



Câmara dos Deputados

Gabinete do Deputado Federal José Medeiros

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

VOTO EM SEPARADO AO PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 53 DE 2019

Autoriza, nos termos do § 3º do art. 231 da Constituição Federal, o aproveitamento dos recursos hídricos, mediante realização prévia dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA, dos projetos de engenharia e dos demais Estudos Ambientais, nos trechos das hidrovias que especifica.

Autores: Deputado **NELSON BARBUDO**

Relator: Deputado **NILTO TATTO**

VOTO EM SEPARADO

O Projeto de Decreto Legislativo, de autoria do nobre Deputado Nelson Barbudo, visa autorizar a utilização dos recursos hídricos, mediante realização prévia dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, dos projetos de engenharia e dos demais Estudos Ambientais, e a devida oitiva das comunidades indígenas existentes na região, nos trechos das seguintes hidrovias:

- I. hidrovia do Rio Paraguai, localizada no trecho da foz rio Apa, no Estado do Mato Grosso do Sul, até a cidade de Cáceres, no Estado do Mato Grosso;
- II. hidrovia do Rio Tocantins, localizada no trecho da sua foz, no Estado do Pará, até o Lago da Barragem de Serra da Mesa, na confluência com o rio Tocantinho, no Estado de Goiás;
- III. hidrovia do Rio Araguaia, localizada no trecho da sua foz, no rio Tocantins, no Estado do Pará, até a foz do ribeirão Guariroba, no Estado de Goiás;



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Medeiros

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211725927400>





Câmara dos Deputados

Gabinete do Deputado Federal José Medeiros

- IV. hidrovía do Rio das Mortes, localizada na foz do rio Araguaia, no Estado do Mato Grosso, até Nova Xavantina, no Estado do Mato Grosso;
- V. hidrovía do Rio Tapajós, localizada no trecho da sua foz, no rio Amazonas, no Estado do Pará, até à confluência dos rios Juruena e Teles Pires, na divisa dos Estados do Pará, Amazonas e Mato Grosso;
- VI. hidrovía do Rio Teles Pires, localizada entre a confluência com o rio Juruena, no Estado do Pará, até à foz do rio Verde, no município de Sinop, no Estado do Mato Grosso;
- VII. hidrovía do Rio Juruena, localizada entre a confluência com o rio Teles Pires, no Estado do Pará, até o município de Juína, no Estado do Mato Grosso.

Segundo a proposição, os estudos citados serão determinantes para viabilizar o empreendimento e, sendo aprovados pelos órgãos competentes, permitirão que o Poder Executivo adote as medidas previstas na legislação objetivando a implantação das obras e serviços destinados à adequada navegação nos trechos das referidas hidrovias, tais como: dragagens; sinalização; balizamento; e qualquer outro serviço que seja destinado a garantir a manutenção das condições de navegabilidade e a segurança da navegação existente.

A proposta mostra-se meritória pois, apesar de seus incontáveis benefícios, o sistema hidroviário ainda é muito pouco utilizado no Brasil. Somente 4% do transporte de cargas no país é feito por hidrovias, enquanto o transporte rodoviário, mais caro, poluente e de maior risco, é largamente o mais utilizado.

O transporte hidroviário no Brasil utiliza comercialmente (para o transporte de cargas e de passageiros) apenas 19,5 mil km ou 30,9% da malha potencialmente utilizável, que chega a 63 mil quilômetros. Praticamente dois terços do potencial não são devidamente utilizados. Tal desperdício está associado a entraves de infraestrutura, de operação, institucionais e burocráticos, à pouca atenção dada ao segmento nas políticas públicas, à baixa efetividade de planos e programas e ao reduzido volume de recursos investidos no setor ao longo dos anos.

Embora as vias navegáveis no Brasil sejam chamadas de hidrovias, o país não tem, de fato, hidrovias nos moldes que esse tipo de infraestrutura requer. O sistema Tietê-Paraná é o que mais se aproxima de uma hidrovía. Entretanto, a falta de confiabilidade e a impossibilidade de uma oferta constante de transporte (sobretudo pelas



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Medeiros

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211725927400>





Câmara dos Deputados

Gabinete do Deputado Federal José Medeiros

recorrentes interrupções da navegação para o atendimento a outros usos dos recursos hídricos), a carência de manutenção das infraestruturas, entre outros aspectos, fazem com que essas vias interiores ainda não atendam a todos os padrões de qualidade observados em hidrovias de referência em outros países.

No âmbito hidroviário, as vias interiores podem ser navegáveis por suas características naturais. As hidrovias são aquelas vias que passaram por melhorias, como derrocamento e dragagem. São dotadas de balizamento, sinalização, monitoramento e controle. Dispõem de cartas náuticas e infraestruturas complementares, como eclusas para transposição de desníveis e terminais hidroviários. Possibilitam, também, uma oferta regular do serviço de transporte. Oferecem, assim, melhores condições operacionais e maior segurança e confiabilidade às embarcações, suas tripulações, cargas e passageiros.

O Brasil dispõe de apenas 2,3 km de vias interiores economicamente utilizáveis para cada 1.000 km² de área, enquanto países de dimensões semelhantes, tais como China e Estados Unidos, possuem, respectivamente, 11,5 km e 4,2 km por 1.000 km² de área. Se os 63 mil km potenciais fossem utilizados, tal densidade aumentaria para 7,4 km por 1.000 km² de área.

Ressalta-se, ademais, que a malha reduziu ao longo dos anos. Em 2016, a extensão de vias interiores utilizadas no Brasil era 7,1% inferior à extensão em uso nos anos de 2010/2011 e 11,7% menor que a de 2013. A redução na extensão navegada é explicada por questões naturais e climáticas (tais como os déficits de precipitação pluviométrica e os baixos níveis hidrométricos em determinadas regiões), mas também pela falta de confiança quanto à navegabilidade de alguns trechos – resultado do baixo investimento em monitoramento constante e manutenção das vias interiores (por meio de dragagens, derrocamentos, sinalização e balizamento).

As maiores extensões navegáveis do Brasil estão localizadas nas regiões hidrográficas amazônica (cerca de 16 mil km) e Tocantins/Araguaia (aproximadamente 1,4 mil km). Essas extensões são, de fato, utilizadas. Mas o potencial é ainda maior.

Ainda, o modal hidroviário possui vantagens quando comparado a outros sistemas: um comboio de 4 barcaças é capaz de transportar carga equivalente a 2,9 composições férreas de aproximadamente 30 vagões cada ou a 172 carretas; o frete hidroviário é 60% menor que o rodoviário e 30% menor que o ferroviário; e o transporte hidroviário





Câmara dos Deputados

Gabinete do Deputado Federal José Medeiros

emite cerca de 20 gramas de CO₂ por TKU (tonelada-quilômetro útil) enquanto rodoviário emite 101,2 gCO₂/TKU e ferroviário, 23,3 gCO₂. Ou seja, emite 80,2% menos que o rodoviário e 14,2% menos que o ferroviário.

As vantagens do modal hidroviário são observáveis, sobretudo, na movimentação de grandes volumes de cargas de baixo valor agregado (commodities agrícolas e minerais) por grandes distâncias. É importante a estruturação de uma cadeia logística integrada porque o modal hidroviário, isoladamente, não é capaz de acessar os pontos de origem e de destino dos produtos e passageiros transportados, demandando integração com outros modos de transporte. Por isso, os pontos de interconexão são fundamentais.

Finalmente, na análise dos recursos investidos em hidrovias, de 2001 a 2018, o valor máximo foi aplicado em 2009: R\$ 831,79 milhões (em valores atualizados pelo IPCA para jun/2018). Mas, de 2009 a 2018, houve uma queda, e o investimento efetivamente pago diminuiu quase 80%. Em 2018, chegou a R\$ 173,70 milhões. Os recursos não têm sido suficientes para garantir maior oferta de serviços e melhor qualidade das infraestruturas.

Desta forma, as obras para construção e aprimoramento da hidrovia do Rio Paraguai são essenciais para o desenvolvimento sustentável da região, viabilizando o escoamento da produção e o abastecimento da população local, e, desta forma, possibilitará o crescimento social e econômico nos municípios abrangidos.

Ante o exposto, apresento o presente voto em separado, **pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 53 de 2019.**

Sala da Comissão, em 20 de setembro de 2021.

Dep. José Medeiros
Podemos/MT



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Medeiros
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211725927400>

