

Navegar é preciso

DIRETOR DA PSR E DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE RECURSOS HÍDRICOS (ABRH) - O Estado de S.Paulo
RAFAEL

KELMAN

Boa parte da soja produzida no Centro-Oeste segue por rodovia por 2 mil km até o Porto de Santos, de onde é exportada. No caminho, os caminhões gastam muito combustível, emitem gases de efeito estufa, congestionam e esburacam as estradas. Melhor seria se a produção pudesse escoar pelos rios com economia de escala. Um comboio duplo no Tietê transporta 6 mil toneladas, o mesmo que 170 carretas que, em fila indiana, se estenderiam por 3,5 km. As hidrovias também não induzem a ocupação territorial desordenada e de alto impacto socioambiental, diferentemente de algumas rodovias.

O custo do frete de Sorriso (MT) até Santos é quatro vezes maior que o de Illinois até Nova Orleans pela hidrovia do Rio Mississippi. O Brasil seria mais competitivo se seguisse o exemplo norte-americano de utilização dos rios para transporte de grandes cargas por longas distâncias. Ou o exemplo europeu. A Holanda, por exemplo, com menos de 1% da área do Brasil, tem cinco vezes mais eclusas.

As Bacias do Araguaia-Tocantins e do Teles Pires-Tapajós são candidatas naturais a intervenções de engenharia que tornem a navegação possível da região produtora aos portos de exportação. No caso do Teles Pires-Tapajós, o investimento seria da ordem de R\$ 6 bilhões, de acordo com um estudo do Ministério dos Transportes de 2010, o que equivale ao custo de frete de só três anos. Portanto, um ótimo investimento.

Ocorre que os rios da Bacia do Tapajós têm também importante papel a desempenhar para a produção de energia elétrica. É por isso que o governo considera que a navegação fluvial e a geração elétrica são empreendimentos vitais e não excludentes para o desenvolvimento sustentável do País (Diretrizes para a Política Nacional de Transporte Hidroviário, 2012). Apesar desse posicionamento e das óbvias vantagens econômicas e ambientais, as hidrovias não avançam. Por que será?

A principal razão é a inadequação do marco regulatório. É preciso mudar a forma de fazer concessões de uso dos rios, tanto em termos geográficos (deixariam de ser pontuais, onde estão as quedas d'água, e passariam a abranger trechos de rios) quanto em termos de escopo (uso múltiplo dos recursos hídricos). Neste modelo, o concessionário seria responsável por construir, operar e manter estruturas de produção de energia e de transporte de carga no trecho sob sua administração. Os contratos explicitariam o direito de cobrar pedágio, como ocorre com as estradas.

Nem todos os rios têm vocação para navegação. É claro, se não houver perspectiva de movimentação de cargas, não se deveria cogitar de construir eclusas. Nos rios onde a demanda de transporte no início de operação da hidrovia for insuficiente, é conveniente

que se admita o aporte de recursos do Tesouro, nos moldes das Parcerias Público-Privadas.

Esse arranjo induziria à confecção de projetos voltados ao aproveitamento múltiplo dos recursos hídricos, contrastando com a prática atual, em que a produção de energia é priorizada e os projetos de eclusas e canais de navegação são apresentados para cumprir exigência formal do processo de outorga.

É compreensível que o setor elétrico veja com desconfiança a inserção de mais uma dimensão - a navegação - no complexo processo de implantação das hidrelétricas, que já é objeto de forte oposição. Além disso, a entrada em cena da navegação imporiria uma nova lógica ao sequenciamento das usinas, pois não faz sentido construir uma eclusa aqui e outra acolá. Assim como não faz sentido construir uma ponte sem que haja estrada nas duas margens.

Se tem sido extraordinariamente difícil construir hidrelétricas, sobretudo com reservatórios, não seria a hora de encarar o problema de maneira diferente, adotando um enfoque estratégico para o País? Como diria Einstein, não podemos resolver nossos problemas com o mesmo raciocínio que usamos para criá-los.

Fonte: <http://www.estadao.com.br/noticias/impresso,navegar-e-preciso-,973929,0.htm>