

Resumo Executivo - PDL nº 53 de 2019

Autor: Nelson Barbudo - PSL/MT

Apresentação: 12/03/2019

Ementa: 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.

Orientação da FPA: Favorável ao projeto

| Comissão | Parecer | FPA |
|---|--|---------------------------------|
| Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia (CINDRA) | Parecer do Relator, Dep. Átila Lins (PP-AM), pela rejeição. Inteiro teor | Contrária ao parecer do relator |
| Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS) | - | - |
| Comissão de Minas e Energia (CME) | - | - |
| Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) | - | - |

Principais pontos

- Autoriza a utilização dos recursos hídricos, desde que haja o prévio licenciamento ambiental e a devida oitiva das comunidades indígenas existentes na região, nos trechos das seguintes hidrovias:
 1. 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;
 2. 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 Tocantizinho, no Estado de Goiás;
 3. 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;
 4. hidrovia do Rio das Mortes, localizada na foz do rio Araguaia, no Estado do Mato Grosso, até Nova Xavantina, no Estado do Mato Grosso;
 5. hidrovia 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;

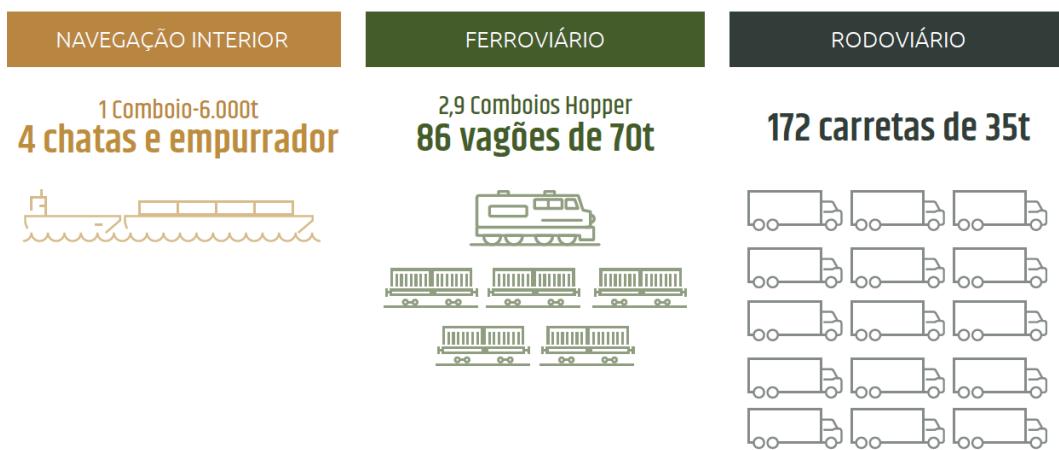
6. hidrovia do Rio Teles Pires, localizada entre a confluência com o rio Juruena, no Estado do Pará, até à foz do rio Verde, no município de Sinop, no Estado do Mato Grosso;
7. hidrovia do Rio Juruena, localizada entre a confluência com o rio Teles Pires, no Estado do Pará, até o município de Juína, no Estado do Mato Grosso.

Justificativa

- 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.



- 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.
 - 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 desniveis e terminais hidroviários.
 - Possibilitam, também, uma oferta regular do serviço de transporte.
- 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.
- 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.



FONTE: ELABORAÇÃO CNT COM DADOS DO DEPARTAMENTO HIDROVIÁRIO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2011).

- O frete hidroviário é 60% menor que o rodoviário e 30% menor que o ferroviário.
- O transporte hidroviário 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.
- 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.

- Finalmente, cabe destacar que a navegação na região é utilizada desde anos remotos, quando representavam únicas vias de acesso às, então, longínquas províncias.
- Por tudo acima exposto, o projeto deve prosperar.

Fonte: [Aspectos Gerais da Navegação Interior no Brasil \(CNT, 2019\)](#)