FGV TRANSPORTES

CENÁRIO ATUAL DO TRANSPORTE HIDROVIARIO NO BRASIL

Entrevista concedida por Fábio Vasconcellos à FGV Transportes

Fábio Vasconcellos é Engenheiro Naval pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP), com MBA em Administração, Negócios e Marketing pela Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Atuária da USP. Atualmente, ocupa a posição de Diretor Comercial do Estaleiro Rio Maguari e é presidente do Sindicatos das Indústrias Naval do Estado do Pará, Vice-Presidente da Federação das Indústrias do Estado do Pará (FIEPA) e Vice-Presidente do Sindicato Nacional da Indústria de Construção Naval e Offshore (SINAVAL). Foi eleito membro da *American Bureau of Shipping* (ABS).

FGV Transportes - As características geográficas do território brasileiro são muito favoráveis ao modo hidroviário, visto que o país possui uma rede fluvial e lacustre com 63 mil km de extensão, sendo quase 27 mil km de rios navegáveis e 15 mil km de vias potencialmente navegáveis, segundo a ANTAQ. A Confederação Nacional do Transporte (CNT) levantou que o Brasil utiliza somente 19 mil km de seus rios para o transporte comercial, de cargas e passageiros, extensão que corresponde a cerca de 30% de toda sua rede fluvial. O que precisa ser feito para que nossos rios navegáveis possam ser transformados em verdadeiras hidrovias?

Fábio Vasconcellos - É necessário investimento em dragagem, sinalização, derrocamentos e eclusas. Com a limitação orçamentária para investimento público, não vejo outra alternativa senão as PPPs para que esses investimentos se tornem realidade, seja através de concessões hidroviárias, nos mesmos moldes das concessões rodoviárias e ferroviárias, seja através de outro modelo com a participação da iniciativa privada. As informações que temos é que a BR dos Rios, de iniciativa do Ministério da Infraestrutura, irá nessa direção.

FGV Transportes - O transporte aquaviário responde por cerca de 13% da matriz brasileira de transportes de cargas, incluindo cabotagem e transporte fluvial, mas as hidrovias aparecem com apenas 5%. Diante desse contexto, podemos afirmar que as hidrovias foram deixadas de lado no Brasil?

Fábio Vasconcellos - Não acho necessariamente que tenham sido deixadas de lado nos últimos governos federais. Houve um crescimento grande do uso do transporte hidroviário, especialmente na região norte, em função de investimentos em infraestrutura feitos nos últimos governos, principalmente com a finalização da BR-163, quando a iniciativa privada se encarregou de viabilizar o incremento do transporte hidroviário. Como há necessidade de priorização dos parcos recursos públicos para investimento em infraestrutura, a prioridade de ações sempre será na maior malha rodoviária, seguida da ferroviária. A BR dos Rios é claramente uma tentativa deste governo no incremento do transporte hidroviário. Há também uma mentalidade totalmente errada de outras autoridades federais, que não o executivo, de que as hidrovias prejudicam o meio ambiente, especialmente na Amazônia, quando a realidade é exatamente a inversa. As licenças ambientais para implantação de terminais, execução de derrocamentos e eclusas e outras iniciativas são muito demoradas. Portanto, não é o poder executivo exatamente o responsável, mas outras instâncias federais.

FGV Transportes - As crises econômica, social e política que vêm se arrastando no Brasil nos últimos anos, especialmente agravadas pela pandemia da COVID-19 e recentemente pelo conflito na Ucrânia, com forte aumento do diesel, afetaram o desempenho do transporte hidroviário brasileiro?

Fábio Vasconcellos - Em termos de rentabilidade, certamente o transporte hidroviário é afetado com o aumento abrupto e significativo do diesel, mas em termos de volume, não necessariamente. O volume transportado tem crescido sistematicamente nos últimos 10 anos pelo menos, especialmente no Arco Norte. Além disso, após a BR do Mar, todo o transporte hidroviário interior passou a ter direito ao ressarcimento do AFRMM, que anteriormente era exclusividade apenas do transporte de combustível na região norte, o que favorece muito todas as empresas de transporte hidroviário.

FGV Transportes - O agronegócio representa metade das exportações do Brasil, que é o quarto maior produtor de cereal, com cerca de 8% da produção mundial. Dados oficiais mostram o Brasil alcançou o maior volume de soja produzido no mundo no primeiro ano da pandemia, com 126 milhões de toneladas (26,6% PIB e 61% do total de cargas), superando os EUA. Como o transporte hidroviário se encaixa nesse ambiente favorável?

Fábio Vasconcellos - O transporte hidroviário tem respondido de maneira muito positiva a esse desafio do agronegócio e certamente continuará a ter uma importância muito grande

nos próximos anos. Temos um potencial muito grande a ser explorado ainda. Costumo dizer que a região de Belém-PA e de Santana-AP estão para o Brasil assim como os portos da Louisiana estão para os EUA, por onde mais de 52% dos grãos americanos são exportados. As distâncias comparativas desses portos brasileiros e americanos para os principais centros consumidores mundiais são equivalentes, o que mostra como ainda podemos crescer. Enquanto o sistema Mississippi-Missouri possui cerca de 18.000 balsas para o transporte de grãos, nossa região norte tem aproximadamente 1.000, o que mostra nosso potencial regional.

FGV Transportes - O Brasil depende fundamentalmente do transporte rodoviário para movimentar suas cargas, cuja fatia na matriz brasileira gira em torno de 65%. Entretanto, somente 14% das rodovias brasileiras são pavimentadas e cerca de 60% dessas rodovias encontram-se em condições regulares, ruins ou péssimas. Já as ferrovias, que respondem por 15% da matriz de cargas, transportam basicamente minérios e carvão, que corresponde a cerca de 76% do total movimentado sobre trilhos, considerando que estão em condições operacionais apenas 10 ou 12 mil km de ferrovias. Perante esse grave cenário da infraestrutura de transportes, por que as hidrovias não conseguem uma fatia maior da matriz de cargas?

Fábio Vasconcellos - O crescimento do estado brasileiro, especialmente após a malfadada Constituição de 88, assim como toda a vinculação orçamentária, tornou a capacidade de investimento público muito limitada e, por isso, vemos essa deterioração de nossa infraestrutura existente e o crescimento marginal da nova infraestrutura necessária. Somente um pacto nacional em prol da infraestrutura, sem nos deixar levar por interesses internacionais, falsamente em nome de preservação ambiental e parcerias concretas com a iniciativa privada, mudará essa realidade. Entretanto, justamente por conta de iniciativas dos últimos vários governos federais, incluindo o atual, viabilizaram investimentos vultosos da iniciativa privada no transporte hidroviário na região norte e que tem favorecido muito o agronegócio brasileiro. Não esquecer que dentre essas ferramentas disponibilizadas pelo governo federal está o imprescindível Fundo de Marinha Mercante (FMM), que possibilitou a maior parte dos financiamentos da atual frota hidroviária que atende o agronegócio.

FGV Transportes - Segundo o SINAVAL, entidade com 67 anos de existência, da qual você é vice-presidente, a indústria naval brasileira vive um período desafiador, mas enxerga um horizonte de novas oportunidades, mesmo com o entendimento de que a realidade atual não esteja favorável, visto que praticamente não há encomendas de novos navios e os estaleiros do país estão, em sua maioria, apenas realizando serviços de reparação. Como diretor comercial do Estaleiro Rio Maguari, líder na fabricação de embarcações fluviais no Brasil, qual

é a sua visão sobre o momento atual do transporte hidroviário brasileiro e quais são suas expectativas para os próximos anos?

Fábio Vasconcellos - Acho que há um segmento da indústria naval brasileira que atende um nicho específico de mercado de embarcações de médio porte, que tem tido um ótimo desempenho, a despeito de todos os problemas que temos enfrentado. Os estaleiros que atendem o transporte hidroviário e o apoio portuário têm tido encomendas significativas nos últimos anos e os estaleiros desse porte, existentes no AM, PA, MA, CE, BA, RJ, SP, SC principalmente, têm tido não apenas serviços de reparo, mas também de muitas novas construções. Já os estaleiros de grande porte, realmente têm sofrido com a atual política que praticamente excluiu a obrigatoriedade de conteúdo local mínimo, especialmente para as encomendas ligadas à indústria de O&G, e tem sido obrigados a mudar seu foco de atuação para vencer as dificuldades atuais, aguardando que haja uma reversão dessa realidade.

FGV Transportes - Por fim, de forma a alavancar o transporte hidroviário, quais são as medidas necessárias para viabilizar o reaquecimento da indústria naval brasileira, especialmente no que diz respeito à construção de barcaças, navios, empurradores e rebocadores?

Fábio Vasconcellos - O Brasil sempre teve um arcabouço legal muito favorável à construção naval nacional e que possibilitou a criação, crescimento e manutenção de uma indústria naval forte. Esse arcabouço foi significativamente alterado, principalmente para a grande indústria naval, com a aprovação da BR do Mar. Os efeitos dessa alteração ainda precisam ser melhor estudados. O que precisamos é de um constante aperfeiçoamento desse arcabouço, sem alterar as conquistas que a construção naval teve ao longo das últimas décadas, favorecendo efetivamente as empresas brasileiras de navegação, mantendo o FMM, principal e essencial fonte de financiamento da construção naval brasileira, protegendo o mercado nacional, como é feito em todos os países que tem uma indústria naval pujante, como EUA, Coreia, Japão e outros, com a obrigatoriedade de um conteúdo nacional mínimo e viável. Especificamente para a construção naval hidroviária, como já dito anteriormente, a eliminação das amarras existentes e que limitam os investimentos em infraestrutura, são a principal iniciativa que deve ser tomada para que o transporte hidroviário deslanche de uma vez por todas.

"Este artigo expressa a opinião do autor, não representando necessariamente a opinião institucional da FGV."