

O projeto de desenvolvimento do Corredor de Transporte Multimodal do rio São Francisco será tema do seminário realizado pela Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba (Codevasf) e pelo Banco Mundial – em parceria com os ministérios dos Transportes e da Integração Nacional, Governo da Bahia, DNIT e Antaq -, nos próximos dias 31 de janeiro e 1º de fevereiro no Catussaba Resort Hotel, em Salvador (BA).

O objetivo do projeto é o desenvolvimento regional, por meio da otimização de seu potencial hidroviário, ferroviário e rodoviário, e da articulação/integração dessas vias. “Os efeitos mais importantes de um corredor multimodal de transporte serão a redução dos custos de escoamento da produção e a consequente atração de mais investimentos locais, e com isso a ampliação da dinâmica econômica”, avalia o presidente da Codevasf, Elmo Vaz.

“O projeto visa alcançar três grandes metas: a primeira é o desenvolvimento e integração regional da Bacia do São Francisco e do Nordeste brasileiro, a segunda é a mudança na matriz de transportes, focando numa tendência internacional de ‘esverdear’ o transporte, e a terceira é de propor esquemas de financiamento inovadores com maior participação do setor privado para o desenvolvimento do Corredor”, explica o líder do projeto pelo Banco Mundial, Ralf Kalthenier. O projeto é alinhado à Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR) e ao Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT).

O seminário terá como finalidade a continuação do debate interinstitucional, embasado por estudos preliminares elaborados pelo Banco Mundial. Esses estudos estão sendo realizados a partir da análise da área de influência do corredor – que inclui todos os estados do Nordeste, mais parte de Tocantins, Minas Gerais, Goiás e Distrito Federal - e de melhores práticas internacionais em transportes hidroviários e corredores multimodais. O encontro buscará alcançar elementos da base sobre a qual serão elaboradas as diretrizes e ações estratégicas para o desenvolvimento do Plano de Ação do Corredor Multimodal do São Francisco, resultado final do projeto.

Com o fim de acompanhar e monitorar o projeto do Corredor Multimodal do São Francisco e de promover debates voltados à viabilização de um corredor logístico de desenvolvimento social e econômico regional para a área de influência do Corredor foi instituído em novembro de 2012 um Grupo de Trabalho Interministerial (GTI), do qual a Codevasf faz parte ao lado dos ministérios dos Transportes e da Integração Nacional, DNIT, Antaq e governo da Bahia – este último como membro convidado.

Participarão do seminário em Salvador representantes da iniciativa privada, de instituições financeiras e do ensino superior, do Poder Público e parlamentares. O evento será dividido em quatro painéis: Rede e Infraestrutura de Transportes; Navegação de Interior; Financiamento e Ambiente Institucional do Corredor Multimodal; e Desenvolvimento e Integração Regional.

Logística

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).

A bacia do Rio São Francisco cobre uma área de aproximadamente 640 mil quilômetros quadrados e abrange os estados de 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 o porto de Juazeiro e Petrolina, e desses locais, por rodovia e ferrovia, para os principais portos nordestinos e para pontos de distribuição interna.