

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **REQUERIMENTO Nº           , DE 2019**

(Do Sr. PAULO GUEDES)

Requer a realização de audiência pública para debater a viabilidade da reativação da hidrovia do rio São Francisco.

Senhor Presidente:

Requeiro a Vossa Excelência, com fundamento no art. 255 do Regimento Interno, a realização de reunião de audiência pública com o tema “A viabilidade da reativação da hidrovia do rio São Francisco”.

Para tanto, convidamos:

- a) o Ministro da Infraestrutura, senhor Tarcísio Gomes de Freitas;
- b) o Diretor Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), senhor Antônio Leite dos Santos Filho;
- c) o Coordenador-Geral de Administração Hidroviária do São Francisco;
- d) o Diretor Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, senhor Mário Povia;
- e) o Ministro do Meio Ambiente, senhor Ricardo de Aquino Salles;
- f) o Ministro do Desenvolvimento Regional, senhor Gustavo Henrique Rigodanzo Canuto;
- g) O presidente da Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL), Arthur Luis Pinho de Lima.

### **JUSTIFICAÇÃO**

Em primeiro lugar, salienta-se que a Hidrovia do São Francisco é a via mais econômica de ligação entre o Centro-Sul e o Nordeste do País. Com 2.354 km de extensão, a hidrovia se estende pelos rios São Francisco, Paracatu, Grande e Corrente. A Bacia do Rio São Francisco, com 641 mil km² de área, representa cerca de 7,5% do território nacional, e se distribui por Minas Gerais, Bahia, Pernambuco, Alagoas, Goiás, e Distrito Federal. Há muito tempo o rio São Francisco ocupa lugar de destaque no transporte aquaviário nacional, recebendo até mesmo a denominação de Rio da Integração Nacional durante o Regime Militar. Os principais rios da hidrovia

são: São Francisco, Paraopeba, Indaiá, Pará, Abaeté, das Velhas, Jequitaiá, Paracatu, Urucuia, Verde Grande, Carinhanha, Corrente e Grande.<sup>1</sup>

Em seguida, destacamos que sua importância compreende vários aspectos na área econômica e comercial, social e ambiental. No aspecto comercial, o resultado é significativo, pois existem estudos que comprovam uma demanda reprimida de mais de 2 milhões de toneladas de carga vocacionada para a hidrovia, carga perene.

Do ponto de vista social, unirá as cidades ao longo do rio, Pirapora, Januária, Bom Jesus da Lapa, Ibotirama e Luiz Eduardo Magalhães. Além do transporte de passageiros e cargas menores.

Entendemos que é um modelo de transporte que precisa ser reativado. A manutenção de uma hidrovia é menor que uma rodovia, já tecnicamente comprovado. E o rio São Francisco é um rio que torna essa diferença nos custos ainda mais significativa e vantajosa, porque o São Francisco possui o fundo móvel, o que torna o desassoreamento do rio mais fácil e mais econômico.

Poderemos ter, assim, um transporte mais barato, com uma demanda de carga já existente, sendo necessário apenas regularidade para que seja montada uma logística satisfatória que atenda aos interesses comerciais. Acreditamos ser benéfico para o Brasil construir-se uma logística na qual é aproveitada a extensão do País, com a integração de modais.

Por todas essas considerações, a retomada da Hidrovia do São Francisco pode ser um marco no transporte de mercadorias no Brasil.

O tema é atual, pertinente e de grande importância para enfrentarmos o desafio cotidiano dos deslocamentos, portanto deve ser considerado com a máxima atenção pelo Congresso Nacional e pelas autoridades do Poder Executivo.

Aguardo, dessa forma, o apoio do plenário desta Comissão a este requerimento.

Sala da Comissão, em        de Setembro de 2019.

Deputado PAULO GUEDES

2019-17387

---

<sup>1</sup> <http://www.dnit.gov.br/modais-2/aquaviario/hidrovia-do-sao-francisco>. Último acesso em 9/9/2019.