

Para BR dos Rios, especialista sugere estudos para cada hidrovia e criação de incentivos



Arquivo

O programa de incentivo à navegação interior ainda está em fase inicial de formação de agenda, sem data de lançamento prevista.

Ainda em fase inicial de elaboração, o programa BR dos Rios visa incentivar o desenvolvimento da navegação interior. Mas, para o professor do setor de transportes da Universidade Federal do Paraná (UFPR), Eduardo Ratton, é importante em primeiro lugar que o governo realize estudos amplos sobre o que se denomina “Matriz de Oportunidade”, a qual deve ser específica para cada hidrovia e área de influência. O Ministério da Infraestrutura informou que o programa ainda está em fase de formação de agenda.

Ratton explicou que a matriz busca identificar previamente as diversas cargas de origem ou destino na região analisada, as infraestruturas de transportes disponíveis e concorrentes entre si, os custos operacionais de transporte para cada tipo de carga e a simulação de custos de transportes pelos diferentes modais de transporte. Além disso, segundo ele, no aspecto dos custos, cabe ao governo também estudar a possibilidade da criação de alguns incentivos para o setor. Como exemplo ele citou a desoneração do diesel, incentivo à instalação de estaleiros, melhorias nos procedimentos de inspeção e liberação de cargas.

Ele também destacou a necessidade de uma avaliação mais coordenada sobre as ações empreendidas nas hidrovias. Segundo ele, os Estudos de Viabilidade Técnica e Ambiental (EVTEAs) das principais hidrovias do país realizados pelo

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), necessitam de maior supervisão para que não sejam feitos sem considerar outras hidrovias. O professor disse também que o Plano Nacional de Integração Hidroviária (PNIH) cometeu o mesmo equívoco de desconsiderar que as cargas regionais seriam atraídas por mais de uma hidrovia.

A pasta afirmou que a fase de formação de agenda consiste em diálogos com não apenas com os diretamente envolvidos nas operações na navegação interior, como também de todos os interessados no tema. Após essas conversas, o ministério irá elaborar as diretrizes e fundamentações do BR dos Rios. “O programa está no momento no qual os técnicos se aprofundam em análises e conversas com o mercado, de maneira que proponham novas políticas e ações”, pontuou.

No entanto, além desses aspectos, para ele a questão hidroviária no país necessita de alguns ajustes, sobretudo no quesito institucional. Ele afirmou que existe no setor a presença de conflitos de competências. As responsabilidades da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), do Ministério da Infraestrutura, acabam muitas vezes esbarrando nas inúmeras resoluções que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) estabelece para o setor. Somando-se a isso, ele frisou mais conflitos envolvendo licenciamentos ambientais entre órgão estaduais e o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

A Agenda Regulatória da Antaq (2020/2021) prevê, como um dos principais pontos, a simplificação do estoque regulatório da navegação interior. Entretanto, a medida está de acordo com o Decreto 10.139/19 que estabeleceu que os órgãos da administração pública fizessem revisões de atos normativos. Portanto, basicamente, a medida não altera o arcabouço, mas apenas faz uma espécie de “limpeza” nas normas, excluindo repetições, atualizando termos, entre outros aspectos.

Ratton avalia que o atual momento não é a criação de novas regras para o setor hidroviário, mas sim de pensar em mais incentivos. Até mesmo porque, segundo ele, cada hidrovia tem suas particularidades e características que inviabilizam novas regras únicas para as atividades de navegação interior. Por outro lado, ele ressalta que já na fiscalização, quanto aos aspectos de segurança das embarcações, deve ser mais bem aparelhada.

Além das particularidades de cada hidrovia, em razão das suas condições naturais, existem ainda diferentes interesses envolvidos, como é o caso dos transportes de cargas, hidrelétricas e população ribeirinha que precisam ser coordenados. Ele afirmou que falta pacificação sobre esses diversos interesses, em especial com o setor elétrico, que se sobrepõe muitas vezes à navegação. “Não existe respeito operacional à garantia de um calado operacional mínimo quando para conflito das estiagens e da necessidade da geração de energia hidrelétrica”, destacou Ratton.



Marintec
SOUTH AMERICA

2021

16ª FEIRA E CONFERÊNCIA
DA INDÚSTRIA NAVAL
E OFFSHORE



NAVALSHORE

Nova data

10 a 12 de agosto

(<https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery>

[/ck.php?oaparams=2__bannerid=352__zoneid=117__cb=d18fce4ea3__oadest=http%3A%2F](#)

[%2Fwww.navalshore.com.br](#))