

# DIRETRIZES DA POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE HIDROVIÁRIO



**Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do  
Agronegócio**

**30/11/2010**

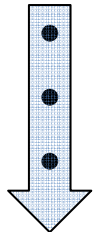
# Contexto: Retomada da atividade de Planejamento

Seguindo diretrizes:

- Conselho Nacional de Integração das Políticas de Transportes – CONIT
- Plano Nacional sobre Mudanças do Clima

## Iniciativas

**PNLT**



- Fomento à navegação interior no Brasil
- Garantia dos usos múltiplos das águas
- Planejamento integrado dos recursos hídricos

## **Diretrizes da Política Nacional de Transporte Hidroviário**

- Baliza as ações do setor público
- Referencia para iniciativas do setor privado
- Meta: elevar a participação do modal hidroviário

# Transporte Hidroviário

- Redução de tarifas

Tarifa hidroviária =  $\frac{1}{2}$  Tarifa Ferroviária =  $\frac{1}{4}$  Tarifa Rodoviária

- Elevada viabilidade de implantação de corredores hidroviários

PNLT: Hidrovias com até 18% de TIR só na redução de custos logísticos.

- Redução dos fluxos de caminhões nas rodovias

DNIT: 81,3 mil acidentes envolvendo veículos de carga

DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO:  
**QUESTÃO NACIONAL**

## Obstáculos para o desenvolvimento da navegação interior

- Conflito para o uso múltiplo dos recursos hídricos:  
Empreendimentos hidrelétricos sem obras de transposição dos barramentos

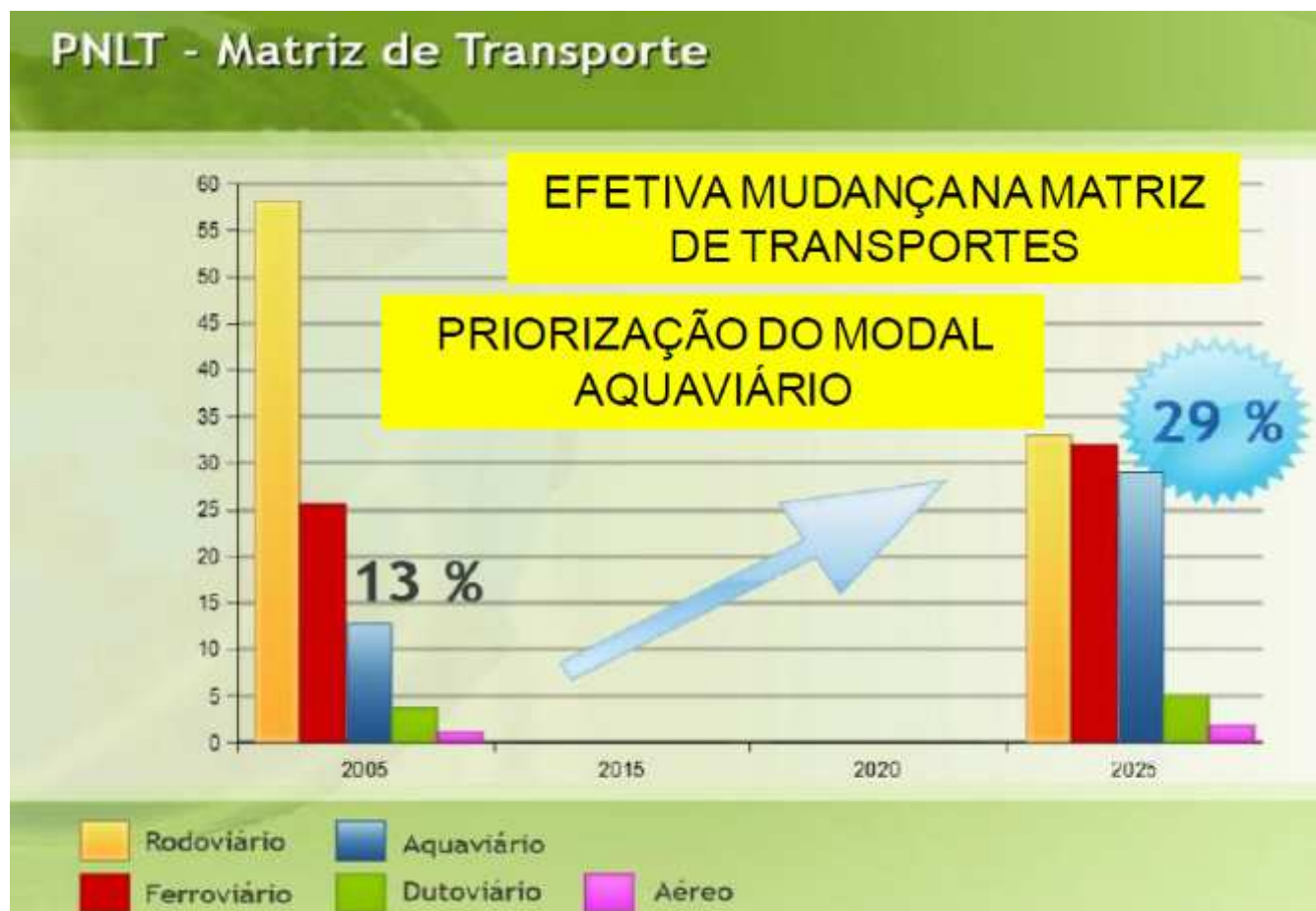
PNMC: “*para a necessidade de adoção de medidas que **garantam a existência de eclusas** em todos os projetos hidrelétricos a serem implantados em cursos d’água comprovadamente navegáveis”*”

- Definição e modernização das atuais normas vigentes:
  - Regulamentos
  - Licenciamento ambiental de intervenções hidroviárias
  - Transporte multimodal
  - Papel das Administrações Hidroviárias.

## OBJETIVOS GERAIS

Ampliar a participação do setor hidroviário no transporte interno de pessoas e cargas:

- Desenvolvimento sustentável da economia brasileira



# DIRETRIZES PARA O SETOR HIDROVIÁRIO

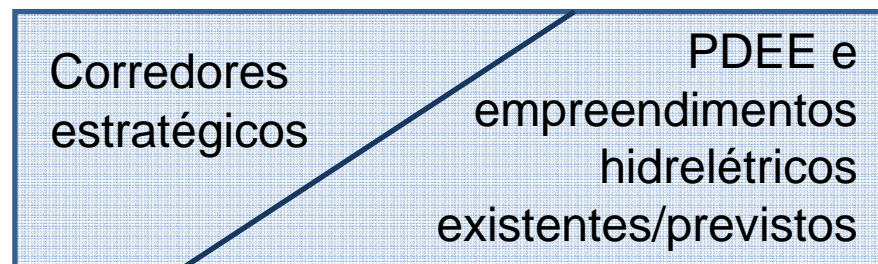
- i. Fortalecer a gestão pública no setor hidroviário
- ii. Melhorar o nível de serviço do transporte de passageiros
- iii. Implantar as eclusas prioritárias
- iv. Regulamentar o Licenciamento Ambiental de Intervenções em Hidrovias
- v. Implantar Programa Nacional de Manutenção Hidroviária
- vi. Ampliar o conhecimento das condições de navegabilidade
- vii. Priorização de trechos de interesse
- viii. Apoiar a Marinha no programa de formação de fluviários
- ix. Implantar terminais de transbordo e acessos rodoferroviários nas hidrovias
- x. Garantir acesso hidroviário aos portos do Norte
- xi. Propor medidas institucionais de fomento à navegação interior
- xii. Criar Conselhos de Usuários do Transporte Hidroviário nas bacias hidrográficas
- xiii. Ampliar a articulação com os Órgãos de Controle

# ECLUSAS PRIORITÁRIAS

Premissas adotadas:

- Definição dos corredores estratégicos

- Interfaces:



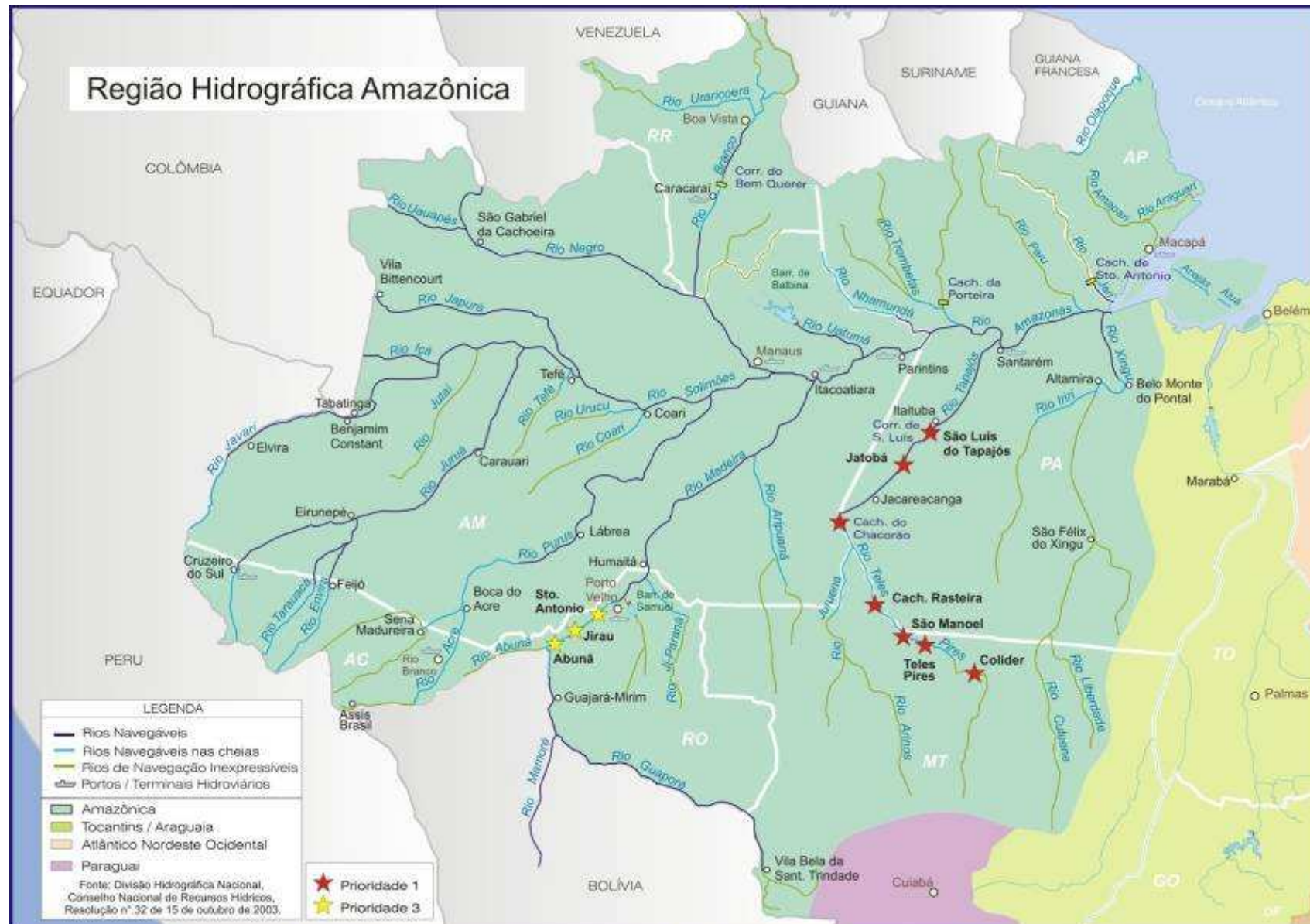
- Grupo de Trabalho: MT, DNIT, ANTAQ, SAE/PR, MAPA, CNA, IBRAM

## **Seleção de 62 eclusas de interesse estratégico**

- Estabelecimento de 3 Níveis de Prioridade
- Estimativa do custos das eclusas a partir dos projetos básicos

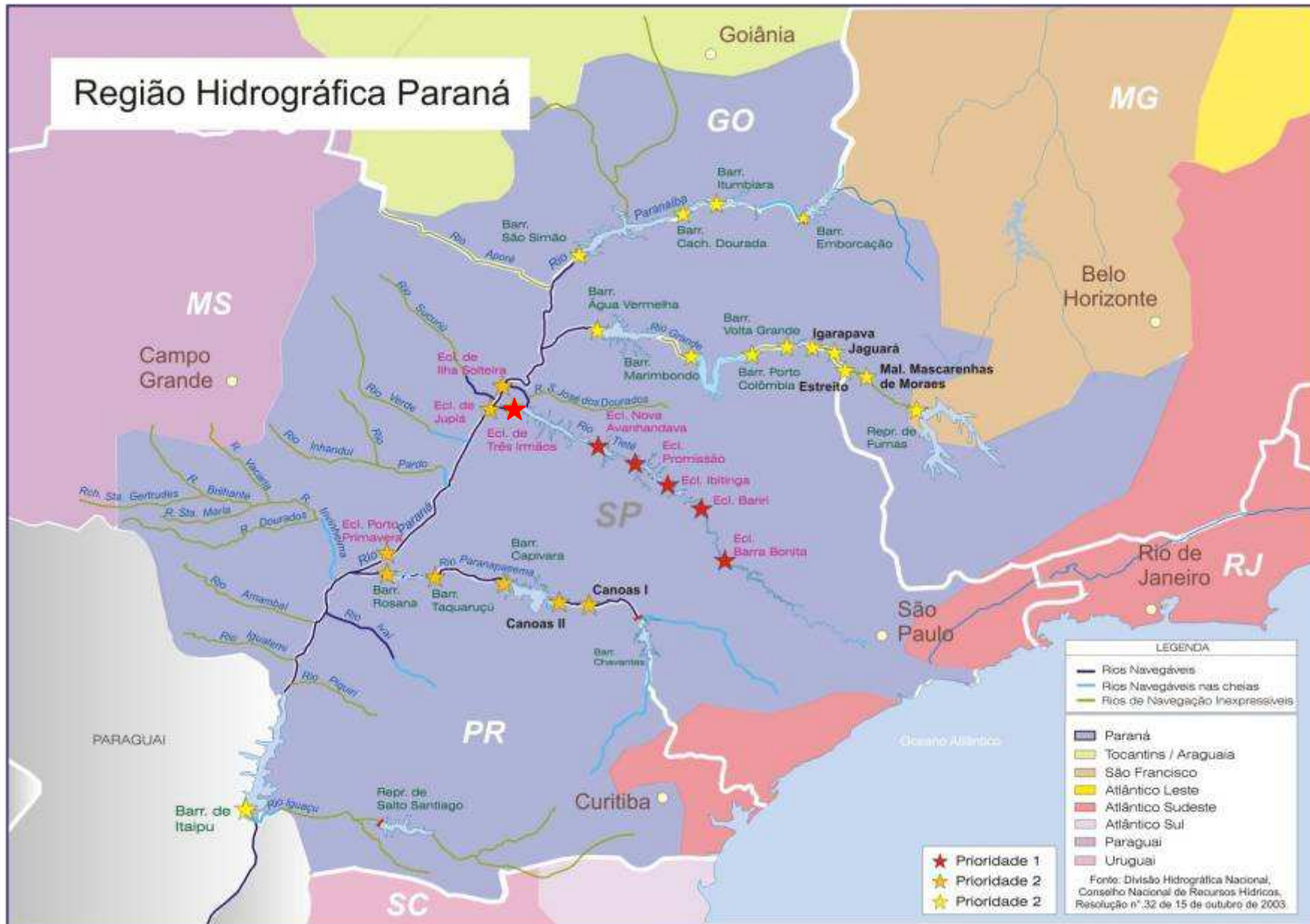
$$\text{Custo} = f(\text{altura de queda}, \text{ comboio e situação da UHE})$$

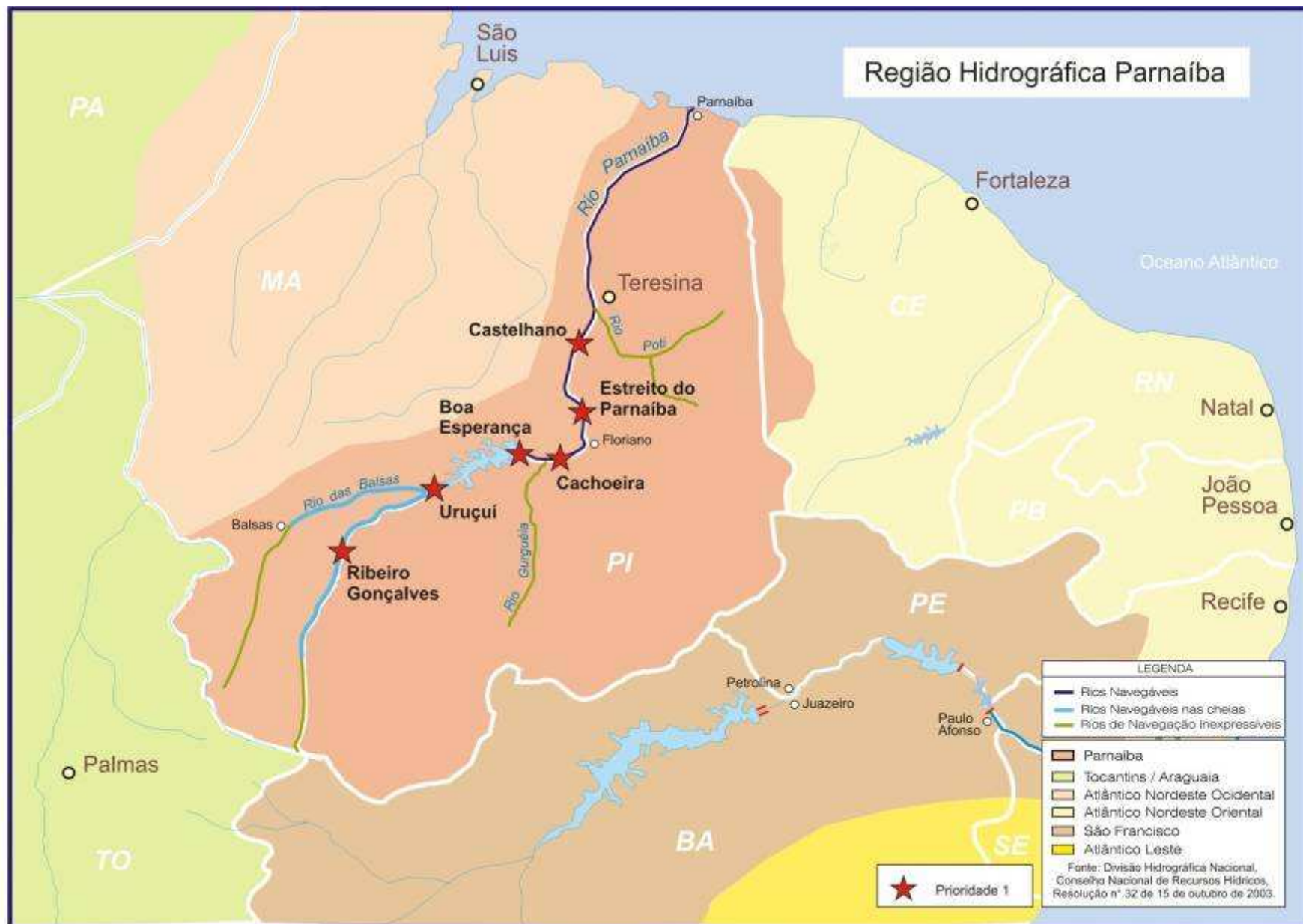
- Implantação estimada em 4 anos;
- Observância do cronograma do setor elétrico (PDEE 2009-2019)



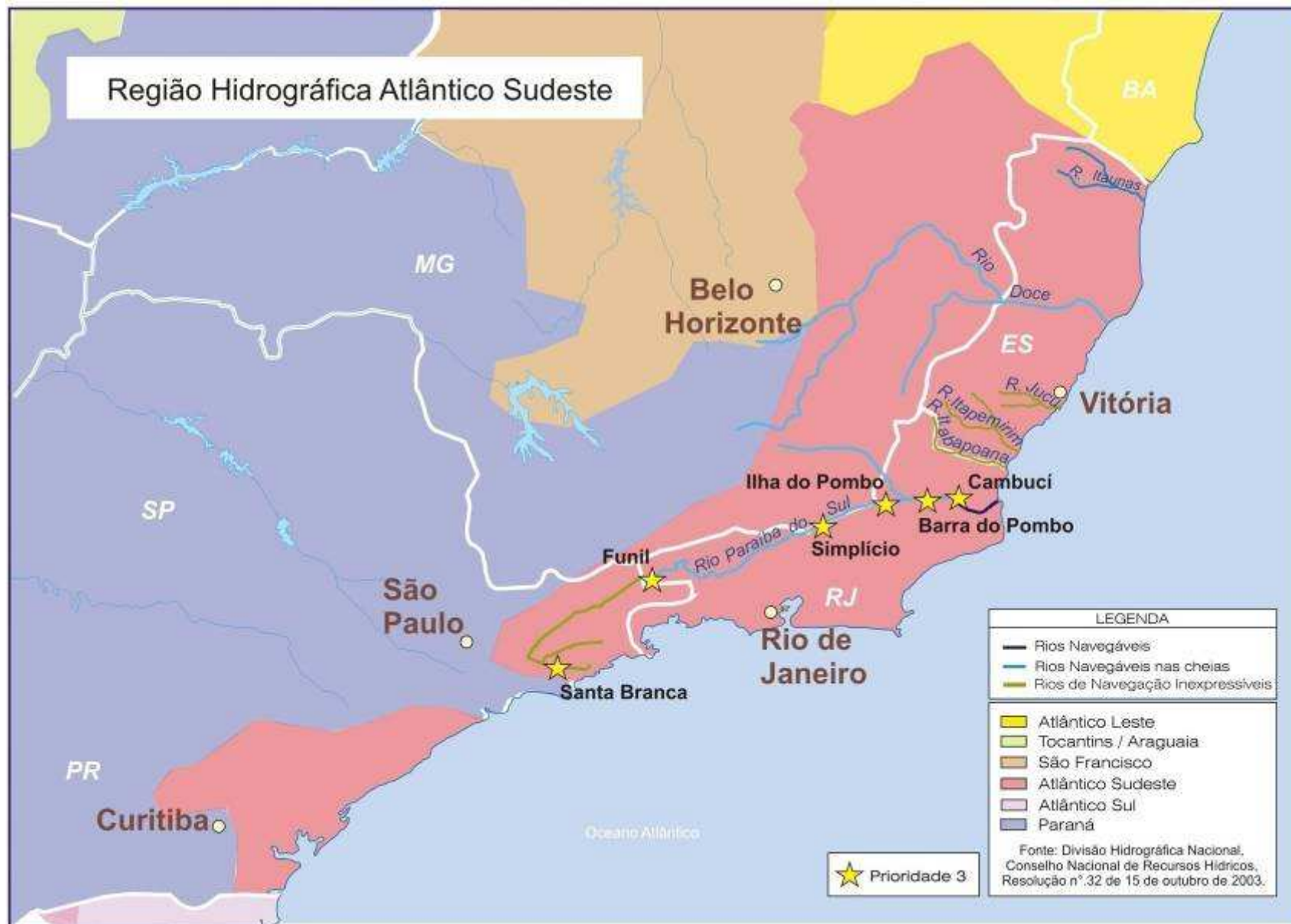












## 27 ECLUSAS DE PRIORIDADE 1

ORÇAMENTO DE ECLUSAS PRIORITÁRIAS													
Rio	Eclusa	Situação UHE	Prioridade	Investimento (10 <sup>6</sup> R\$)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Araguaia	Santa Isabel	Projetada	1	131,75			32,94	32,94	32,94	32,94			
Parnaíba	Boa Esperança	Existente	1A	53,00	53,00								
Parnaíba	Cachoeira	Projetada	1B	77,25		19,31	19,31	19,31	19,31				
Parnaíba	Castelhano	Projetada	1B	64,20		16,05	16,05	16,05	16,05				
Parnaíba	Estreito	Projetada	1B	64,20		16,05	16,05	16,05	16,05				
Parnaíba	Ribeiro Gonçalves	Projetada	1B	253,81		63,45	63,45	63,45	63,45				
Parnaíba	Uruçuí	Projetada	1B	148,47		37,12	37,12	37,12	37,12				
Tapajós	São Luís do Tapajós	Projetada	1A	720,00		180,00	180,00	180,00	180,00				
Tapajós	Jatobá	Projetada	1B	320,00			80,00	80,00	80,00	80,00			
Tapajós	Chacorão	Projetada	1C	620,00			155,00	155,00	155,00	155,00			
Teles Pires	Eclusa em Cachoeira Rasteira***	Projetada	1D	709,14				177,28	177,28	177,28	177,28		
Teles Pires	São Manoel	Projetada	1E	600,00				150,00	150,00	150,00	150,00		
Teles Pires	Teles Pires	Projetada	1F	1.200,00				300,00	300,00	300,00	300,00		
Teles Pires	Colíder	Projetada	1G	500,00					125,00	125,00	125,00	125,00	
Teles Pires	Sinop	Projetada	1H	720,00					180,00	180,00	180,00	180,00	
Tietê	Bariri	Existente	1A	255,00	63,75	63,75	63,75	63,75					
Tietê	Barra Bonita	Existente	1A	255,00	63,75	63,75	63,75	63,75					
Tietê	Ibitinga	Existente	1A	255,00	63,75	63,75	63,75	63,75					
Tietê	Nova Avanhandava	Existente	1A	697,00	174,25	174,25	174,25	174,25					
Tietê	Promissão	Existente	1A	306,00	76,50	76,50	76,50	76,50					
Tietê	Três Irmãos	Existente	1A	756,00	189,00	189,00	189,00	189,00					
Tocantins	Estreito	Existente	1A	600,00		150,00	150,00	150,00	150,00				
Tocantins	Luís Eduardo Magalhães	Existente	1B	726,00		181,50	181,50	181,50	181,50				
Tocantins	Marabá	Projetada	1C	368,68			92,17	92,17	92,17	92,17			
Tocantins	Serra Quebrada	Projetada	1D	509,12			127,28	127,28	127,28	127,28			
Tocantins	Tupiratis	Projetada	1E	316,01				79,00	79,00	79,00	79,00		
Tocantins	Ipueiras	Projetada	1F	379,21				94,80	94,80	94,80	94,80		
<b>TOTAL (10<sup>6</sup> R\$)</b>					<b>684,00</b>	<b>1.294,48</b>	<b>1.781,87</b>	<b>2.582,96</b>	<b>2.256,96</b>	<b>1.593,48</b>	<b>1.106,09</b>	<b>305,00</b>	<b>-</b>
<b>PLANO PLURIANUAL (10<sup>6</sup> R\$)</b>					<b>684,00</b>	<b>7.916,28</b>				<b>3.004,57</b>			
<b>TOTAL DE DESEMBOLSO (10<sup>6</sup> R\$)</b>					<b>11.604,85</b>								

**MT necessitará investir cerca de R\$ 11,6 bilhões até 2018**



# MODELAGEM PARA VIABILIZAÇÃO DE ECLUSAS

PNLT: principal diretriz do setor hidroviário:

- Garantir que a geração de energia não inviabilize a navegação fluvial

## ECLUSAS

Esforços da ANA:

Processo de outorga para empreendimentos hidrelétricos :

Exigência de projeto básico de eclusa

alguns problemas



Projeto indicam localização fora do barramento, extenso canais, difícil acesso,  
exigem obras complementares restringem a capacidade de transporte

Grande entrave:

Posição do setor elétrico: Total separação das intervenções setoriais - estudos, projetos, licenciamentos, licitações, execução, operação e manutenção:

Eclusa e Hidrelétrica: dissociados



# MODELAGEM PARA VIABILIZAÇÃO DE ECLUSAS

Proposta MT:

Eclusas já consideradas na concepção do barramento

Ações preliminares: simultâneas à construção da usina: redução de tempo e custo

Desejável: operação/manutenção: Concessionária de energia

MT: arcará com os custos da eclusas (sem prejudicar o cronograma do setor elétrico)

Exigências do MT:

- Indicar, que barramentos deverão conter eclusas.
- Aprovar a alternativa sugerida para a transposição hidroviária
- Aprovar o projeto básico de engenharia e estabelecer o cronograma de execução

Posicionamento refletido : Projeto de Lei nº 3009/1997

# MODELAGEM PARA VIABILIZAÇÃO DE ECLUSAS

## DESAFIO

### Mecanismo Jurídico-institucional

que possibilite o repasse de recursos financeiros do setor transportes para o setor elétrico e as diretrizes gerais estejam alinhadas com as premissas dos leilões de energia.

Considerados aspectos fundamentais defendidos pelo setor elétrico:

- Manutenção ou redução da tarifa de energia elétrica,
- Manutenção do cronograma de geração
- Garantia do recebimento dos recursos para custeio das eclusas

Modelo jurídico-institucional seja consensuado:

MT:aplicação já nos próximos leilões de energia do Rio Teles Pires

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Incremento da navegação deve ser encarado como prioridade nacional

Proposta:

**Pacto nacional pelo transporte hidroviário**

Sociedade brasileira deve defender esta causa que contribui para a afirmação do Brasil como potência do século XXI.

**MUITO OBRIGADO PELA ATENÇÃO**

**[www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br)**