

Governo libera R\$ 9,4 mi à Antaq para agilizar estudos de hidrovias

Segundo ministro Márcio França, Governo Federal trabalha para simplificar projetos e expandir modal no País

BÁRBARA FARIAS
DA REDAÇÃO

O aumento da participação hidroviária na matriz de transportes nacional é prioridade do Governo Federal. Para isso, o Ministério de Portos e Aeroportos repassou R\$ 9,4 milhões à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O valor será destinado, principalmente, à elaboração de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEAs) de projetos. Entre eles, a Hidrovia Tietê-Paraná, corredor alternativo de exportação para escoamento de grãos desde o Centro-Oeste até o Porto de Santos.

Ontem, o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, destacou a importância do repasse, que "representa um incremento de 17% ao orçamento" da agência. Já o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, ressaltou que o objetivo do Governo Federal é agilizar e simplificar os projetos para expandir o modal hidroviário no País.

"Esse apoio orçamentário vai se reverter em mais agilidade aos processos conduzidos pela agência e também atender a prioridades estabelecidas pelo Ministério de Portos e Aeroportos que vão ao encontro daquilo que o setor aquaviário espera da atuação tanto do ministério quanto da agência reguladora. Vai ao encontro da simplificação dos processos, da desburocratização", resumiu Nery.

POTENCIAL

Segundo a Antaq, a existência de hidrovias estruturantes possibilitará que o País tenha uma matriz de transporte equilibrada, com maior intermodalidade e



Para Antaq, existência de hidrovias estruturantes possibilitará ao País ter uma matriz de transporte equilibrada, com maior intermodalidade



Equipes da Antaq e do Ministério de Portos e Aeroportos se reuniram para oficializar liberação de recursos, que ajudarão nos novos estudos

menor impacto ambiental. Em 2022, as hidrovias foram responsáveis por transportar mais de 116 milhões de toneladas de car-

ga, quase 10% de todo o transporte aquaviário ocorrido no período.

Ainda de acordo com a agência, uma hidrovia es-

tructurante gera ganhos para a logística nacional. Um único comboio de transporte aquaviário equivale a mais de 250 vagões ou a

mais de 500 carretas, com impactos diretos em capacidade e em consumo de combustível e emissão de poluentes. Além disso, os

INCREMENTO

17

por cento

de aumento no orçamento da Agência Nacional de Transportes Terrestres (Antaq) para 2023 com o repasse de R\$ 9,4 milhões do Ministério de Portos e Aeroportos

custos de implantação de hidrovias são apenas de 2% a 8% daqueles necessários à implantação de ferrovias e rodovias, respectivamente.

"Comparado aos portos marítimos, rodovias e ferrovias, as hidrovias ainda estão muito atrás. Nós temos 18, 19 mil quilômetros e poderíamos ter 45 mil quilômetros de hidrovias", reconheceu Márcio França.

COMPARATIVO

O ministro ilustrou comparando os custos de uma mercadoria entre os modais de transporte. "Um produto vai custar 25% do que custa hoje na rodovia e 50% do que custa na ferrovia. Veja, a ferrovia deveria custar 50% da rodovia, mas se você contratar hoje no Brasil inteiro, por ferrovia, verá que inexoravelmente ela é 10% mais barata do que a rodovia, porque nós só temos duas grandes concorrentes. Na hora que tivermos a hidrovia funcionando, eles vão ter que concorrer com a hidrovia também".

Ainda sobre o aporte adicional, Nery ressaltou que "a agência vai ter autonomia para contratar estudos e analisar a viabilidade técnico-econômica" dos projetos hidroviários. Os investimentos serão aplicados na contratação de mão de obra especializada na elaboração de estudos preliminares, de pré-viabilidade e levantamentos técnicos que culminarão na elaboração de EVTEAs. A Antaq elegeu seis projetos como prioridade.

Tietê-Paraná é alternativa logística para trazer grãos a Santos

■ A Hidrovia Tietê-Paraná, conectando a produção agrícola do Centro-Oeste ao Porto de Santos, é uma das prioridades. "O projeto visa conferir maior confiabilidade ao transporte hidroviário da região tendo em vista que, em 2021, em período de estiagem prolongada na região, a hidrovia teve sua operação paralisada por cerca de sete meses devido à falta de investimentos em dragagens e derrocamentos", disse Nery.

Outro foco é o Rio Madeira, destacado pela União como projeto-piloto para atração de investimentos privados na manutenção da via e um vetor importante de escoamento de grãos na Região Norte. O Rio Tapajós, interligado ao corredor da Madeira e representa o eixo logístico que mais recebeu investimentos privados nos



Hidrovia Tietê-Paraná é vista como solução para desafogar rota rodoviária com destino ao Porto de Santos

últimos anos, carece de intervenções de manutenção. Há estudos para a ampliação da capacidade de escoamento por meio de embarcações de longo curso.

Destaque ainda para o projeto do Rio Paraguai, uma hidrovia internacional mantida pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). De acordo com a Antaq, possui alta demanda de terminais portuários voltada à ampliação da capacidade da via, resultando em maior capacidade de escoamento da safra agrícola e da produção de minério de ferro do Mato Grosso do Sul, principalmente.

O projeto Barra Norte avalia o aumento de calado por meio de serviço de monitoramento da dinâmica do canal de navegação na região conhecida como Ca-

nal do Curuá e Arco Lamoso, localizada na foz do Rio Amazonas.

Por fim, há o projeto do Rio São Francisco, que não registra transporte comercial de cargas desde 2014. A hidrovia pode conectar a região do Mato-piba, formada pelos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia e que é produtora de grãos e cereais, aos portos costeiros do Nordeste.

Márcio França afirmou ainda que há não problema de caixa e que, se for necessário, destinará mais recursos à Antaq. "Nosso problema não é dinheiro, mas como gastar o dinheiro. Muito mais do que o assunto em si, essa é a demonstração da nossa intenção de fazer as coisas em conjunto, para acelerar os projetos", concluiu.