

Hidroviias: um sistema mal aproveitado



Em 2013, ano da aprovação do novo marco regulatório portuário (Lei nº 12.815), o Porto de Santos movimentou 114 milhões de toneladas contra 33 milhões de toneladas em 1993, quando foi promulgada a antiga Lei dos Portos (nº 8.630). Para 2024, a previsão é que movimente 195 milhões de toneladas, mas há estimativas que prevêm 229 milhões. Dentro da atual matriz de transporte, que privilegia o transporte rodoviário, será impossível dar conta de tamanha demanda. A única saída estaria em aumentar a participação das ferrovias no transporte de carga dos atuais 15% para pelo menos 60%. Para tanto, seria fundamental concluir o Ferroanel, que liga o Norte ao Sul do País, mas que, embora seja projeto da década de 1950, ainda está longe de sua conclusão. E mais: é urgente pavimentar a BR-163, especialmente no Pará, onde a maior parte dessa estrada é de terra batida, deslocando o transporte de grãos do Centro-Oeste para o Norte, especialmente para o porto de Santarém, com o objetivo de desafogar os portos de Santos-SP, Paranaguá-PR, São Francisco do Sul-SC e Rio Grande-RS. Para tanto, é preciso que muitas obras que exigem investimentos de longo prazo saiam do papel, como, por exemplo, a hidrovía Teles Pires-Tapajós, que facilitaria o escoamento no chamado corredor Norte. Só que o ritmo de investimento em logística no País tem sido lento demais. Basta ver que hoje o Brasil aplica 2,1% do seu Produto Interno Bruto (PIB) na melhoria da infraestrutura de transporte, ao passo que a China gasta 7,3% e a Índia 5,6%, segundo dados da Confederação Nacional da Indústria (CNI). O problema é que as dificuldades são muitas, as obras incontáveis e os recursos não abundam num país cheio de carências em setores essenciais. Isso significa que é necessário estabelecer prioridades, já que será impossível fazer tudo de uma só vez. Uma prioridade seria investir maciçamente no potencial hidroviário do País, que hoje é subaproveitado. Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), apenas 5% do que o Brasil produz são escoados por rios. Já estudo preparado pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT) mostra que de 63 mil quilômetros de extensão de rios, 41.635 são de vias navegáveis, das quais apenas 20.956 economicamente aproveitáveis, ou seja, 50,3%. Para a CNT, faltam manutenção e investimento em eclusas, abertura de canais, dragagem e outras obras imprescindíveis. No ano passado, de R\$ 5,2 bilhões autorizados para investimento, o governo federal só conseguiu aplicar R\$ 2,4 bilhões, ou seja, 46%. O mesmo estudo aponta que seriam necessários investimentos estimados em R\$ 50 bilhões para deixar a infraestrutura em hidroviias em boas condições. Em outras palavras: se o governo aplicasse efetivamente o que costuma reservar em orçamento, nem em uma década essa meta seria alcançada. Como não consegue aplicar por ano sequer a metade do que prevê, nem em 20 anos o Brasil terá um sistema hidroviário eficiente. (*) Milton Lourenço é presidente da Fiorde Logística Internacional e diretor do Sindicato dos Comissários de Despachos, Agentes de Cargas e Logística do Estado de São Paulo (Sindicomis) e da Associação Nacional dos Comissários de Despachos, Agentes de Cargas e Logística (ACTC).