

## PRODUTO 03



*Promover diagnósticos e propor ações de aprimoramento do serviço de transporte de passageiros de águas interiores, na área da Amazônia Legal, para que gerem maior segurança e qualidade, em consonância ao Código de Defesa do Consumidor, ao atender o princípio do reconhecimento da vulnerabilidade do consumidor e o dever de proteção atribuído constitucionalmente ao Estado.*

Contrato n.º CI00782/2023

Início: 20/07/2023

Término: 15/12/2023 - Prorrogado

Produto: 03

Entrega: 15/03/2024

## SUMÁRIO

01.	Apresentação .....	3
02.	A importância do estudo de mercado na efetividade das políticas públicas.....	4
03.	Delimitação geográfica do estudo.....	6
04.	Caracterização operacional da oferta dos serviços de Transporte Aquaviário.....	9
05.	Característica dos socioeconômicas da Região Norte.....	12
06.	Investimentos do setor público em infraestrutura aquaviária .....	14
07.	Considerações Finais:.....	17
08.	Declaração responsabilidade técnica .....	19
09.	Termo de encerramento .....	19

## **LISTA DE FIGURAS**

Figura 1: Disposição geográfica das IP4.....	7
Figura 2: Autorizações vigentes para navegação .....	10
Figura 3: Capacidade da Frota (TPB) .....	10
Figura 4: Evolução da idade média da frota.....	11
Figura 5: Painel de informações aquaviárias .....	14
Figura 6: Novo PAC - Investimento em infraestrutura aquaviária .....	15

## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1: Relação das UF x Quantidade de IP4 x IDH Médio .....	8
Tabela 2: Faixa IDH x Quantidade de IP4.....	12

## 01. Apresentação

Este trabalho de estudo e monitoramento de mercado atende os objetivos do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor, coordenado pela Secretária Nacional do Consumidor, dando luz ao segmento de transporte aquaviário de passageiros de longo curso na região da Amazônia Legal.

Face a extensão territorial e as condições climáticas da região, os modais rodoviário e aéreo tomaram proporções menores perante o transporte aquaviário. Todas as capitais da região norte estão às margens de rios e são por eles que grande parte da população do interior embarca para acessar serviços públicos.

Inúmeras comunidades e localidades possuem como única opção de transporte a via fluvial, esta situação grifa a importância do transporte aquaviário de passageiros na Região Amazônica como de elevada importância social.

Neste sentido, é necessário promover uma avaliação que exponha um diagnóstico e proponha ações de aprimoramento do serviço, com maior segurança, acessibilidade e qualidade, em consonância ao Código de Defesa do Consumidor, ao atender o princípio do reconhecimento da vulnerabilidade do consumidor e o dever de proteção atribuído constitucionalmente ao Estado.

O Produto 01 deste contrato apresentou o Plano de Trabalho a ser seguido, bem como, selecionou as instituições que têm interface com o mercado de transporte de passageiros de águas de interior na região da Amazônia Legal, sem perder de vista a vulnerabilidade dos consumidores deste serviço.

O Produto 02 sintetizou as principais normativas e publicações informativas relacionadas ao segmento de transporte de pessoas pelo modal aquaviário; conforme os valores a serem investidos no setor aquaviário de águas interiores; e, propôs pautas a serem abordadas junto aos órgãos de fiscalização.

O Plano de Trabalho prevê para o Produto 03 a Caracterização das empresas do setor de transportes aquaviário de passageiros em águas de interior, para tanto será delimitado a área geográfica onde operam as Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4), os atributos das embarcações que ofertam os serviços de transportes de passageiro, alguns padrões socioeconômicos dos usuários e a perspectiva de ampliação da infraestrutura e de investimentos públicos no setor hidroviário.

## 02. A importância do estudo de mercado na efetividade das políticas públicas

A vastidão da Amazônia, com seus rios caudalosos e extensos igarapés, torna o transporte aquaviário crucial para a vida na região. Este estudo de mercado faz uma análise do transporte de passageiros por via fluvial na Amazônia, explorando suas características socioeconômicas e de relação de consumo.

A efetividade das políticas públicas no âmbito do transporte aquaviário de passageiros na Amazônia Legal está intrinsecamente atrelada à realização de um estudo de mercado abrangente. A investigação se configura como um instrumento para a obtenção de dados e práticas atualizadas, os quais podem servir como subsídio para a tomada de decisões estratégicas por parte da Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon).

O delineamento do cenário permite mapear as características do mercado de transporte aquaviário de passageiros na Amazônia Legal, incluindo empresas, embarcações, rotas, órgãos de fiscalização e as boas práticas adotadas.

O estudo também pode identificar oportunidades para a aplicação de ações que venham a equilibrar as relações de consumo e a implementação de tecnologias que atendam às características socioeconômicas dos usuários do serviço de transporte.

As informações coletadas junto às instituições que atuam no segmento de transporte aquaviário de passageiros em águas interiores servem como base para a formulação de políticas públicas que atendam às necessidades reais dos consumidores e dos demais atores que operam no mercado.

O estudo também permite realizar uma avaliação consistente dos impactos das políticas públicas já existentes, identificando seus pontos positivos e negativos, e possibilitando ajustes e aprimoramentos.

A aplicação de políticas públicas fundamentadas em estudos de mercado contribui para a melhoria substancial da qualidade dos serviços prestados às empresas e consumidores.

A pesquisa também permite identificar as principais demandas dos órgãos de fiscalização e relacionar as boas práticas aplicadas pelas instituições, como também, captar sugestões dos agentes de fiscalização.

Por tanto, o conhecimento do mercado se configura como um instrumento útil para a Senacon na elaboração e aplicação de políticas públicas para as relações de

consumo do serviço de transporte aquaviário de passageiros na Amazônia Legal. De posse de dados atualizados será possível a tomada de decisões estratégicas que beneficiem os consumidores, as empresas e o setor como um todo.

A intenção final deste estudo é elaborar e distribuir um compilado das principais características do setor de transporte de passageiros em águas interiores para os agentes do PROCONs que atuam na fiscalização do serviço com o intuito de qualificar os responsáveis pela aplicação da legislação vigente, pela ótica do Código Nacional de Defesa do Consumidor.

### 03. Delimitação geográfica do estudo

Considerando a extensão da área da Amazônia Legal, este estudo de mercado delimitou a área geográfica de estudo às cidades onde existem Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4) em operação.

As IP4s são Terminais Hidroviários de responsabilidade do DNIT, têm por finalidade o dever de fornecer segurança nas operações de embarque e desembarque de passageiros e facilitar o transporte de insumos como medicamentos, gêneros alimentícios, vestuários, entre outros aos municípios localizados às margens dos rios, que dependem prioritariamente do transporte hidroviário.

O Regimento Interno do Departamento de Infraestrutura de Transportes Terrestres (DNIT) prevê, no artigo 2º, que cabe ao órgão a gestão e execução da infraestrutura de transportes terrestres e aquaviário. Incluso dos Terminais de embarque/desembarque de uso gratuito pelos passageiros.

A interface do DNIT com este estudo de mercado se dá pela disponibilização das Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4) ao usuário do transporte hidroviário.

As IP4 são estruturas exploradas mediante autorização, localizadas fora do porto organizado e utilizadas em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação de águas interiores. Geralmente, localizadas em cidades do interior da região da Amazônia Legal.

A construção destas instalações tem como objetivo fornecer segurança nas operações de embarque e desembarque de passageiros e insumos como medicamentos, gêneros alimentícios, vestuários, entre outros, aos municípios localizados às margens dos rios, que dependem exclusivamente do transporte hidroviário.

As suas operações devem satisfazer requisitos de eficiência, segurança, atendimento ao interesse público, generalidade, conforto, cortesia na prestação dos serviços, e preservação do meio ambiente.

O DNIT atualiza periodicamente a situação operacional das Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte através da página eletrônica da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária.

Dentre os principais objetivos deste modelo portuário cita-se a necessidade de satisfazer os requisitos de eficiência, segurança, atendimento ao interesse público, generalidade, conforto, cortesia na prestação dos serviços, e preservação do meio ambiente.

O mapa que segue apresenta a distribuição dos Terminais Hidroviários na região da Amazônia Legal.

*Figura 1: Disposição geográfica das IP4*



Fonte: Elaboração própria.

Estes portos estão distribuídos em 20 hidrovias distintas, as são: Lago Coari, Rio Amazonas, Rio Aripuanã, Rio Branco, Rio Guamá, Rio Guaporé, Rio Gurupi, Rio Japurá, Rio Javari, Rio Juruá, Rio Madeira, Rio Manacapuru, Rio Negro, Rio Nhamundá, Rio Purus, Rio Santa Rosa, Rio Solimões, Rio Tefé, Rio Tocantins e Rio Uatumã. Esta diversidade de localizações geográficas explicita a grande interiorização das instalações portuárias.

Para a análise dos indicadores socioeconômicos dos usuários do serviço de transporte aquaviário foi utilizado o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH)<sup>1</sup> que é uma ferramenta poderosa para analisar de condições regionais. Em linhas gerais, atualmente, os três pilares que constituem o IDH (saúde, educação e renda) são mensurados da seguinte forma: uma vida longa e saudável (saúde) é medida pela

---

<sup>1</sup> <https://cidades.ibge.gov.br/>



expectativa de vida; o acesso ao conhecimento (educação) e a expectativa de anos de escolaridade para crianças na idade de iniciar a vida escolar<sup>2</sup>.

O IDHM, assim como o IDH, varia de 0 a 1. Quanto mais próximo o resultado de 1, melhor o desenvolvimento humano do município, quanto mais próximo de 0, pior. A classificação desse indicador dá-se da seguinte forma: Muito baixo: 0 a 0,499 - Baixo: 0,500 a 0,599 - Médio: 0,600 a 0,699 - Alto: 0,700 a 0,799 - Muito alto: 0,800 a 1,00.

A Tabela 01 correlaciona a quantidade de IP4 distribuídas nos estados do Amazonas, Maranhão, Pará, Rondônia e Roraima com os IDH (IBGE, 2010) Médio das cidades. Cabe ressaltar que, especificamente no estado do Pará, o índice médio aparece mais elevado, face ao Terminal Hidroviário localizado no Distrito de Mosqueiro computar com o IDH da capital Belém.

Tabela 1: Relação das UF x Quantidade de IP4 x IDH Médio

<b>UF</b>	<b>Qtd. IP4</b>	<b>IDH Med.</b>
AM	38	0,580
MA	01	0,521
AP	06	0,601
RO	01	0,657
RR	01	0,570

Fonte: Elaboração própria

Os dados da Tabela 01 expressam a disparidade no número de PI4 distribuídas e do IDH Médio entre os cinco estados. A diversidade de

A enorme dispersão e diversidades dos pontos de embarque/desembarque na da Região Amazônica requer dos órgãos de fiscalização uma infraestrutura capilar para atender as reclamações e denúncias efetuadas pelos passageiros do modal hidroviário.

---

<sup>2</sup> <https://www.undp.org/pt/brazil/o-que-e-o-idh#:~:text=O%20IDH%20%C3%A9%20uma%20medida,popula%C3%A7%C3%A3o%20no%20nC3%ADvel%20de%20pa%C3%ADs.>

#### 04. Caracterização operacional da oferta dos serviços de Transporte Aquaviário

A busca por dados quantitativos confiáveis é uma etapa fundamental para a pesquisa, mas exige persistência, rigor metodológico e atenção aos desafios mencionados. Através da diversificação de fontes, avaliação crítica, triangulação de métodos e compartilhamento de dados, podemos construir um conhecimento científico mais sólido e contribuir para o avanço da ciência e da sociedade.

Considerando a diversidade de cidades, empresas e características locais a captação de dados se torna dificultosa, principalmente pela falta de padronização das informações disponibilizadas.

Para suprir esta lacuna, este estudo utilizou o Painel de Informações da ANTAQ, neste repositório, as informações são apresentadas de forma precisa, relevantes, validas, confiáveis e com representatividade na amostra estudada.

As empresas de transporte aquaviário de passageiros na Amazônia Legal que operam de forma legal são detentoras de outorgas específicas para o transporte regular de passageiros emitidas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviário (ANTAQ), estas exploram linhas pré-definidas, com horários e tarifas fixas, atendendo à demanda regular de passageiros.

Os dados aqui apresentados foram inicialmente minerados considerando apenas as empresas possuidoras de outorgas vigentes e com atuação no transporte de passageiro em águas interiores da Região Norte do país<sup>3</sup>.

De acordo com os dados apresentados pela Agência reguladora, no ano de 2023, havia 132 outorgas vigentes para o transporte regular de passageiros, expedidas para 110 empresas sediadas na Região Norte.

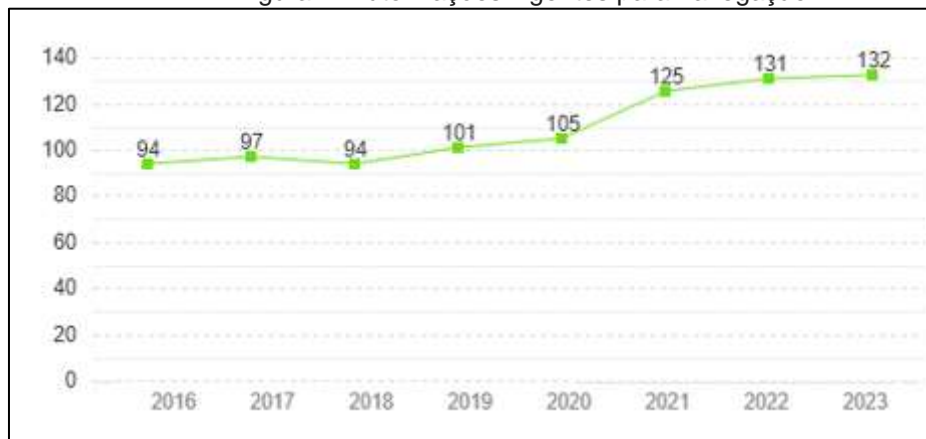
Os números indicam que o mercado é fragmentação, posto que existe menos de duas outorgas por operadora do serviço, esta realidade não se observa nos demais modais de transporte de passageiros.

A figura 2 apresenta a evolução no número de outorgas expedidas em vigência para a navegação mista e de passageiros, durante os anos de 2006 a 2023.

---

<sup>3</sup><https://aquarela.antaq.gov.br/single/?appid=c40d1203-f0cf-4461-b9b6-7ca4207eb171&sheet=58419339-5f3a-41af-b935-6029be8fd616&opt=currsel,ctxmenu>

Figura 2: Autorizações vigentes para navegação



Fonte: Painel de dados ANTAQ (antigo).

Quando considerado a capacidade da frota em Tonelagem de Porte Bruto (TPB), que é a soma de todos os pesos variáveis que um navio é capaz de embarcar em segurança<sup>4</sup>, observa-se uma evolução constante na eficiência das embarcações. A Fig 3 apresenta esta relação, durante os anos de 2019 a 2023.

Figura 3: Capacidade da Frota (TPB)



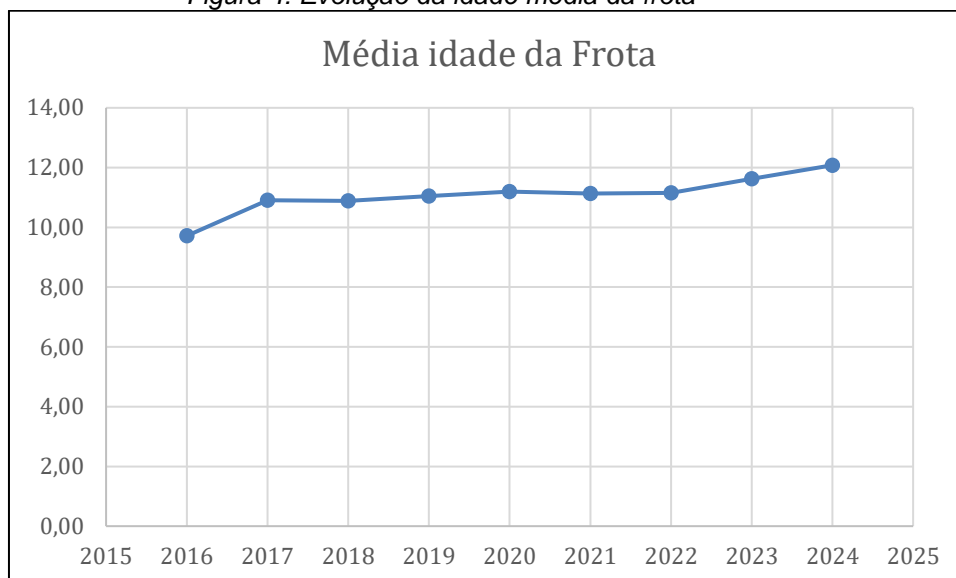
Fonte: Painel de dados ANTAQ.

Com um positivo ganho de escala, a frota de transporte de passageiros vem aumentando a capacidade de transporte de carga.

Por fim a idades média das embarcações também foi investigada junto ao Painel da ANTAQ. A Figura 03 apresenta que nos últimos 6 anos a frota de transporte de passageiros da Região Norte sofreu envelheceu constante em pequenas proporções.

<sup>4</sup> <https://www.portosprivados.org.br/solucoes/glossario>

Figura 4: Evolução da idade média da frota



Fonte: Painel de dados ANTAQ. – Elaboração própria.

Dos dados expostos, pode-se inferir que, o número de emissões de outorgas e a capacidade de carga das embarcações que o ofertam o serviço de transporte de passageiros têm aumentado gradualmente ao longo dos anos, esta tendência também ocorre com a idade média da frota, a qual que vem em processo paulatino de envelhecendo.

Considerando a ampliação da oferta do serviço de transporte de passageiros e do ganho de escala, as informações sugerem a necessário um programa de investimentos voltado para a renovação dos navios de transporte de pessoas.

## 05. Característica dos socioeconômicas da Região Norte

O estudo do perfil do usuário do serviço público é uma ferramenta essencial para a formulação de políticas públicas no âmbito da defesa dos direitos dos consumidores e na promoção da qualidade dos serviços públicos. Apenas com a compreensão das características socioeconômicas da população é possível conceber ações que tenham consonância com a realidade local.

O sucesso das políticas públicas que venham a ser adotadas no âmbito do da defesa dos direitos e garantias dos consumidores do serviço transporte aquaviário de passageiros na Amazônia Legal está condicionado ao conhecimento do consumidor local.

De acordo com o estudo realizado pela Universidade Federal do Pará (UFPA) em 2018, denominado “caracterização da oferta e da demanda do transporte fluvial de passageiros e cargas na região amazônica”, estima-se que a de movimentação anual de passageiros dos principais trechos dos estados do Amazonas e do Para tenham uma elevação superior a 50% dentre os anos de 2017 e 2026.

Quantitativamente, a instituição de pesquisa projeta para nestas linhas um volume aproximado de passageiros de **2.636.000** para o estado do Amazonas e de **6.285.000** para o estado do Pará.

A Tabela 2 estratifica o Índice de Desenvolvimento Humano por localidades onde estão dispostas as Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4).

**Tabela 2: Faixa IDH x Quantidade de IP4**

<b>Faixa de IDH</b>	<b>Qtd. IP4</b>
Muito: alto 0,80 - 1,00	00
Alto: 0,70 - 0,79	02
Médio: 0,60 - 0,69	13
Baixo: 0,50 - 0,59	30
Muito Baixo: 0,00 - 0,49	02

Fonte: Elaboração própria

Observa-se que a maioria das Instalações Portuárias estão localizadas em cidades de IDH Baixo, a expressiva proporção de 65%. Este dado reforça que o transporte de passageiros na Região Amazônica tem um elevado propósito social, ainda mais quando considerado que em algumas áreas a única opção movimentação intermunicipal/interestadual só ocorre por meio do transporte fluvial.

Quanto à conectividade, estudo realizado pela empresa de consultoria PwC, denominado “O abismo digital no Brasil”<sup>5</sup>, calculou o *Índice de Privação On-Line*, neste trabalho a Região Norte foi classificada como *subconectada*.

Por esta estratificação, a região aparece com as seguintes características: uso de celular pré-pago, baixa escolaridade, classe econômica D e E e com pacote de dados disponíveis para aproximadamente 19 dias.

Os dados amplos apresentados pela empresa PwC para a Região Norte são têm semelhança com os o Índice de Desenvolvimento Humano por localidades onde estão dispostas as Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4).

Ainda, segundo informa o PAINEL INFRAESTRUTURA DA ANATEL<sup>6</sup> aponta que os estados que compõem a Região Norte possuem a pior cobertura de Internet de 4ª Geração (4G) do país.

Da correlação dos dados, pode-se inferir que o Perfil Socioeconômico compreende usuários com predominância das classes C, D e, com renda familiar baixa e acesso limitado a outros modais de transporte, baixo nível de escolaridade em média, com impacto na compreensão de seus direitos como consumidores.

Conclui-se que as políticas públicas voltadas para os Direitos e Garantia dos consumidores na Região da Amazônia Legal devem evitar ações focadas na utilização intensiva de sinal de internet e no letramento digital dos cidadãos.

---

<sup>5</sup> O abismo digital no Brasil (pwc.com.br)

<sup>6</sup> <https://informacoes.anatel.gov.br/paineis/infraestrutura/panorama>

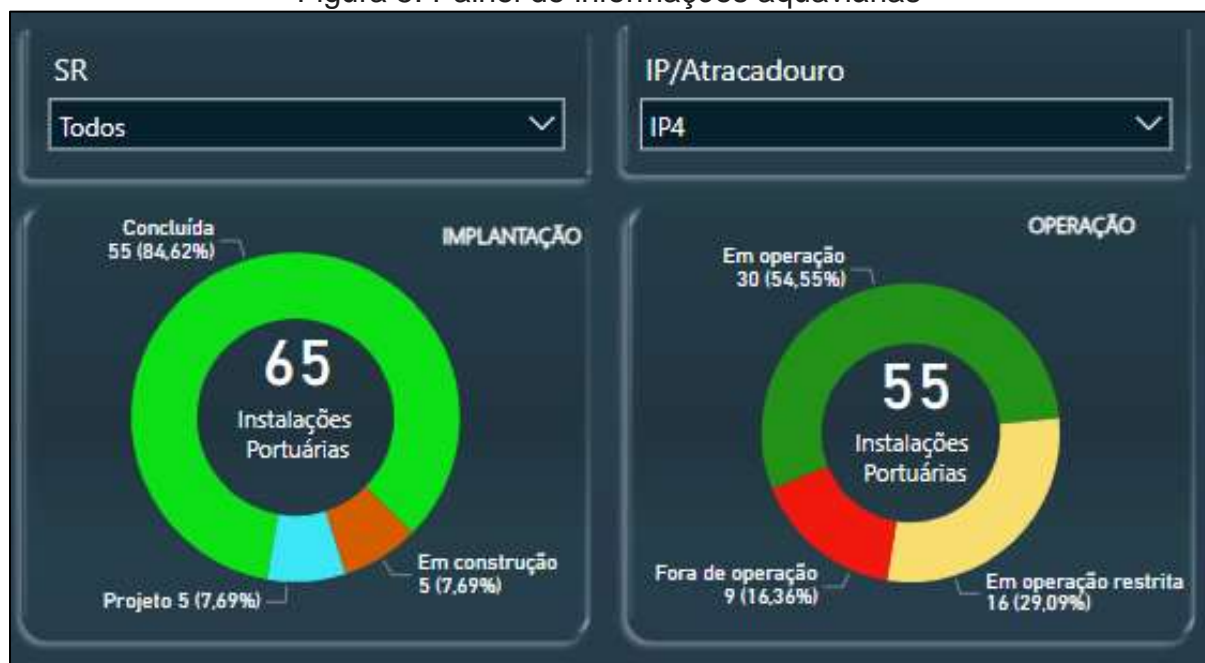
## 06. Investimentos do setor público em infraestrutura aquaviária

O investimento público direcionado e eficaz no transporte hidroviário de passageiros na Amazônia configura-se como uma ferramenta essencial para o desenvolvimento socioeconômico, esta ação pública tem a intenção de financiar de empreendimentos que possam levar melhorias para o setor de águas interiores como a Construção e Modernização de Portos e Atracadouros, Dragagem dos Rios, melhorias na segurança do usuário entre outros benefícios.

Cabe ao DNIT, além da gestão das IP4, a manutenção de dados atualizados e padronizados dos Terminais Hidroviário em operação e em fase de obra ou planejamento. Esta exposição das informações permite dimensionar se os investimentos em infraestrutura aquaviária tendem à expansão ou contração.

A Figura 5 expressa a fase atual dos Portos Interiores nos estados do Amazonas, Maranhão, Pará, Roraima e Rondônia.

Figura 5: Painel de informações aquaviárias



Fonte: Painel Aquaviário DNIT<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/aquaviario/paineis-informativos/informacoes-ip4-e-atracadouros>

Ao final do ano de 2023, existiam 55 Instalações Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) em condições de operação com a pretensão de inaugurar mais 10 Terminais Hidroviários neste modelo, assim ampliando a oferta de pontos de embarque/desembarque de passageiros em aproximadamente 20%.

O Novo Programa de aceleração do Crescimento pretende investir em projetos hidroviários para a melhoria e ampliação do transporte aquaviário no Brasil. O Novo PAC realizará obras e ações como dragagem, derrocamento, sinalização em hidrovias que permitam a navegabilidade ao longo de todo o ano. O programa vai incentivar também a expansão de terminais hidroviários de carga e passageiros, sobretudo na Região Norte do Brasil, bem como ações para aumentar a eficiência das eclusas nacionais<sup>8</sup>.

Figura 6: Novo PAC - Investimento em infraestrutura aquaviária

Modalidades	Qtd	Bi. (R\$)	Tipo
Derrocamentos	02	1,4	Público/Privado
Dragagens	06	0,4	Público
Sinalizações	03	0,1	Público/Privado
Eclusas – Recuperação, Manutenção e Operação	07	0,5	Público/Privado
Terminais Hidrov. – IP4s – Construção e Recuperação	20	0,9	Público
Terminais Hidrov. – IP4s – Manutenção	75	0,5	Público
Terminais Hidroviários – Projetos	06	0,01	Público
Planos e Levantamentos Hidroviários	07	0,2	Público
Estudos para Concessão – Hidrovias	04	0,01	Público
Estudo para definição de modelo de Concessão – Terminais Hidroviários – IP4s	01	0,01	Público
<b>Total</b>	<b>131</b>	<b>4,1</b>	

Fonte: Gov. Federal do Brasil - Casa Civil

Destaca-se que o valor de 1,4 bilhões de reais será distribuído em empreendimentos localizados em apenas 75 cidades da Região Norte, o que dá um alto montante por município. Ademais, estes estão geograficamente posicionados no interior da Amazônia Legal, isto faz com que o efeito multiplicador do investimento

<sup>8</sup> <https://www.gov.br/casacivil/pt-br/novopac/transporte-eficiente-e-sustentavel/hidrovias>



seja de alto poder de indução para novas inversões econômicas em pontos de baixa renda.

Cabe ressaltar também, que, os demais recursos destinados à melhoria da navegabilidade fortalecem e ampliam a estrutura do mercado de transporte de passageiros nos estados da Amazônia Legal.

Ante o exposto, é possível concluir que o segmento de transporte de passageiros fluvial irá de forma induzida, isto é, com incentivos econômicos.

Quanto à perspectiva de investimentos do setor público na infraestrutura de transportes aquaviário, fica evidente a projeção de expansão do mercado de transporte de passageiro por hidrovias na Região da Amazônia Legal.

## 07. Considerações Finais:

Face a extensão territorial e as condições climáticas da Região Amazônica, os modais rodoviário e aéreo tomaram proporções menores perante o modal aquaviário, grande parte da população do interior utiliza as hidrovias para acessar serviços públicos gratuitos em cidades de maior porte. Inúmeras comunidades e localidades possuem como única opção de transporte a via fluvial, esta situação grifa a importância do transporte aquaviário de passageiros na região como de elevada importância social.

Os estados do Amazonas, Maranhão, Pará, Roraima e Rondônia possuem ao total 55 Instalações Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) em condições de operação e o DNIT, órgão federal responsável pela infraestrutura de transportes, pretende inaugurar mais 10 Terminais Hidroviários neste modelo, assim ampliando a oferta de pontos de embarque/desembarque de passageiros em aproximadamente 20%.

De acordo com o Painel de Informações da ANTAQ, o número de emissões de outorgas e a capacidade de carga das embarcações que o ofertam o serviço de transporte de passageiros têm aumentado gradualmente ao longo dos anos, esta tendência também ocorre com a idade média da frota que vem envelhecendo paulatinamente.

Quanto à conectividade, a ANATEL informa que a Região Norte possui baixa cobertura digital de 4ª Geração (4G) em relações às demais regiões do país. Acrescenta-se a esta realidade o estudo da empresa PWC, que calculou o Índice de Privação Online, no qual a região é classificada como Subconectada. Portanto, políticas públicas baseadas na disponibilidade de sinal de internet e no letramento digital tendem a não ser exitosas.

A demanda pelo modal aquaviário tende a uma expansão, a estimativa de movimentação anual de passageiros dos principais trechos/linhas estaduais nos estados do Amazonas e Pará, feita pela UFPA em 2017, projetou para o ano de 2026 um aumento de mais de 50% na procura, com média estimada de 2.636.557 e de 6.285.846 passageiros, respectivamente.

O novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) prevê um portfólio de investimentos de 1,4 bilhões de reais em melhorias da infraestrutura hidroviária, além de fomentar o segmento de transporte de passageiros fluvial com incentivos

econômicos, o efeito multiplicador do investimento tende a induzir novas inversões privados em pontos de baixa renda, como é o caso da maioria das cidades quem possuem 55 Instalações Portuária Pública de Pequeno Porte.

A constante expansão da demanda e da oferta dos serviços referentes ao transporte de passageiros de águas interiores requer uma ampliação da capilaridade dos órgãos de fiscalização e da capacitação dos agentes de fiscalização para entender as particularidades deste setor, com o intuito de harmonizar as relações de consumo e exigir o cumprimento do Código de Defesa do Consumidor.

Os dados socioeconômicos apresentados podem ser acessados no mapa dinâmico, no formato KMZ, através do link (disponibilizar).

08. Declaração responsabilidade técnica

Eu, Economista André Luís Beck de Souza, Consultor contratado para a execução dos trabalhos do Contrato n.º CI00782/2023, atesto a qualidade técnica do produto entregue.

09. Termo de encerramento

O Produto 03 - Caracterização do mercado de transportes aquaviário de passageiros, na Amazônia Legal.

Brasília, 15 de março de 2024.