

Importância de reativação da hidrovia do São Francisco é destacada durante abertura de seminário em Salvador

A necessidade de diálogo entre as diversas instituições governamentais para que se promova o desenvolvimento sustentável da região Nordeste foi ressaltada pelo presidente da Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba (Codevasf), Elmo Vaz, durante a abertura do seminário sobre o projeto de Corredor Multimodal do rio São Francisco, no Catussaba Resort Hotel Catussaba, em Salvador. O evento, que vai até sexta (1º), é fruto de parceria entre a Codevasf e o Banco Mundial e tem como objetivo dar seguimento ao debate interinstitucional embasado por estudos preliminares elaborados pelo Banco. "Os temas desenvolvimento regional e integração nacional são indissociáveis do tema transportes", salientou Vaz.

Presente à abertura do evento, o governador Jaques Wagner parabenizou a decisão do governo federal de retomar um projeto que inclui a hidrovia. "O nosso primeiro meio de transporte foi a hidrovia do São Francisco. Mas o Brasil, no passado, fez uma opção excludente pelo modelo rodoviário, que chega a ser nove vezes mais caro que o transporte hidroviário e muito mais prejudicial ao meio ambiente", disse o governador.

O objetivo do projeto do Corredor Multimodal de Transporte do rio São Francisco é ampliar, integrar e articular as estruturas hidroviária, rodoviária, ferroviária e portuária da bacia hidrográfica do São Francisco. Os estudos relacionados à implantação do Corredor, cujo eixo é a hidrovia do São Francisco, estão sendo realizados pelo Banco Mundial. "O conceito de Corredor tem sentido de integração, inclusive em termos de gestão", explicou Ralf-Michael Kaltheier, líder do projeto no Banco Mundial, em sua palestra no seminário.

Representando o Ministério da Integração Nacional (MI) no encontro, o assessor especial do órgão, José Machado, afirmou que os benefícios do desenvolvimento de hidrovias não são objeto de disputa no Brasil. "Todos reconhecem a necessidade de se desenvolver o modal hidroviário. Os obstáculos são de natureza político-institucional, de planejamento integrado", afirmou.

O secretário de planejamento da Bahia, José Sérgio Gabrielli, afirmou em sua palestra que o crescimento e a competitividade econômica do estado e da região Nordeste como um todo dependem da multimodalidade de vias de transporte. "Sabemos que um container de frutas saído de Juazeiro, na Bahia, chega a Roterdã, na Holanda, custando US\$ 5 mil a mais do que um container saído do Chile, que precisa ir pelo Oceano Pacífico e passar pelo Panamá", afirmou Gabrielli. De acordo com ele, os produtos mais movimentados em 2012 na área baiana do Vale do São Francisco foram madeira (31%), cana de açúcar (19%) e frutas (16%).

O seminário vai até sexta-feira (1º) e é apoiado por Ministério dos Transportes, Ministério da Integração Nacional, Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e Governo do Estado da Bahia. Especialistas nas áreas de transportes e desenvolvimento regional participam dos debates.

#### Infraestrutura e economia

De acordo com o Banco Mundial, o Corredor Multimodal do rio São Francisco tem potencial para reduzir custos logísticos no fluxo de cargas de regiões como o Oeste baiano em pelo menos 15%, consideradas as atuais condições de navegação e infraestrutura na área do rio São Francisco. Analistas do Banco afirmam que os ganhos poderiam ser ampliados significativamente, além dos 15%, com a implantação de melhorias sugeridas em relatório recente da instituição.

Na avaliação do Banco, o custo do milho, por exemplo, pode ser reduzido, em média, de R\$ 200 para R\$ 170 por tonelada em uma rota hipotética do Oeste baiano até João Pessoa (PB), nas atuais condições de navegação da hidrovia. O custo do trecho rodoviário no Corredor, no entanto, ainda representaria 74% do frete total, dado que o percurso compreende 1.200 km de rodovia e 600 km de rodovia. Por esta razão o projeto propõe o estabelecimento de novas rotas ferroviárias, entre elas um ramal entre Petrolina (PE) e Salgueiro (PE).

Além de melhorias e ampliações na estrutura ferroviária, em estudos preliminares o Banco sugere a construção e a pavimentação, no Piauí e na Bahia, de 1.545 km de rodovias, a revitalização e o aumento da

capacidade de outros 1.331 km e ações de ajuste em mais 1.974 km (instalação de pontes e sistemas de drenagem e correção de problemas de superfície).

Também são indicadas a instalação de terminais hidroviários de diferentes portes em Carinhanha (BA), Remanso (BA), Bom Jesus da Lapa (BA) e Barra (BA), depois da necessária execução de um programa de dragagem, derrocagem e sinalização que garanta navegação no São Francisco durante todo o ano.

A bacia do rio São Francisco cobre uma área de aproximadamente 640 mil quilômetros quadrados e abrange Minas Gerais, Goiás, Bahia, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e o Distrito Federal. O principal meio de transporte de carga na região é o rodoviário. O elevado peso dos veículos de carga leva à rápida degradação das rodovias, o que aumenta os custos totais de produção. Além disso, diversos estudos indicam o transporte hidroviário como mais seguro, ambientalmente sustentável e economicamente eficiente.

O trecho do rio que vai de Pirapora (MG) a Juazeiro (BA) e Petrolina (PE), de aproximadamente 1.300 km potencialmente navegáveis para fins comerciais, é eixo de grande atividade econômica e deverá crescer com a implantação do corredor. A melhoria da navegação permitirá a otimização, por exemplo, do transporte de produtos como soja, milho e caroço de algodão do Oeste da Bahia para Juazeiro e Petrolina, e desses locais, por rodovia e ferrovia, para os principais portos nordestinos e para pontos de distribuição interna.

### Competitividade internacional

O Brasil ocupou em 2012 a 45º posição no Índice de Desempenho Logístico do Banco Mundial. Os cinco primeiros colocados no ranking do índice são Cingapura, Hong Kong, Finlândia, Alemanha e Holanda. Os Estados Unidos aparecem na nona posição. Dados do Bird revelam que o custo de produção de soja nos Estados Unidos, por exemplo, é de US\$ 222 por tonelada – no porto, a tonelada custa US\$ 239 (os custos de transporte e logística alcançam 8%, portanto); no Brasil, o custo de

produção da soja é de US\$ 190 por tonelada – no porto, entretanto, o preço sobe para US\$ 257 (são 35% de custo com transporte e logística).

Ascom Codevasf