

de carga por quilômetro consomem 96 litros de combustível, enquanto nas hidrovias esse volume cai para apenas cinco litros, ou seja, os gastos com combustível nos rios costumam ser 20 vezes menores que nas estradas.

A preservação ambiental também ganha com as estradas d’água. No modal rodoviário, são lançados no ar 4,6 mil quilos de monóxido de carbono para transportar mil toneladas de carga por quilômetro. Nos rios, essa emissão cai para 254 quilos.

Apesar dos benefícios, as hidrovias continuam a ser marcadas pelo alto grau de informalidade que toma conta do setor, principalmente quando se trata de transporte de pessoas. Há mais de 500 portos fluviais, as chamadas instalações portuárias públicas de pequeno porte, em operação no país, das quais a maioria está localizada na região amazônica. Até um ano atrás, mais da metade dessas estruturas operava em situação irregular, sem autorização da Antaq. Segundo Adalberto Tokarski, superintendente de navegação interior da Antaq, foi iniciado um trabalho de regularização dessas estruturas, mas a situação atual permanece praticamente inalterada.

A informalidade dificulta a fiscalização dos serviços pelo governo e impede que seus proprietários busquem crédito público, por exemplo, para investir na melhoria das estruturas. Um estudo recente realizado entre a Antaq e a Universidade Federal do Pará revelou que 12 milhões de passageiros são transportados na região amazônica por ano, entre os Estados do Pará, Amapá, Rondônia, Roraima e Amazonas. (AB)

Projeto de empresa é duplicar movimento da Tietê-Paraná

Fábio Pupo
De São Paulo

Um dos maiores projetos da iniciativa privada para uso de hidrovias no Brasil nos últimos anos pode ter o início de suas operações limitado pela falta de infraestrutura da Tietê-Paraná. O plano da Logum Logística, que tem entre seus sócios a Petrobras, é duplicar a movimentação de cargas pelo trecho com o transporte de etanol por embarcações. “Hoje, dá para navegar, mas de forma lenta e limitada. Dada a quantidade de eclusas [construção para subir e descer embarcações em desnível de leito] e de travessias de pontes, são necessárias melhorias para tornar essa opção competitiva”, resume o presiden-

te da Logum, Alberto Guimarães.

O sistema de transporte de etanol do Centro-Oeste para o Sudeste feito pela empresa custará R\$ 7 bilhões e, além da hidrovía, usará uma extensa rede de dutos que percorrerá quatro Estados. Embora o projeto só deva estar 100% concluído em 2016, o cronograma prevê que as primeiras embarcações sejam entregues já neste ano. A fabricação foi contratada pela Transpetro (braço logístico da Petrobras), que encomendou 20 comboios de navegação ao preço total de US\$ 239,1 milhões (cerca de R\$ 430 milhões). Cada comboio é composto por quatro barcas (que levam as cargas) e um empurrador (barco a motor que movimenta as barcas), com capacidade pa-

ra carregar 7,6 milhões de litros de etanol. Pela hidrovía, o volume anual transportado deverá chegar a 4 bilhões de litros, segundo a Transpetro.

A encomenda praticamente dobrará o número de barcas em operação na hidrovía — hoje, os três operadores do trecho operam 21 comboios.

Por meio das embarcações, o etanol recolhido das regiões produtoras seguirá até o terminal de Anhembi, em São Paulo. De lá, o combustível será bombeado por duto até a Refinaria de Paulínia, também no interior paulista, de onde sairá para abastecer tanto o mercado interno como o externo. Terminais marítimos nos litorais de São Paulo e Rio de Janeiro receberão o produto e o destinarão à exportação.

O responsável pela fabricação das embarcações é o Estaleiro Rio Tietê, controlado por Rio Maguari, e Estre Petrôleo, da Estre Ambiental, cujo grupo de sócios é liderado pelo empresário Wilson Quintella. O estaleiro ainda está em construção no município de Araçatuba, ao custo aproximado de R\$ 50 milhões — a previsão para o término das obras é março deste ano. Segundo Rodrigo Andrade, diretor do Estaleiro Rio Tietê, a entrega das barcas e empurradores começa a ser feita em agosto e vai até julho de 2015.

Terminada a produção para a Transpetro, o estaleiro ficará liberado para atender novos pedidos. “Depois dessas encomendas, pode haver demanda por produção de barcas e empurradores vinda de outros operadores da região”, diz Andrade. Segundo ele, há expectativa por parte dos sócios do estaleiro que, após, 2015, haja crescimento na demanda por embarcações na hidrovía.

Por água e por terra

Transporte de etanol por dutos e pela hidrovía Tietê-Paraná da Logum, com previsão para operar em 2016



Fonte: Logum e Transpetro

Acordo libera investimento e pode triplicar capacidade no trecho até 2018

De São Paulo

Autoridades do governo do Estado de São Paulo estimam que é possível transportar pelo menos o triplo de carga pela hidrovía Tietê-Paraná. Mas essa capacidade só vai ser atingida em 2018, após uma série de investimentos por parte dos governos estadual e federal. Hoje, operadores transportam, com dificuldades, cerca de 5 milhões de toneladas de cargas, como milho, soja, óleo, madeira, carvão e adubo.

A hidrovía liga cinco Estados brasileiros (Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Paraná e São Paulo) em 2,4 mil quilômetros navegáveis. Um de seus principais problemas é a curta distância entre os pilares das pontes, o que obriga o comboio de quatro barcas a se dividir em dois. Ou seja, o empurrador atravessa por baixo da ponte com metade da carga,

larga as barcas e retorna para buscar o resto. Essa operação chega a durar duas horas e meia — e há várias pontes pelo caminho.

Um acordo entre o governo federal e o Estado de São Paulo, feito há quatro meses, promete finalmente destruir os investimentos necessários. A hidrovía deve receber R\$ 1,5 bilhão até 2014, sendo R\$ 900 milhões do PAC 2 e R\$ 600 milhões do governo estadual. Até o fim deste ano, no entanto, só serão investidos 17% desse montante, segundo Casemiro Tércio Carvalho, diretor do departamento hidroviário da Secretaria de Logística e Transportes do Estado.

De acordo com ele, estão em andamento quatro grandes obras. Entre elas, o afastamento dos pilares em duas pontes, o que permitirá a passagem de composições maiores sem necessidade de parar. No segundo semestre, serão licita-

das pelo menos mais quatro obras.

Ele explica que há dois grandes pacotes para melhorias na hidrovía. Um deles termina em 2014 e usará todo o investimento de R\$ 1,5 bilhão. Entre as melhorias previstas nesse período, estão a ampliação do vão de mais pontes, a dragagem de canais e obras em eclusas. Segundo Carvalho, a ação diminuirá a viagem em até oito horas e reduzirá os custos para as operadoras em cerca de 20%. Além das obras, o montante cobrirá o custo de projetos e estudos para licenciamento ambiental. “Queremos deixar projetos prontos para que, na próxima gestão, as obras estejam prontas para licitação”, afirma.

Na segunda fase, de 2015 a 2018, haverá obras mais complexas, como duplicação de eclusas. O objetivo é que, só ao fim desses investimentos, a hidrovía triplique a capacidade de movimentação. (FP)



Para Guimarães, presidente da Logum, são necessários investimentos no trecho