

PORTO & MAR

Telefone 2102-7272 E-mail portoemar@grupo-tribuna.com

Diretor da Antaq defende hidrovias e rebate questionamento ambiental

Alber Vasconcelos mostrou indignação a respeito de alguns apontamentos sobre o modal no Rio Paraguai

TED SARTORI
DA REDAÇÃO

Entusiasta das hidrovias, o diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Alber Vasconcelos, mostrou indignação a respeito de alguns questionamentos ambientais em meio à modelagem da concessão do trecho sul da Hidrovia do Rio Paraguai, a primeira do País, com 600 quilômetros de extensão entre Corumbá (MS) e a foz do Rio Apa, na fronteira com o Paraguai. O leilão está previsto para dezembro. A visão foi trazida durante o Tribuna Talks, que tratou a respeito de hidrovias, dentro do Summit Antaq, realizado no último dia 16 na Arena BRB Mané Garrincha, em Brasília.

“Tenho transporte todo ano nesse trecho de 5 milhões de toneladas. Pois começou uma discussão agora de preocupação com relação à questão da nascente e se for dragar, vai mudar o fluxo do rio. E todos esses questionamentos que a gente fala de ignorância, que é falta de conhecimento”, afirma Vasconcelos.

“A dragagem nada mais é do que uma limpeza normal, ordinária. A gente criou um caso também de dragagem no Brasil como se fosse um problema estrutural. Nesse projeto da Hidrovia do Rio Paraguai, estávamos com uma previsibilidade de 600 mil metros cúbicos (m³) para chegar a uma profundidade de 2 metros e meio, talvez 3 metros”, emenda o diretor.

Vasconcelos defende que o projeto dessa hidrovia - e vale para outras que irão surgir - é de previsibilidade de na-



Hidrovia do Rio Paraguai, primeira do País, com 600 km de extensão entre Corumbá e a foz do Rio Apa

PROCESSO NORMAL

DIMMY FALCÃO/ ESPECIAL PARA A TRIBUNA



“A dragagem nada mais é do que uma limpeza normal, ordinária. A gente criou um caso também de dragagem no Brasil como se fosse um problema estrutural. Nesse projeto da Hidrovia do Rio Paraguai, estávamos com uma previsibilidade de 600 mil metros cúbicos (m³) para chegar a uma profundidade de 2 metros e meio, talvez 3 metros”

Alber Vasconcelos
Diretor da Antaq

vegabilidade de quem faz o transporte de cargas no Cone Sul, com valor de investimento e manutenção baixos. “Isso é Mercosul, é uma estraté-

gia nacional importante que vai além do Mato Grosso e do Mato Grosso do Sul”, argumenta.

Para se ter uma ideia do panorama dos rios no Bra-

sil, de uma malha planejada de 42 mil quilômetros, 20 mil são navegáveis. A Antaq selecionou trechos estratégicos que somam 6 mil quilômetros.

O diretor da Antaq argumenta que a discussão levantada sobre a parte ambiental é pequena justamente pelo benefício da mesma ordem naturalmente trazido com o uso da hidrovia. “E ainda tenho que justificar que estou tirando um comboio que é de 30 mil toneladas. Um caminhão leva 30 toneladas. Então, estou tirando mil caminhões de um trecho rodoviário. E eu ainda tenho que justificar que a parte ambiental ainda é melhor por via hidroviária”, explica.

DIVERSIFICAÇÃO E DISTÂNCIAS

Apesar disso, Vasconcelos não quer demonizar os caminhões e, sim, planejar melhor o uso deles, diversificando os modais. A matriz logística brasileira é rodoviária, entre 60% e 70%, enquanto as ferrovias ocupam algo em torno de 15% e o transporte hidroviário não passa de 6%.

“Em países desenvolvidos olha-se muito a questão da distância percorrida. Estivemos em uma feliz reunião com o presidente Wander (Francisco Costa), da CNT (Confederação Nacional do Transporte), onde ele também apoia a hidrovia, para não ficar achando que é contra o caminhão e o caminhoneiro. Não estamos substituindo o caminhão. Ele vai continuar existindo, mas para as distâncias necessárias”, argumenta. “A gente tem que bater na tecla de que hidrovia é importante. É muito melhor ambientalmente e diminui o custo da nossa logística”, emenda.