

Objetivo	<i>Expandir a cobertura da rede de transporte hidroviário por meio de intervenções nos corredores hidroviários e de novas instalações portuárias públicas de pequeno porte.</i>
-----------------	--

Órgão Executor 39000 Ministério dos Transportes

Caracterização do Objetivo

A ampliação e aumento da capacidade da malha hidroviária nacional, busca aprimorar a eficiência e integração dos fluxos de nossos modos de transporte.

A gestão do escoamento de cargas e fluxo de passageiros através da hidrovias proporciona novas possibilidades de adaptação para os serviços de transporte, de acordo com as especificidades que cada demanda possui. O resultado é um sistema de transporte melhor e mais eficiente como um todo.

Os custos do transporte de grandes volumes e cargas pelo modal hidroviário, em geral, são expressivamente inferiores aos custos de seus modais concorrentes. Possuir uma vasta malha hidroviária operacional é estratégico para uma Nação, pois tende a estabilizar a prática dos preços de transportes em patamar mais adequado com poupança de recursos nacionais e mesmo internacionais, o que favorece o ambiente dos negócios. Em termos de exportação, é notório que nações que possuem malha hidroviária mais desenvolvida e estabelecida têm vantagem competitiva importante em relação ao Brasil, praticando preços que fidelizam volumes cada vez maiores de exportações e barateando a importação dos insumos externos necessários a preços menores.

Existem pontos específicos nas hidrovias onde uma simples obra de dragagem ou a instalação de um pequeno porto é capaz de conectar localidades relevantes para a estratégia de integração e desenvolvimento nacionais.

Populações antes isoladas podem ter acesso facilitado a centros econômicos mais estruturados, e localidades antes remotas podem se tornar atrativas a novas oportunidades de estabelecimento de indústrias e cultivo agrícola comercial – são exemplos claros de influência direta que a expansão da cobertura do transporte hidroviário pode trazer.

A maior participação do modal hidroviário na matriz de transportes é fundamental para o aumento da competitividade dos produtos brasileiros, pois contribui para a redução de custos logísticos, com sustentabilidade ambiental. Os investimentos visam disponibilizar a infraestrutura necessária para movimentação de pessoas e bens, aproveitando o potencial hidroviário do País.

A dimensão do transporte hidroviário possui relevância na Região Norte do país onde exerce um importante papel para o nosso desenvolvimento e preservação ambiental.

Anexo I – Programas Temáticos

As hidrovias que integram os rios Madeira, Negro, Solimões e Amazonas contribuem para uma expressiva redução dos custos de transporte de nossas commodities agrícolas e minerais rumo a importantes mercados consumidores na Europa, Ásia e Oriente Médio. A região se caracteriza ainda por uma grande capilaridade de vias fluviais complementares, capaz de contribuir para a integração regional de núcleos populacionais dispersos, que das vias navegáveis se utilizam para a promoção do desenvolvimento de mercados produtores e consumidores locais e regionais.

Para se expandir a cobertura da rede de transporte hidroviário devemos investir no pleno aproveitamento de outras vias navegáveis que dependam de intervenções pontuais, com obras e serviços para a implementação de sinalização em rios, elaboração de levantamentos batimétricos, construção de eclusas, grandes obras de dragagem com a construção de espigões e, principalmente, a construção e manutenção de Instalações fluviais e portuárias que possibilitem a integração intermodal.

Entre as principais hidrovias operacionais brasileiras, destacam-se cinco: [Hidrovia Tietê-Paraná](#), [Hidrovia do Solimões-Amazonas](#), Hidrovia do Madeira, Hidrovia do Tapajós e Hidrovia do Tocantins - Araguaia.

A navegação fluvial no Brasil está em patamar inferior de disponibilidade em relação a nossos outros sistemas de transportes. É avaliada como um sistema de transporte mais barato e limpo, contudo, ainda tem menor participação no total do volume de cargas transportadas pelo Brasil. Isto ocorre devido a vários fatores. Importantes rios nacionais estão situados em planaltos, apresentando desníveis, cachoeiras ou superelevações que dificultam a navegação. É o caso dos rios [Tietê](#), [Paraná](#), [Tocantins](#) e [Araguaia](#).

Nos últimos anos foram realizados projetos e obras, com o intuito de expandir a navegação pelos rios brasileiros. Eclusas foram projetadas e construídas para superar as diferenças de nível das águas nas barragens das usinas hidrelétricas. É o caso das eclusas de [Tucuruí](#) no rio Tocantins, de Barra Bonita no rio Tietê e da eclusa de Jupia no rio Paraná.

As hidrovias são o cerne do Programa de Transporte Hidroviário pois é através delas que se consegue transportar grandes volumes de cargas a grandes distâncias com menores emissões de poluentes e conseqüentemente mais baixos custos.

Nelas são transportadas nossas principais commodities e produtos como: minérios, cascalhos, areia, carvão, ferro, cereais e combustíveis.

Com a implantação de novos terminais, cargas que hoje são exclusivamente transportadas por rodovias e/ou ferrovias podem ter parte do seu trajeto realizado pelo modo hidroviário, ajustando a matriz de transporte de cargas brasileira, aproveitando dessa forma, as vantagens e complementaridades de cada modo de transporte. Para

Anexo I – Programas Temáticos

isso, os terminais multimodais devem ser localizados em pontos estratégicos de modo a tornar a logística de transporte o mais eficiente possível.

Torna-se necessário, portanto, fomentar a implantação de terminais (públicos ou privados) nos cruzamentos dos principais corredores hidroviários utilizados para escoamento de carga com as principais rodovias e ferrovias federais, já que, dessa forma, haverá maior possibilidade de ocorrer essa transferência modal.

Entre os terminais a serem fomentados nas hidrovias, para movimentação exclusiva da navegação interior, duas figuras jurídicas merecem destaque, a saber: Estação de Transbordo de carga – ETC e a Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte – IP4. As primeiras são infraestruturas portuárias privadas situadas fora da área do porto organizado, utilizada, exclusivamente, para operação de transbordo de cargas, destinadas ou provenientes da navegação interior. As IP4, por outro lado, são infraestruturas portuárias privadas ou públicas utilizadas para operações portuárias de movimentação de passageiros, de mercadorias ou ambas, destinados ou provenientes do transporte de navegação interior.

- Características do transporte hidroviário de carga no Brasil:

- Grande capacidade de carga;
- Baixo custo de transporte;
- Baixo custo de manutenção;
- Baixa flexibilidade;
- Transporte lento;
- Influenciado pelas condições climáticas.
- Baixo custo de implantação quando se analisa uma via fluvial natural, mas pode ser elevado se existir necessidade de construção de infraestruturas especiais como: eclusas, barragens, canais, etc.

- Execução do Objetivo:

Desenvolver o transporte hidroviário interior (THI) de forma a:

- Ampliar alternativas de escoamento de produção e deslocamento de pessoas;
- Reduzir custos logísticos;
- Aumentar a participação do modal hidroviário em uma matriz de transportes integrada;
- Fortalecer a economia do país e sua competitividade nos mercados internacionais;
- Promover o uso de um transporte mais eficiente energeticamente e mais seguro;
- Ampliar a base de dados disponível sobre o sistema hidroviário.

Anexo I – Programas Temáticos

Para atingirmos o objetivo pretendemos:

- Implantar 23 Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4);
- Contratar a construção de 2 dispositivos de transposição de nível.

- Associação das metas e iniciativas:

As construções das Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte - IP4 na Região Norte, onde o modal hidroviário é preponderante, representam importante medida de caráter socioeconômico, visto que os investimentos permitem a circulação regional de pessoas, melhoram o transporte de mercadorias e promovem uma melhor qualidade de vida para a população local. Vale destacar a situação dos seguintes IP4's, previstos no PPA 2016-2019:

Estado do Amazonas:

Os terminais fluviais projetados são para os municípios de Amaturá, Anori, Anamã, Alvarães, Apuí, Atalaia do Norte, Barcelos, Boa Vista dos Ramos – Ponte, Borba, Benjamin Constant, Caapiranga, Carauari, Careiro Castanho, Coarí – Rio Solimões, Envira, Guajará, Ipixuna, Itacoatiara (antigo terminal), Itacoatiara (novo terminal), Itamaratí, Japurá, Juruá, Jutai, Lábrea, Manacapuru, Maraã, Maués, Nhamundá, Parintins (Vila Amazônia), Pauini, Santo Antônio do Içá, São Gabriel da Cachoeira, São Paulo de Olivença, Silves, Tabatinga, Tabatinga – Belém dos Solimões, Tefé (Iago) e Uaraní.

Estado do Pará:

Os terminais fluviais projetados são para os municípios de Abaetetuba, Altamira, Augusto Corêa, Belém, Cametá, Conceição do Araguaia, Guajará-Mirim, Juruti, Óbidos, Oriximiná, São Miguel do Guamá, Tucuruí, Viseu.

Com relação à meta de contratar a construção de dois dispositivos de transposição de nível, está previsto para o PPA 2016-2019 o estudo de eclusas prioritárias com definição de contratação ao longo do período.