

**COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL
- CMADS**

R E Q U E R I M E N T O N º , D E 2 0 1 1

(Do Sr. OZIEL OLIVEIRA)

Requer a realização de audiência pública no âmbito dessa Comissão para discussão do **Desenvolvimento da hidrovia do rio São Francisco**, convidando o debate o **presidente interino da Codevasf o Sr Clementino Coelho, os Srs. Marcelo Salles e Wade Ross** Integrantes do Corpo de Engenharia do Exército Americano – USACE, o engenheiro naval Sr. Joaquim Carlos Riva e o Diretor da Infraestrutura Aquaviária do DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes Dr. Hebert Drummond.

Senhor Presidente:

Nos termos regimentais, Requeiro a Vossa Excelência, ouvido o Plenário desta Comissão, seja realizada **reunião de audiência pública no âmbito dessa Comissão para discussão do Desenvolvimento da Hidrovia do Rio São Francisco**, convidando para o debate o **presidente interino da CODEVASF, o Sr. Clementino Coelho, os srs. Marcelo Salles e Wade Ross, integrantes do Corpo de Engenharia do Exército Americano – USACE e o engenheiro naval Joaquim Carlos Riva e o Diretor da Infraestrutura Auaviária do DNIT – Departamento Nacional de**

JUSTIFICATIVA

O rio São Francisco é um dos maiores rios do nosso país contando com 2.830 km de extensão, drenando uma área de aproximadamente 645.000 km², que abrange os estados de Minas Gerais, Goiás, Bahia, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e o Distrito Federal.

A discussão deste tema é de extrema relevância, haja vista que quando se fala na viabilização da hidrovia do rio São Francisco falamos ao mesmo tempo em desenvolvimento econômico da região bem com geração de emprego e renda e, sobretudo, da tão necessária revitalização do rio.

O Velho Chico como é comumente conhecido tem um imenso potencial econômico que é, ainda, mal explorado, necessitando de investimentos que possibilitem a maior navegabilidade do rio.

A região Oeste da Bahia conta com uma imensa produção de grãos tais como soja, café, milho, arroz e feijão, bem como algodão (pluma e caroço), o qual o escoamento é feito, quase que por completo por rodovia.

Ocorre que além de mais rápido e mais seguro o transporte hidroviário é mais benéfico, eis que a emissão de CO² nesse tipo de transportes é de apenas 33,4 (gramas / TKU), já o rodoviário é de 164 (gramas / TKU), trazendo assim inúmeros benefícios ao meio ambiente.

Cabe ressaltar ainda que o potencial hidroviário explorado hoje no país é de 13.000 km, sendo que suas vias naturalmente disponíveis podem chegar a 29.000 km.

Além de todos os benefícios listados não poderíamos deixar de mencionar que a utilização deste meio de transporte desafogaria as rodovias, fazendo com que o transporte se tornasse mais ágil e mais econômico.

As rodovias hoje contam com quase 60% do trânsito destinado ao transporte de cargas lotando as rodovias como carretas e mais carretas

carregadas de alimentos, grãos, frutas entre outros.

É de bom alvitre salientar que o transporte rodoviário além de mais moroso e mais caro, eleva significadamente o prejuízo, pois os produtos gastam mais tempo no traslado diminuindo a vida útil do alimento, isso sem mencionar as más condições das rodovias e os riscos de roubos de cargas.

Um estudo divulgado pela folha de São Paulo divulgado no ano de 2005 mostra que um transporte de soja do interior do estado do Goiás até o Porto de Santos via rodoviária custa US\$ 35 a tonelada, enquanto se o transporte fosse feito por meio de via fluvial até Pedreiras no interior de São Paulo e posteriormente levada pela ferrovia até o porto de Santos o custo seria de US\$ 12.

O sucesso do transporte hidroviário pode ser observado nos rios Norte-Americanos Mississippi e Missouri onde esse tipo de transporte é amplamente utilizado, sendo sem dúvida o mais econômico e o mais rápido. O rio Mississippi, por exemplo, movimentava 650 milhões de toneladas/ano em carga, especialmente de produtos agrícolas.

Não poderíamos deixar de mencionar ainda que em virtude do transporte hidroviário adotado pelos Estados Unidos a soja que é produzida lá, embora o custo de produção seja mais caro, acaba saindo mais barato do que a produzida aqui no Brasil, que embora o custo de produção seja mais barato o transporte é mais caro elevando o valor do produto, segundo o mesmo estudo do jornal folha de São Paulo.

Por todo o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares, membros dessa Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - CMADS, bem como do nobre Presidente, na condução do Requerimento, a fim de que seja designada reunião de Audiência Pública no âmbito dessa tão importante Comissão para discussão e debate do assunto acima exposto.

Sala da Comissão, em de junho de 2011.

OZIEL OLIVEIRA
Deputado Federal (PDT-BA)