

**REQUERIMENTO Nº /2014**  
**(Do Sr. Wellington Fagundes)**

Requeiro, como Presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística de Transportes e Armazenagem, em conjunto com a Comissão de Agricultura, e apoio do Movimento Pró Logístico de Mato Grosso e do Ministério dos Transportes a realização do “I Simpósio Brasileiro de Hidrovias”.

Senhor Presidente:

Nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal, e dos arts. 24, Item XIII, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro a Vossa Excelência que, ouvido o Plenário, seja realizado preferencialmente no dia 29 de abril de 2014, no auditório Nereu Ramos na Câmara dos Deputados o “I Simpósio Brasileiro de Hidrovias”.

**JUSTIFICAÇÃO**

O objetivo desse evento é debater a necessidade de alterar o excesso de concentração de nosso transporte no modal rodoviário. São vários os fatores que nos direcionam a esse debate, mas certamente o de maior relevância será o reflexo direto no meio ambiente que clama por soluções mais sustentáveis, encontrando no modal hidroviário as condições de melhor relação custo-benefício, não apenas em referência ao aspecto econômico, mas principalmente quanto ao ecológico.

Feita essa breve introdução, sabe-se que as hidrovias possuem duas origens: a das vias navegáveis, aquelas formadas por rios onde não existem impedimentos naturais como o Madeira, Amazonas, Paraguai, Paraná, baixo Tapajós, Rio das Mortes e Médio Araguaia e os potencialmente navegáveis, ou seja, aqueles que necessitam da intervenção do homem (dragagens, derrocagens, barramentos que podem ou não gerar energia elétrica e nestes casos com a construção de eclusas) para que possam ser navegáveis, tais como o Rio Arinos, Teles Pires, Juruena, Tocantins, Tietê, Baixo Araguaia).

Independente do tipo, as hidrovias constituem o modal de transportes mais econômico e ambientalmente correto. Tem-se que 1 comboio de 9 chatas de 2.000 ton.= 18.000 ton. equivalem na ferrovia a 3 comboios Hopper de 86 vagões de 70 ton. e 3 locomotivas ou na rodovia corresponde a 514 bi trens de 35 toneladas.

Já em relação ao consumo de combustíveis, para cada 1.000 TKU (tonelada/quilômetro útil) a hidrovia utiliza 5 litros, a ferrovia 10 litros e a rodovia 56 litros.

Ao se analisar acidentes fatais, para cada acidente nas hidrovias ocorrem 23 nas ferrovias e 115 nas rodovias. Nos países mais desenvolvidos a relação de custos de fretes é de, tomando por base 100 para o rodoviário, o ferroviário representa 70% e o hidroviário 30%. Considerando o Brasil e a eficiência do nosso transporte, o hidroviário representa 42% do rodoviário.

Contudo, registre-se que nenhuma dessas hidrovias irá funcionar sem eclusas. De acordo com dados técnicos, uma eclusa construída concomitante à construção da hidrelétrica custa o equivalente a 7% do valor da obra, se construída posteriormente pode chegar a 30% do valor.

No rio Teles Pires, por exemplo, estão em construção 2 hidrelétricas (Colíder e Teles Pires) ambas sem eclusas. No Madeira Santo Antônio e Jirau também; no Tocantins Estreito e Lajeado, inviabilizando a navegação a montante das barragens.

Conforme trabalho realizado pelo Ministério dos Transportes as figuras abaixo mostram as prioridade de construção de eclusas nas diversas hidrovias brasileiras.





As hidrovias são ecologicamente e economicamente a melhor alternativa de transportes de *comodities* como soja, milho, trigo e demais produtos agrícolas, além de minérios de grande volume e baixo valor agregado como ferro.

Sala da Comissão, em / /2014.

**Deputado Wellington Fagundes PR/MT - Presidente da Frente Parlamentar  
Mista de Logística de Transportes e Armazenagem**