

**COMISSÃO ESPECIAL PL5335/09 - TRANSPOSIÇÃO HIDROVIÁRIA DE
NÍVEIS**

**REQUERIMENTO Nº , DE 2014
(Do Sr. Jesus Rodrigues)**

*Requeiro audiência pública para
discutirmos a retomada das obras
necessárias para o transporte
hidroviário na bacia do rio Parnaíba.*

Senhor Presidente:

Requeiro que sejam convidados, na figura de seus respectivos representantes legais, para participar de uma audiência pública a empresa HIDROTOPO, os órgãos ANTAQ, AHINOR, Secretaria Nacional dos Portos, Secretaria Estadual de Transportes do Piauí – SETRANS, Secretaria do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos e Ministério dos Transportes, através do setor responsável pelo Plano Hidroviário Estratégico e a Companhia Hidro Elétrica do São Francisco - CHESF. Esta audiência terá como tema a retomada das obras necessárias para o transporte hidroviário na bacia do rio Parnaíba.

JUSTIFICAÇÃO

A bacia hidrográfica do Parnaíba é historicamente reconhecida como potencial via para transporte da produção dos estados do Nordeste, em especial o Piauí e o Maranhão. Verifica-se na tese de doutorado da Dr^a Júnia Motta Napoleão do Rego que “existe registro histórico de 1699 de uma Carta Régia ao Governador de Pernambuco mandando estudar o Parnaíba e promover a povoação de suas margens”. A mesma tese afirma que em 1789 o governo da capitania escreve sobre a importância de deixar o Parnaíba livre de transtornos à navegação. A Dr^a Júnia também mostrou que somente na

metade do século XIX a navegação a vapor se estabelece no Rio Parnaíba e dura até fins da década de 1950.

Durante a década de 1960 foi construída a Usina Hidrelétrica de Boa Esperança que já no seu projeto previa a construção de eclusas para permitir a navegabilidade do rio Parnaíba. Contudo, por diversos motivos, as eclusas tiveram 90% das obras concluídas até o ano de 1982, e desde então não se conseguiu concluí-las.

Reconhecido desde os primórdios do Brasil como de grande potencial econômico, a via fluvial nunca conseguiu se estabelecer com a devida infraestrutura que permitisse a efetivação da navegação comercial pelas águas do Parnaíba. Falta de investimento na construção e ampliação de portos, melhoramento dos canais fluviais, a conclusão das eclusas na usina hidrelétrica de Boa Esperança são alguns dos problemas que emperram a utilização do rio pela navegação e, por consequência, limita o crescimento econômico dos estados do Nordeste, com atenção especial ao Piauí que é considerada a nova fronteira agrícola no Brasil.

Segundo estudos da Antaq, estimasse que somente a produção de soja em grãos ultrapassa, hoje, 1.000.000,00 de toneladas por ano ao longo da hidrovia do Parnaíba, produção esta que poderia ter seu escoamento facilitado e barateado com o com transporte hidroviário.

O mesmo estudo conclui que a instalação da hidrovia também terá fortes impactos sociais, uma vez que melhorará a economia de municípios que hoje estão entre os mais pobres do país. Ainda, possibilitará a adoção de práticas agrícolas mais avançadas, o que aumentará a produção e diminuirá a degradação ambiental, além da recuperação do curso do rio que sofre com o assoreamento do seu leito em diversos pontos.

Assim, a Hidrovia do Parnaíba, com uma extensão aproximada de 1600 km, é constituída pelos rios Parnaíba e Balsas, além dos canais que formam o delta do Parnaíba. Administrada pela AHINOR – Administração das Hidrovias do Nordeste, serve, principalmente, para o transporte de cargas de interesse regional. Dispõe de potencial para o escoamento de grãos produzidos nas fronteiras agrícolas em sua área de influência, como o Sul do Piauí, Sudeste do Maranhão e Noroeste da Bahia. Entretanto, essa hidrovia depende da implantação de sistema de sinalização e balizamento, bem como da conclusão do sistema de transposição de desnível da barragem de Boa Esperança, que torna a navegação descontinuada.

Por isso se faz urgente o debate com os órgãos responsáveis, com empresas privadas e a sociedade civil.

JESUS RODRIGUES

Deputado – PT/PI