



ESPELHO DE EMENDA DE APROPRIAÇÃO DE DESPESA

EMENTA

Apoia projetos de sinalização e segurança aquaviária.

MODALIDADE DA EMENDA

Comissão

TIPO DE EMENDA

Aprop.- Acréscimo

LOCALIDADE BENEFICIADA

9000000 - Nacional

COMPLEMENTO DA LOCALIDADE

ESFERA ORÇAMENTÁRIA

Orçamento Fiscal

UNIDADE ORÇAMENTÁRIA PRETENDIDA

Comando da Marinha

FUNCIONAL / AÇÃO / SUBTÍTULO

05.122.2108.2000.0001

Administração da Unidade

Nacional

ESPECIFICAÇÃO DA META

(-)

QUANTIDADE

0

ACRÉSCIMOS À PROGRAMAÇÃO (EM R\$ 1,00)

GND	MOD. APLICAÇÃO	RP	Valor Acrescido
3 Outras Despesas Correntes	90 Aplic. Diretas	6	100.000.000
TOTAL			100.000.000

CANCELAMENTOS COMPENSATÓRIOS

SEQUENCIAL	FONTE	GND	MOD. APLICAÇÃO	ID	RP	Valor Deduzido
004411	100	9 Reserva de Contingência	99 A Definir	0	2	100.000.000
TOTAL						100.000.000

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo permitir a manutenção, aquisição e modernização de equipamentos de sinalização, de meios, a fim de possibilitar o desenvolvimento de suas tarefas afetas à segurança da navegação e à salvaguarda da vida humana no mar, na região amazônica. O Brasil possui uma extensa rede de rios e lagos, com aproximadamente 63.000 km de extensão, distribuídos em doze bacias. Cerca de 21.000 km1 dos 29.000 km de rios navegáveis. Hoje são transportados nas hidrovias 25 milhões de toneladas de carga e 6 milhões de passageiros por ano. Nossa país apresenta uma extensa costa marítima na qual concentra suas atividades econômicas nas proximidades litorâneas e condições extremamente favoráveis ao desenvolvimento do transporte aquaviário.

A Bacia Amazônica reúne as condições ideais para este tipo de transporte. Com um volume de água que corresponde a 1/5 da disponibilidade mundial de água doce, a Amazônia possui 25.000 km de vias fluviais, sendo navegáveis cerca de 16.000 km, o que corresponde a 60% da rede hidroviária nacional (são eles: o Negro, o Solimões, o Amazonas, o Branco, o Juruá, o Madeira e o Purus). O sistema hidrográfico é representado pela calha central, uma via de leste a oeste, com acesso ao Atlântico e ao coração do continente.

A Região amazônica temos uma área aproximada em km²: 3.900.000, destes, 23.000 Km de rios navegáveis, abrangendo: Amazonas, Acre, Rondônia, Roraima, Pará, Amapá enorte do Mato Grosso. Seus principais rios: Amazonas, Solimões, Juruá, Tefé, Purus, Madeira, Negro, Branco, Acre, Tapajós, Teles Pires, Xingu, Trombetas, Jarí, Guaporé, Guamá, Capim e Pará.

A navegação é fator preponderante no desenvolvimento histórico da Amazônia. Assim, tem papel de integrar e manter os processos de processos de desenvolvimento da Amazônia, tanto de cunho empresarial ou familiar. Em termos estratégico, a navegação, é essencial, visto que, sem ela, não se viabilizam e dependem desse. Constitui para maior competitividade da atividade produtiva, por sua característica, tais como: baixo custo, confiabilidade e disponibilidade. A Zona Franca de Manaus é um modelo de desenvolvimento econômico criado para viabilizar o desenvolvimento na Amazônia Ocidental, melhorar a integração e contribuir para a soberania nacional sobre suas fronteiras. A Zona Franca abrange os estados da Amazônia Ocidental: Acre, Amazonas, Rondônia e Roraima e as cidades de Macapá e Santana, no Amapá. Compreende três pólos econômicos: comercial, industrial e agropecuário. Esta criação impulsionou o crescimento da Região, aumentando maior fluxo no uso do tráfego aquaviário, seja de pessoas ou de cargas, de interesse das diversas áreas da economia como madeireiro, alimentos, minérios, biocombustíveis e gás.

Este estágio de crescimento demanda maiores investimentos na segurança de tráfego aquaviário, segurança da vida humana e modernização dos meios de apoio. A navegação fluvial na região amazônica, apresenta, perigos à navegação, próprios em função dos períodos de cheia e estiagem, que precisam ser oportunamente identificados e sinalizados. Outro problema é o assoreamento dos rios. A falta de sinalização e balizamento das passagens causam dificuldades, insegurança e restrição a navegação noturna, aumentando o tempo das viagens. Causando ineficiência para a economia.

Um sistema de navegação fluvial amazônico moderno e seguro, representa fator de desenvolvimento e integração, dando maior dinamismo da atividade econômica e social da Amazônia.

Assim, é imperativo existência, manutenção e modernização de um sistema bem estruturado de fiscalização e sinalização náutica, calcado numa infraestrutura moderna, que assegure o crescente tráfego aquaviário e garanta a exploração e exploração dos recursos naturais, bem como desenvolvimento atividades econômicas.

Esta proposta de emenda tem por finalidade obter recursos para o aperfeiçoamento da sinalização náutica e fluvial que contribuirá para o desenvolvimento regional e a

ESTE RELATÓRIO É APENAS PARA CONFERÊNCIA NA FASE DE ELABORAÇÃO E NÃO TEM VALOR COMO COMPROVANTE DE ENTREGA

AUTOR DA EMENDA

5033 - Com. Integ Nac Des Regional e da Amazônia - CINDRA



ESPELHO DE EMENDA DE APROPRIAÇÃO DE DESPESA

JUSTIFICATIVA

orientação e segurança do tráfego marítimo, fluvial e lacustre em águas nacionais brasileiras através da implantação, manutenção e operação de sinais e sistemas de auxílio à navegação, tais como faróis, faroletes, bóias luminosas e cegas, balizas, sinais de alinhamento, respondedores de radar, rede DGPS e AIS e a constante atualização do Banco de Dados Oceanográficos, para atendimento das necessidades imediatas de sinalização náutica, sua expansão, aperfeiçoamento e atualização técnica.

A operação e manutenção de toda essa rede implicam, necessariamente, na aplicação de recursos em:
obtenção e manutenção de meios navais para alcançar os diversos sinais ao longo da costa do Brasil e realizar SAR;
obtenção e manutenção de veículos, nos casos, onde o acesso via marítima ou fluvial é inadequado em função de condições desfavoráveis de marés e regimes de seca dos rios;
elaboração e permanente atualização de documentação náutica complementar (cartas náuticas, avisos aos navegantes, listas de faróis e de auxílios rádio, roteiros, tâbuas de marés, cartas de correntes, dentre outros);
obtenção e manutenção de sistemas e equipamentos; e
manutenção de infraestrutura de fiscalização corrente.

Farol e Sistema de Sinalização Náutica

A sinalização náutica compreende o conjunto de sistemas e recursos visuais, sonoros, radioelétricos, eletrônicos ou combinados, destinados a proporcionar informações indispensáveis para dirigir o movimento do navio ou embarcação com segurança e economia.

Os recursos ora solicitados permitirão que este importante instrumento de referência e localização tanto para comunidade marítima, bem como, para os navios mercantes que demandam para os portos brasileiros, para que continue operando continuamente sem qualquer tipo de restrição contribuindo desta forma para a salvaguarda da vida humana no mar, a segurança do tráfego aquaviário e o combate a poluição hídrica nos rios e mares de nossa jurisdição.

Ressalta-se que os equipamentos de sinalização requerem manutenção constante pois estão localizados em áreas de difícil acesso, expostos a maresia e ventos constantes. A continuidade da manutenção dos referidos faróis e sinais náuticos é de extrema importância para navegação.

Assim, é necessário uma continua manutenção, modernização e renovação dos equipamentos e meios para a garantia mínima da salvaguarda da vida humana no mar, a segurança do tráfego aquaviário e o combate a poluição hídrica nos rios e mares, que na maioria das vezes estão localizados em regiões de condições inóspitas e distantes da costa brasileira.

Fiscalização, Busca e Salvamento

A Marinha do Brasil, realiza inspeção naval que consiste na fiscalização do cumprimento das normas e leis previstas para o tráfego aquaviário. Seu objetivo é a salvaguarda da vida humana no mar, a segurança da navegação e a prevenção da poluição ambiental por parte das embarcações, plataformas e suas instalações de apoio. Para sua realização a Marinha do Brasil necessita realizar manutenções, aquisições de sobressalentes e equipamentos, realizar cursos e adestramentos de seu pessoal, dos usuários, bem como, modernizações e aquisições de meios.

No que tange a salvaguarda da vida humana no mar, a expressão “Busca e Salvamento” ou Salvamento diz respeito à operação de socorro, ou seja, aquela que emprega os recursos disponíveis na prestação de auxílio a pessoas em perigo no mar. Essa operação é uma atribuição da Marinha, nas Águas Jurisdicionais Brasileiras e na área de alto-mar estabelecida em Convênios Internacionais. É um serviço gratuito e obrigatório, executado em regime de urgência, que compreende o emprego de pessoal e recursos disponíveis, mesmo extra-Marinha, de modo a resgatar pessoas em perigo no mar. As atividades desenvolvidas para o socorro são reconhecidas internacionalmente pela sigla SAR (“Search and Rescue”).

Adicionalmente, devido à variação da geomorfologia do fundo, associada à presença de fortes correntes relacionadas a descargas fluviais ou à amplitude das marés, é necessária a realização de levantamentos hidroceanográficos periódicos das vias navegáveis a serem balizadas para determinar eventuais alterações no posicionamento de sinais náuticos flutuantes (bóias e barcas-faróis).

A realização desses levantamentos demanda investimentos na manutenção e aquisição de navios, embarcações e equipamentos de sondagem e de coleta de dados meteorológicos e oceanográficos.

Por outro lado, a crescente necessidade de ampliação das instalações portuárias existentes, demandas imprescindíveis para o desenvolvimento do país, requerem a ampliação da rede de balizamento, através da elaboração de novos projetos de balizamento. Esses projetos, em função da complexidade e variabilidade do ambiente costeiro ou fluvial, demandam a execução das seguintes atividades:

levantamento hidroceanográfico para identificar perigos à navegação, o que, atualmente, segundo as normas vigentes da Organização Hidrográfica Internacional (OHI), implica no uso de equipamentos de batimetria multifeixe e sonares de varredura lateral que assegurem o mapeamento integral do fundo marinho;

observações da variação da amplitude de maré para redução das sondagens ao nível de baixa-mar de sísigia e para determinação das constantes harmônicas que assegurem a confiabilidade necessária às previsões de marés a serem elaboradas e divulgadas;

observações de correntes associadas a marés, ondas, ventos e descargas fluviais que assegurem a navegação segura, bem como propiciem o dimensionamento dos aparelhos de fundeio do balizamento flutuante e a elaboração e disseminação de cartas de correntes;

observações atmosféricas que possibilitem o dimensionamento das características dos equipamentos de sinalização náutica, a partir da determinação da variabilidade dos coeficientes de transparência atmosférica;

observações de parâmetros oceanográficos (físicos e biológicos) que possibilitem a realização de estudos de impacto ambiental, bem como o futuro monitoramento ambiental da área;

observações de ondas que possibilitem a determinação das necessidades e das características de quebra-mares, bem como a orientação dos cais, dolpins ou piers de atracação;

representação cartográfica da área levantada para definir limites do canal navegável, calado máximo de operação, eventuais áreas a serem dragadas e para a definição do balizamento fixo e flutuante; e

publicação e divulgação de cartas e publicações náuticas complementares que possibilitem a navegação segura na área.

Entretanto, os baixos valores alocados ao orçamento da Marinha nos últimos anos impossibilitaram o aporte de recursos suficientes nesta área, os quais só têm permitido o cumprimento do mínimo indispensável previsto em Convênios e Acordos Internacionais, influenciando, desfavoravelmente, na formação dos custos de navegação (aumento do valor dos seguros) e dos fretes e, consequentemente, do “custo Brasil”, que interfere, diretamente, no resultado da balança comercial brasileira. Além disso, reduziu a disponibilidade de navios e embarcações de apoio à sinalização náutica e prejudicou o restabelecimento imediato de sinais de balizamento náuticos inoperantes (faróis e bóias luminosas), o que amplia os riscos de acidentes náuticos, com prejuízos materiais e perigo à vida humana no mar e hidrovias,

ESTE RELATÓRIO É APENAS PARA CONFERÊNCIA NA FASE DE ELABORAÇÃO E NÃO TEM VALOR COMO COMPROVANTE DE ENTREGA

AUTOR DA EMENDA



ESPELHO DE EMENDA DE APROPRIAÇÃO DE DESPESA

JUSTIFICATIVA

expondo o Brasil junto à comunidade internacional, aumentando a vulnerabilidade externa.

Diante do exposto, faz-se mister o aporte dos recursos adicionais, acima descritos, para permitir à Marinha recuperar e ampliar a sinalização náutica, adquirir novos navios, embarcações e viaturas de apoio, bem como manter os existentes, de modo a possibilitar o desenvolvimento, a contento, de suas tarefas afetas à segurança da navegação e à salvaguarda da vida humana no mar.

ESTE RELATÓRIO É APENAS PARA CONFERÊNCIA NA FASE DE ELABORAÇÃO E NÃO TEM VALOR COMO COMPROVANTE DE ENTREGA

AUTOR DA EMENDA