

PORTO & MAR

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

Setor aquaviário tem potencial para liderar transição energética

Modal hidroviário pode reduzir em até 22 vezes emissões de gás carbônico quando comparado ao rodoviário

ANDERSON FIRMINO

DA REDAÇÃO

Um País que precisa definir, de forma clara, qual estratégia deve seguir na transição energética, especialmente no setor aquaviário, aproveitando suas potencialidades. Esse é o recado que fica após a publicação da nova edição do Boletim de Logística elaborado pelo Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL), da Infra S.A., que evidencia o potencial do transporte aquaviário para a transição energética da logística brasileira.

O documento mostra que a alta performance energética do modal hidroviário resulta da possibilidade de deslocar grandes quantidades de mercadorias utilizando menos energia por tonelada movimentada. Além dos benefícios ao meio ambiente, essa característica também contribui para cortar despesas com logística, reduzir o impacto sobre as estradas e fortalecer a competitividade dos setores produtivos.

Um dado ilustra essa capacidade do transporte aquaviário na transição energética do País: a movimentação de cargas por hidrovias pode reduzir em até 22 vezes as emissões de gás carbônico (CO₂) por tonelada-quilômetro quando comparadas às geradas pelo transporte rodoviário, a depender do tipo de carga e da rota.

“Você consegue acomodar muito mais cargas do que em um só caminhão, do que em um conjunto de caminhões pelo transporte rodoviário, quando usa isso numa multiplicação. E o Brasil apresenta muitas vantagens competitivas para esse modal. Uma extensão costa navegável, com predominância do transporte marítimo para as exportações, por exemplo”, afirma a superintendente de Inteligência de Mercado da Infra S.A., Lilian Campos.



SÍLVIO LUIZ - 3/6/25

Transporte marítimo, assim como o hidroviário, é menos poluente do que os caminhões e ainda pode evoluir com a troca de combustível

Ela cita, ainda, outros trunfos do País, como o plano nacional de logística, que prevê um crescimento para a navegação de cabotagem e hidrovias. Mas também há desafios.

“É possível ver toda essa capacidade para reduções de emissões. Sobre a maturidade ambiental dos portos, nem todos têm o mesmo perfil. Os inventários de emissões ainda estão limitados. Além disso, não há infraestrutura suficiente para poder trabalhar com esses combustíveis alternativos e ainda temos que lidar com as questões climáticas. Temos uma sazonalidade hidrológica no Brasil, onde nem todos os rios apresentam condições de navegabilidade durante todo o ano. Fora a necessidade de fazermos operações de dragagem”, reforça.

COP30

Para o especialista em Bio-soluções e Fertilizantes do Instituto E+ Transição Energética, Pedro Guedes, a 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (COP30), que foi realizada em novembro do ano passado, em Belém (PA), foi um marco que consolida o Brasil no debate sobre soluções para descarbonização também no transporte aquaviário. “O Brasil encontrou uma oportunidade para pautar discussões internacionais e para discutir os seus próprios modais aquaviários domésticos. Isso ajuda a construir a presença tecnológica e de mercado para essas soluções (de descarbonização). Muitas vezes, (o combustível verde) ainda tem custo mais elevado do que o combustível convencional, isso implica na necessidade de um planejamento que traga uma trajetória que viabilize de fato essas soluções. Isso passa muito, no nosso caso, pelos biocombustíveis. O mundo quer ver o que a gente quer propor”, sintetiza.

METAS INTERNACIONAIS

A Infra S.A. também lembra as metas internacionais de descarbonização para o setor aquaviário. Elas vão da redução das emissões totais em 20% até 2030, passando para 70%, em 2040, até chegar à chamada Net Zero em 2050. Mas, para chegar a elas, é preciso algu-

mas ações, como indica a superintendente.

“O Brasil tem muitas oportunidades. Mas, como um país exportador, é essencial que ele alinhe frota e infraestrutura portuária às normas internacionais para poder se manter competitivo em mercados regulados. Se não conseguir ter esse alinhamen-

to, pode ter custos adicionais, o que pode restringir, de alguma forma, operações comerciais”.

Entre as medidas para alcançar a Net Zero, está o Índice de Desempenho Ambiental da Navegação (IDA-Nav), iniciativa desenvolvida pela Infra S.A. que tem como objetivo avaliar e monitorar o desempenho ambiental, social e de governança das operações de navegação no País. Outro ponto importante é a regulamentação, no ano passado, do programa BR do Mar, de estímulo à navegação de cabotagem (dentro do País).

“Esse marco regulatório ajuda um importante modo de transporte, que é extremamente eficiente e supera o ferroviário e o rodoviário em intensidade energética”, complementa Lilian Campos.