

Objetivo	<i>Assegurar a disponibilidade da rede de transporte hidroviário de passageiros e cargas por meio da manutenção e da operação.</i>
-----------------	---

Órgão Executor **39000 Ministério dos Transportes**

Caracterização do Objetivo

- Relevância do objetivo:

A operação e manutenção da rede de transporte hidroviário de forma estruturada e contínua contribuem para uma melhor organização do setor de transportes, elevando padrões de segurança e eficiência dos fluxos de cargas e passageiros com benefícios econômicos e ambientais tangíveis a todos os integrantes da sociedade brasileira.

É importante que nosso país consolide uma malha hidroviária eficiente, em bom padrão técnico de desempenho operacional e logístico, como alternativa para poder se beneficiar da redução da pressão de custos aplicada sobre o Sistema Nacional de Viação e imposta por crescentes fluxos de transportes.

Este Objetivo contribui para uma operação de navegação mais rápida e segura de passageiros e cargas em trânsito sobre as hidrovias. A manutenção de sinalização e de balizamento se destaca e deve, portanto ser suportados por uma estrutura organizacional eficiente, moderna e orientada para os fluxos hidroviários sobre as vias aquáticas, seus sistemas de transposição de níveis (eclusas), seus terminais de transbordo e portos de origem e destino.

A disponibilidade da rede hidroviária depende também dos níveis dos rios, de maneira que a hidrovia garanta o calado necessário para a passagem das embarcações. Desse modo, é imprescindível que as intervenções de manutenção sejam executadas no tempo certo, para que mesmo nas épocas hidrológicas críticas o corredor esteja disponível durante o maior período de tempo possível.

- Situação atual do objetivo:

O crescimento acelerado da atividade econômica tem demandado fortemente o planejamento e o desenvolvimento dos sistemas de transportes no país. É sabido que uma integração modal permite vencer os gargalos logísticos e melhorar a eficiência energética e operacional da malha viária, tanto no transporte de cargas como no de passageiros.

Na região Norte existe uma grande concentração de rios e uma rede rodoviária reduzida, fazendo com que o transporte hidroviário seja a principal forma de locomoção e abastecimento das comunidades da região. O transporte hidroviário de passageiros nessa região tem prestado relevante serviço para suas comunidades locais proporcionando acesso a serviços básicos de saúde, educação, emprego, lazer e abastecimento a suas populações. Além disso, a referida atividade tem impacto significativo na economia local, incluindo atividades de pesca, turismo e produtos da floresta. A melhoria da navegação e da infraestrutura hidroviária aumenta a acessibilidade e mobilidade dessas comunidades ribeirinhas, além de melhorar a qualidade do serviço prestado, garantindo maior conforto, confiabilidade e segurança, aumentando a interconexão entre os municípios da região.

Nesse sentido, nossos terminais fluviais são a porta de acesso para o transporte hidroviário

Anexo I – Programas Temáticos

de passageiros e cargas. A localização adequada das Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte- IP4 bem como sua superestrutura para receber passageiros e mercadorias é fundamental para melhorar e potencializar o uso das hidrovias.

Caracterização das Instalações portuárias públicas de pequeno porte

A figura da Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte foi introduzida na Lei de Modernização dos Portos pela Lei 11.518/07 de cinco de Setembro de 2007.

As Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte- IP4 são aquelas destinadas às operações portuárias de movimentação de cargas e passageiros, de mercadorias ou ambas, na navegação interior (artigo 1º, § 1º, inciso VII, da Lei 8.630/93)

Por navegação interior, deve-se entender como sendo aquela realizada em hidrovias interiores em percurso nacional e internacional (rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítima abrigadas), por embarcações classificadas ou certificadas para este determinado fim.

As IP4 são de uso público, e, portanto o serviço de operação portuária nelas desempenhado é caracterizado pela natureza do serviço público, de titularidade da União que, por meio de autorização em favor de Estados e Municípios, pode permitir que estes possam construir, ampliar e explorar tais Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte.

Mesmo havendo a autorização a Estado ou Município, as IP4 continuam sendo consideradas Instalações Federais, e é possível inclusive que haja investimentos Federais na construção de IP4 conforme o Artigo 6º, inciso IX da Resolução nº 1.590/ANTAQ de nove de fevereiro de 2010.

Além disso, ao contrário do que ocorre nos convênios entre a União e entes estaduais e municipais para a exploração de portos públicos, o Estado ou Município autorizado a explorar uma IP4 não se reveste das Funções de autoridade Portuária de que trata o artigo 3º, da Lei 8.630, de 1993 (artigo 27 da resolução nº 1.590/ANTAQ). A resolução ANTAQ também não menciona a necessidade de haver um convênio de delegação na forma do artigo 2º da Lei 9.277/96.

Quando autorizados, Estado ou Município podem constituir uma empresa pública para atuar como interveniente na exploração de uma IP4, ou delegar a exploração dessas instalações à iniciativa privada. O parágrafo único do artigo 13 da resolução nº 1.590/ANTAQ menciona a possibilidade de aplicação inclusive da Lei das Parcerias Público-Privadas (Lei 11.079/04) e é importante que a Administração se utilize dessas soluções, e com certa dose de criatividade possa elaborar editais de licitação que cada vez mais bem contribuam para ***Assegurar a disponibilidade da rede de transporte hidroviário de passageiros e cargas para além da manutenção e da operação.***

O foco no atendimento ao interesse público é sempre primordial na avaliação das questões relacionadas a obras de construção, adequação e ampliação de um IP4. As demandas por uma atualização das instalações são geralmente de natureza econômica e devidas à ampliação do tamanho das embarcações, entre outros fatores. São demandas válidas que devem ser ponderadas, para que não se acarretem prejuízos à população que se utiliza de um IP4, e a resolução nº 1.590/ANTAQ trata deste assunto detalhadamente nos artigos 8º a 10º.

Execução do Objetivo:

Para se garantir o fortalecimento dos corredores hidroviários são necessárias intervenções que assegurem sua manutenção, proporcionando melhores condições de segurança à navegação independentemente das condições climáticas e visuais, minimizando a quantidade de acidentes, com consequências extremamente positivas ao meio ambiente, otimizando o tempo e o conforto das viagens. Essas intervenções serão do tipo:

a) Sinalização e Balizamento:

O sistema de sinalização fluvial ou marítimo é um conjunto de sinais que auxiliam a navegação a fluir em qualquer tipo de rota ou qualquer condição de dia ou noite, ou meteorológica, para os tipos de embarcações previstas. A sinalização de vias navegáveis tem o objetivo de informar aos navegantes acerca das características da via e perigos. Vários tipos de sinalização podem ser utilizados, como por exemplo: sinais sonoros e luminosos, sinalização fixa, sinalização em pontes, sinalização noturna entre outros. O canal de navegação é o “caminho” na água por onde o tráfego de embarcações deve circular. O balizamento é responsável pela delimitação desse canal de navegação, de modo que o tráfego circule com segurança no local adequado.

b) Limpeza e Destocamento

Especialmente nos rios em corrente livre, é comum a existência de vegetações flutuantes que costumam se dirigir ao canal de navegação, levadas pela correnteza, e que podem atrapalhar ou mesmo interromper, em situações limites, a passagem das embarcações. A limpeza é uma atividade frequente e permanente no rio Paraguai e em alguns rios do Nordeste brasileiro. Da mesma forma, pode ocorrer a movimentação de troncos de árvores no canal de navegação, que em alguns casos acabam se fixando nos canais, devido ao assoreamento provocado pela própria galhada nas correntes fluviais e na movimentação das areias no fundo das calhas. O destocamento é o procedimento de retirada dos tocos ou restos de árvores das vias navegáveis. Frequente na região Norte, o destocamento é constantemente realizado no rio Madeira. Entretanto, ambas as atividades, em maior ou menor grau, podem ocorrer sempre que os canais de navegação se situem em rios de corrente livre, e eventualmente nos rios canalizados onde exista a navegação fluvial.

c) Fomento, elaboração e disponibilização de cartas náuticas

As cartas náuticas são documentos cartográficos que resultam de levantamentos batimétricos de áreas oceânicas, mares, baías, rios, canais, lagos, lagoas, ou qualquer outra massa d'água navegável e que se destinam a servir de base à navegação. Representam os acidentes terrestres e submarinos, fornecendo informações sobre profundidades, perigos à navegação (bancos, pedras submersas, cascos soçobrados ou qualquer outro obstáculo à navegação), natureza do fundo, fundeadouros e áreas de fundeio, auxílios à navegação (faróis, faroletes, bóias, balizas, luzes de alinhamento e radiofaróis.), altitudes e pontos notáveis aos navegantes, linha de costa e de contorno das ilhas, elementos de marés, correntes e magnetismo e outras indicações necessárias à segurança da navegação.

d) Dragagem de Manutenção

As dragagens de manutenção visam a retirada de material sedimentar depositados em trechos, ao longo da via navegável e nos acessos aos portos, e tem a finalidade de manter a profundidade e o traçado do canal de projeto ou calha de corpos hídricos, cuja lâmina d'água é periodicamente reduzida devido ao assoreamento, propiciando assim a movimentação segura e adequada das embarcações.

Anexo I – Programas Temáticos

A Lei que institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária estabelece que as dragagens serão executadas por resultado, ou seja, a profundidade e as demais condições da via navegável deverão ser mantidas pelo prazo previsto no edital de licitação. O que possibilitaria, durante todo o prazo do contrato, que pode ser de até 5 anos prorrogável por mais um ano, a navegação de forma permanente e segura nas hidrovias. Poderão ser executadas formas de dragagens diversas da prevista na Lei, entretanto deverão ser autorizadas pelo Ministro dos Transportes.

Associação das metas e iniciativas:

Em mais de 6.000 km de hidrovias serão executadas ações para garantir a manutenção, operação, segurança e a navegabilidade. Dentre as intervenções a serem realizadas destacam-se:

- sinalização;
- destocamentos;
- adequação de pontes;
- adequação de canais;
- melhorias em eclusas;
- retiradas de obstáculos;
- dragagens de manutenção.

A primeira meta deste objetivo é manter 7 corredores hidroviários:

- Hidrovia do São Francisco, nos Estados da Bahia e Minas Gerais;
- Hidrovia do Paraguai, nos Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul;
- Hidrovia do Paraná, no Estado de São Paulo;
- Hidrovia do Mercosul, no Estado do Rio Grande do Sul;
- Hidrovia do Madeira, nos Estados do Amazonas e Rondônia;
- Hidrovia do Tapajós, no Estado do Pará;
- Hidrovia do Tocantins, nos Estados do Pará e Tocantins.

A outra meta do objetivo é manter e operar 40 Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte(IP4). Após a conclusão e entrega dos IP4's será necessário manter no portinho uma equipe de manutenção, segurança e limpeza das instalações portuárias.

A terceira meta, melhorar ou Implantar sinalização em sete hidrovias, será realizada nos corredores hidroviários citados acima.

Este objetivo é composto de três iniciativas que contribuirão para a entrega de serviços para a sociedade. São elas:

- Manutenção e operação de dispositivos de transposição de nível.
- Desenvolver e implantar o sistema de controle de tráfego e monitoramento da via navegável.
- Fomentar a participação da iniciativa privada na manutenção e operação da rede de

Anexo I – Programas Temáticos

transportes.