

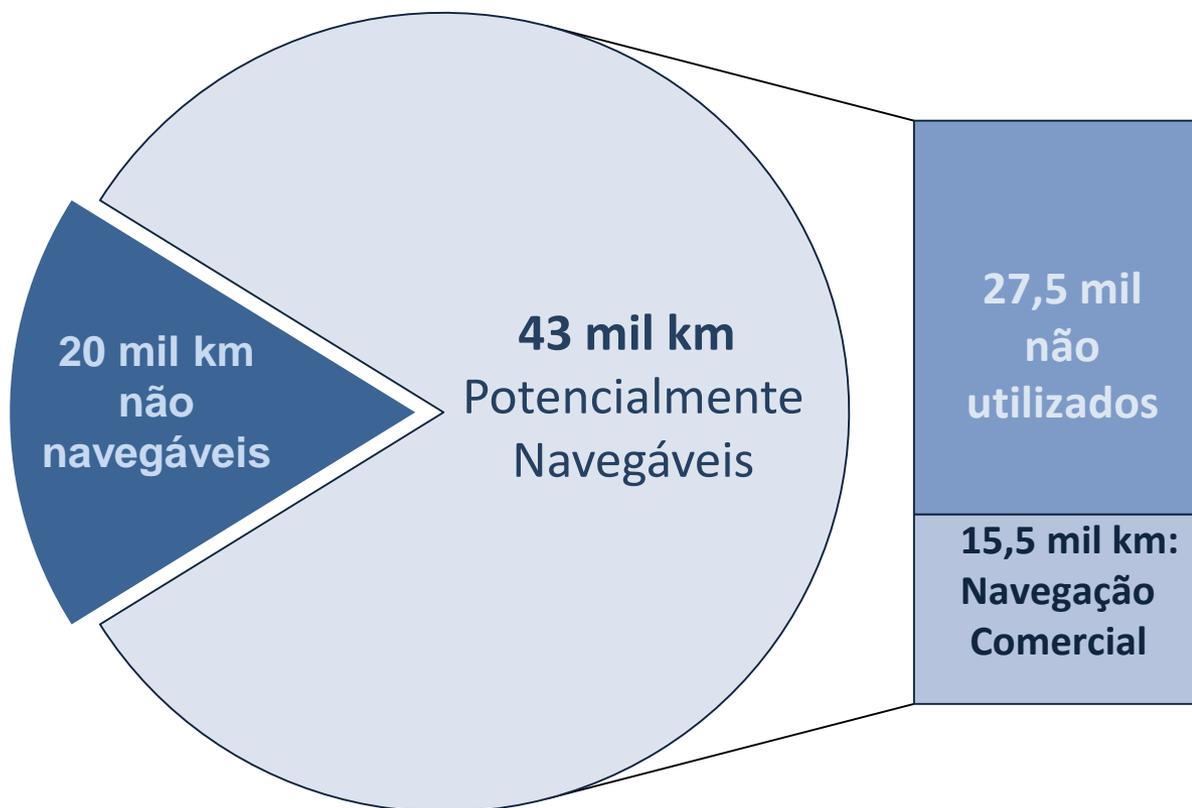
# Política e Estratégia no Setor Hidroviário



*Audiência Pública Ordinária - Câmara dos Deputados  
Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável  
Anexo II- Plenário nº 8*

# Navegação comercial no Brasil

**Total: 63 mil km (rios e lagos/lagoas)**

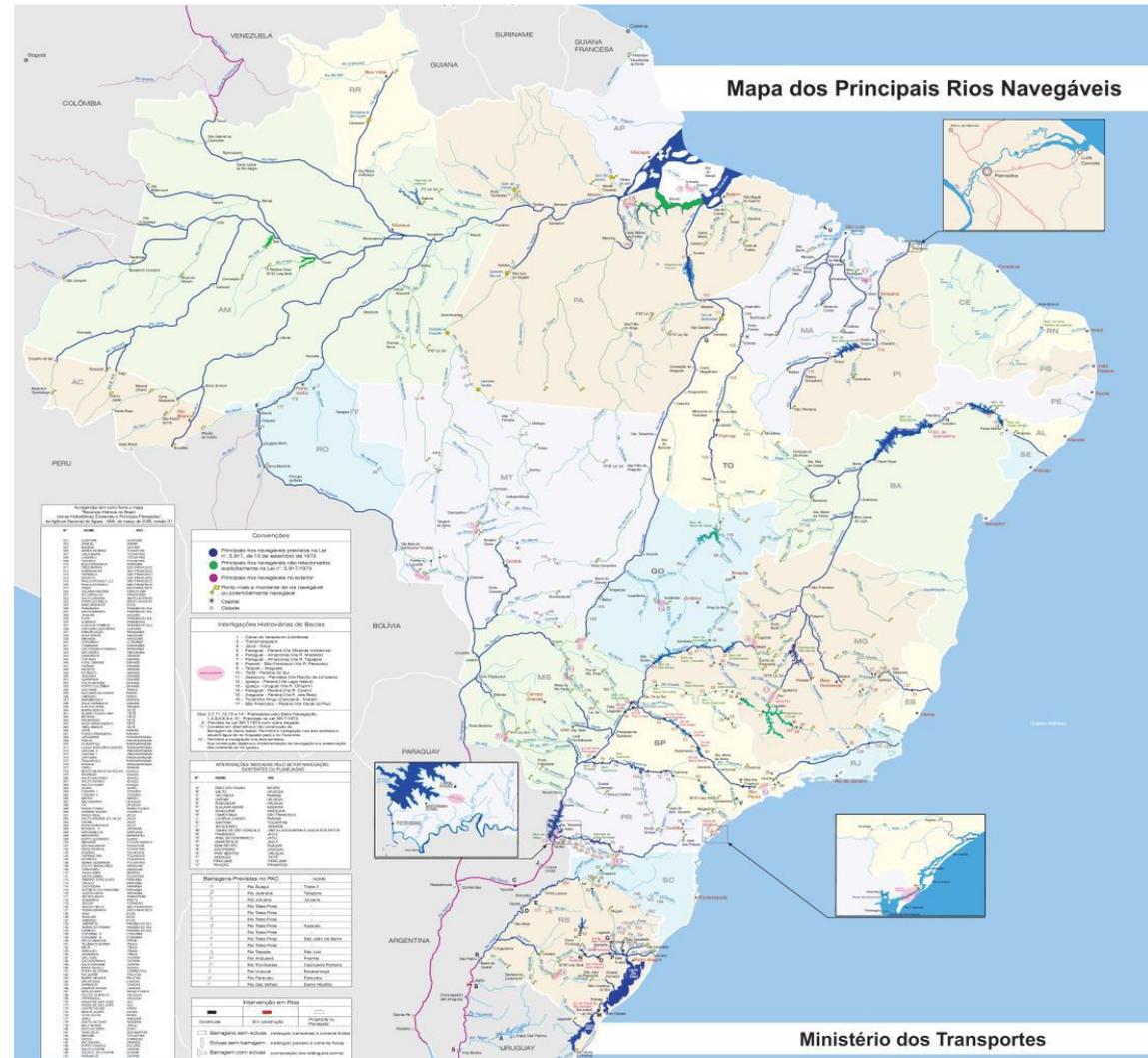


# Navegação comercial no Brasil

Transporte de carga:  
Hidroviás 4%  
X  
Rodovias 58%

**Atualmente**  
Hidroviás:  
45 milhões ton./ano

Potencial mínimo:  
180 milhões ton./ano



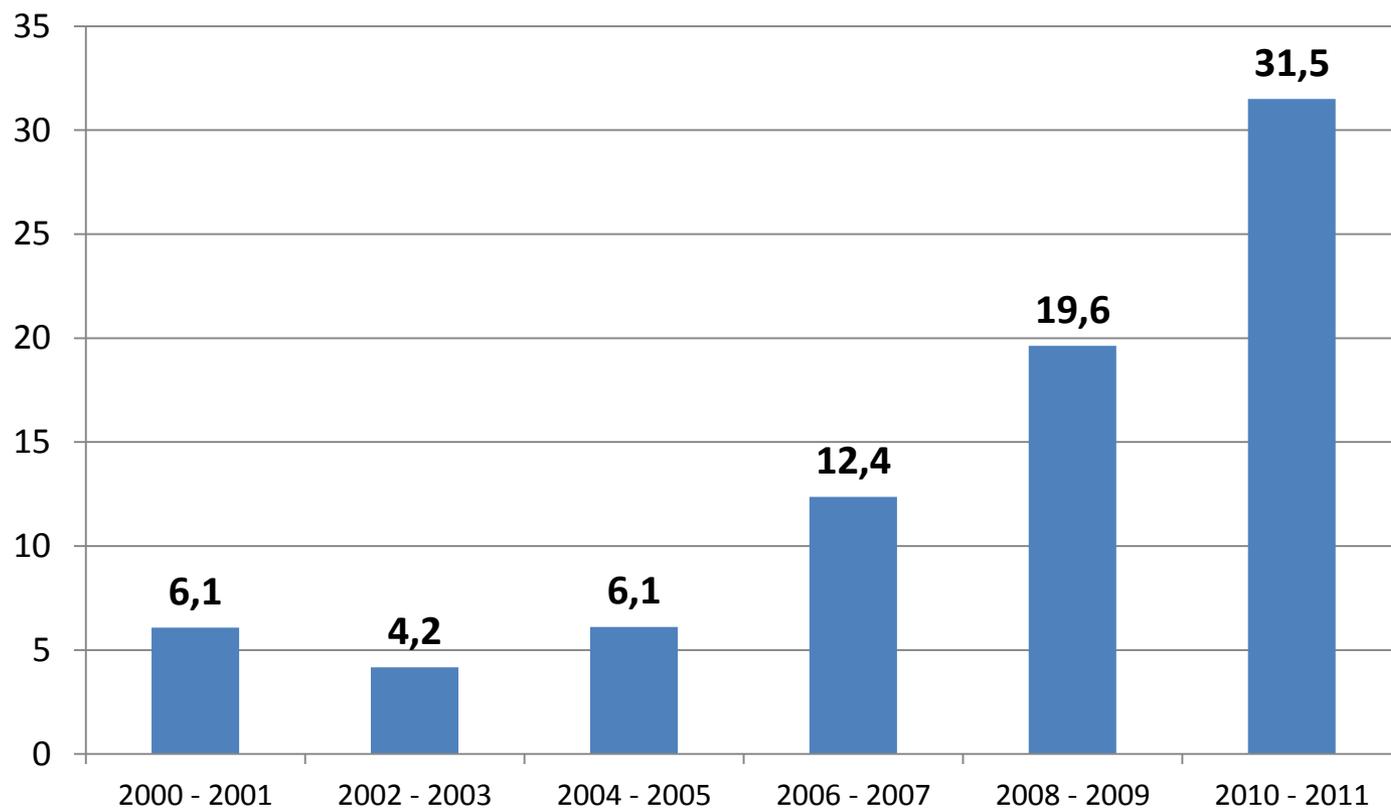
## Obstáculos para o desenvolvimento da navegação interior

- Conflito para o uso múltiplo dos recursos hídricos:  
Empreendimentos hidrelétricos sem obras de transposição dos barramentos  
  
Plano Nacional sobre Mudança do Clima: *“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.
- Falta de planejamento estratégico e investimentos no setor é uma questão histórica

## Voltando a Investir

- Ao longo dos anos 80, o Brasil sofreu o reflexo de diversas crises externas que acarretaram um longo período de contração de investimentos, afetando fortemente o setor de transportes.
- O Governo Federal, ao reconhecer que o crescimento do País está associado aos investimentos em infraestrutura e em transportes, estabeleceu tratamento fiscal diferenciado para tais investimentos.
- Estamos agora atingindo novos patamares orçamentários para o Ministério dos Transportes.
- Com a estabilidade econômica restabeleceu-se a possibilidade de realizar planejamento de longo prazo - [PNLT 2008-2023](#)

## Ministério dos Transportes Evolução de Investimento realizados\* (R\$ bilhões)



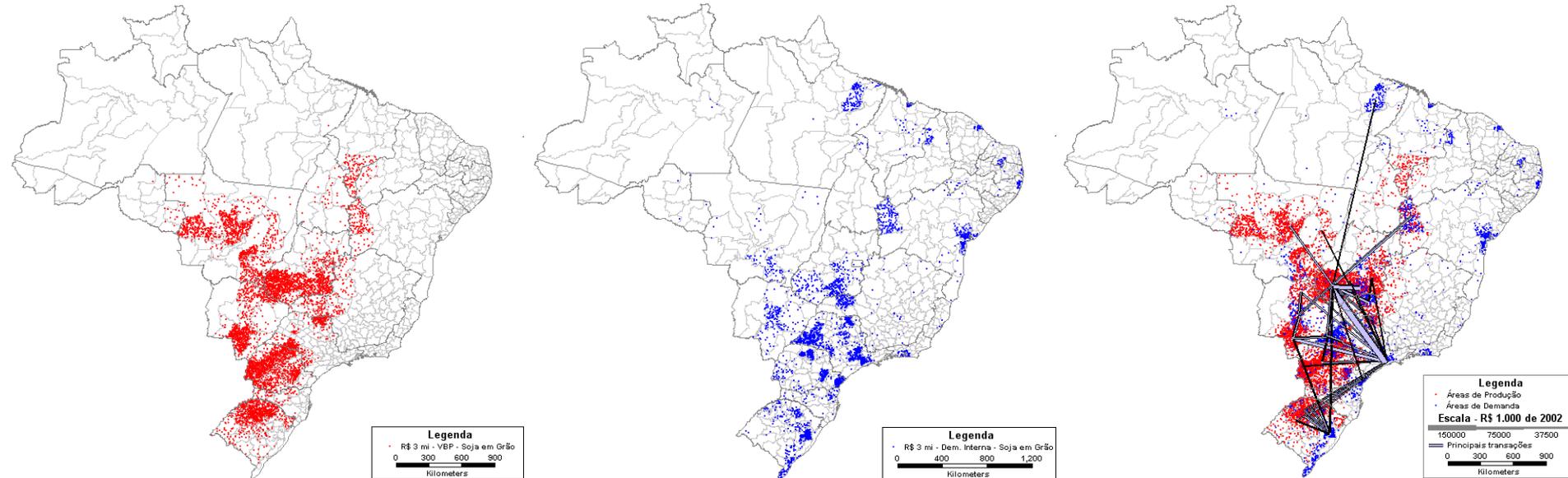
\* RAP LIQUIDADO + EMPENHOS  
LIQUIDADOS

# PNLT

## Plano Nacional de Logística e Transportes

# Plano Nacional de Logística & Transportes – PNLT

## As 10 Idéias-força



1. Planejamento nacional, de **caráter indicativo**
2. **Plano para o Estado** brasileiro, não plano de um governo
3. Continuidade como processo de **planejamento permanente** no Ministério dos Transportes
4. Visão de **desenvolvimento econômico de médio e longo prazo**, considerando o contexto global
5. Planejamento do sistema federal de transportes, mas com um caráter **nacional e federativo**

# Plano Nacional de Logística & Transportes – PNLT

## As 10 Idéias-força

6. Orientado para a **multimodalidade e racionalidade da matriz** de transportes
7. Enfoque não tradicional, considerando **fatores logísticos**
8. Enfoque não tradicional, considerando **fatores de nexos político**
9. **Gestão institucional do plano** – readequação das estruturas de planejamento do setor federal de transportes
10. Compromisso com o **território e o meio ambiente** (incorporou o Zoneamento Ecológico Econômico - ZEE)

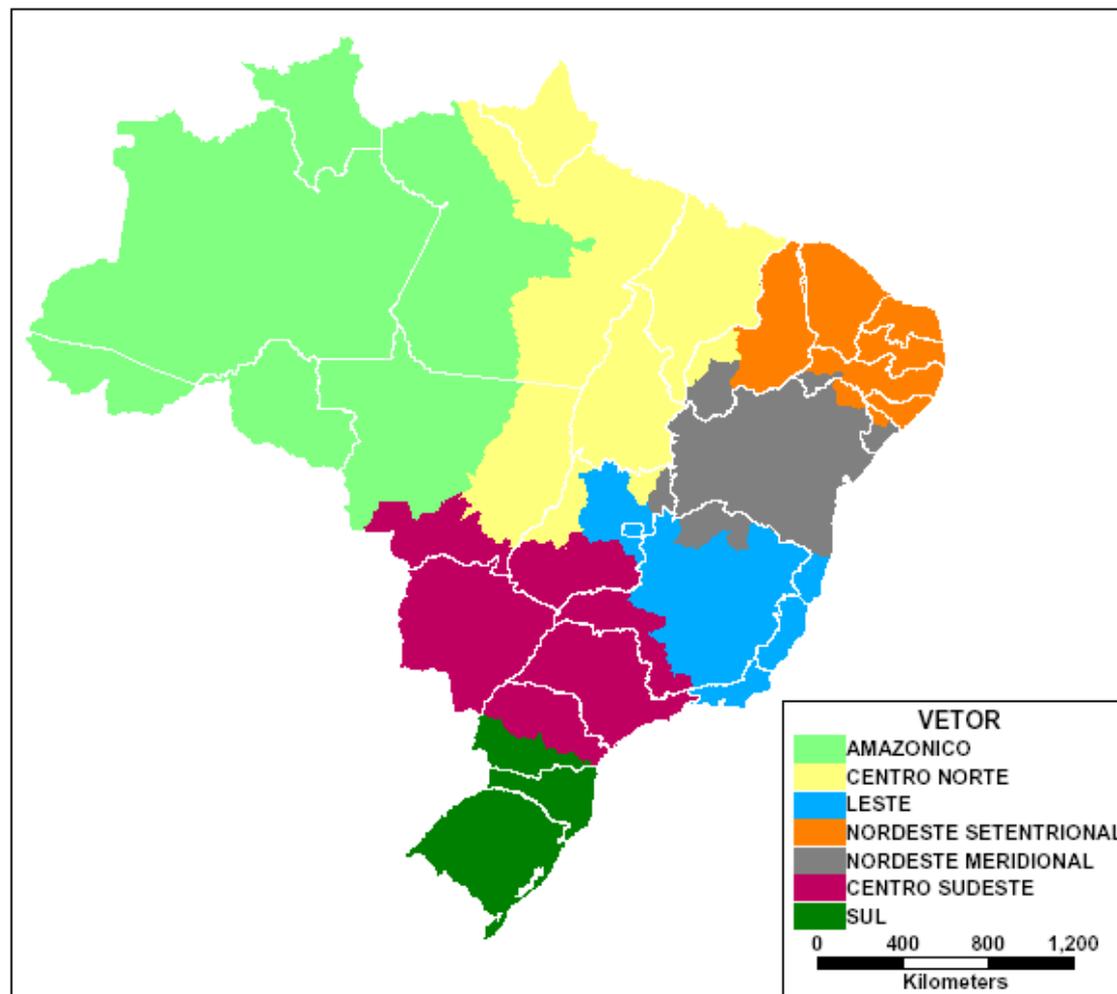


# Plano Nacional de Logística & Transportes – PNLT

## Vetores Logísticos

Espaços territoriais onde há uma dinâmica socioeconômica mais “homogênea” sob os pontos de vista de:

- **Produções**
- **Deslocamentos preponderantes** nos acessos a mercados e exportações
- **Interesses comuns** da sociedade
- Patamares de **capacidades tecnológicas e gerenciais**
- **Problemas e restrições comuns**, que podem convergir para a construção de um esforço conjunto de superação de entraves e desafios.



# Plano Nacional de Logística & Transportes – PNLT

## Objetivo Geral

Formalizar e perenizar instrumentos de análise, sob a ótica logística, para dar suporte ao planejamento de intervenções públicas e privadas na infraestrutura e na organização dos transportes, de modo a que o setor possa contribuir para a consecução das metas econômicas, sociais e ecológicas do País, em horizontes de médio a longo prazo, rumo ao desenvolvimento sustentado.

# Plano Nacional de Logística & Transportes – PNLT

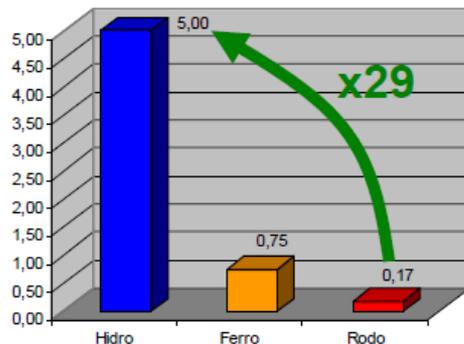
## Plano de Ação de elaboração e atualização do Plano

- ❖ 2006:
  - 4 workshops
  - 1 encontro regional
  - 9 reuniões regionais - apoio da Confederação Nacional da Indústria
  - Diversas palestras e reuniões de avaliação
  - Debates com inúmeros órgãos e entidades públicos e privados afins ou correlatos com os transportes
  
- ❖ 2007:
  - reavaliação nas 27 Unidades da Federação (apoio do Conselho de Secretários Estaduais de Transportes)
  
- ❖ 2010:
  - Reavaliação com UF's para preparação do PPA 2012-2015 (apoio Consetrans)
  
- ❖ 2010 – 2012:
  - Revisão Total: metodologia, portfólio.

# Plano Nacional de Logística & Transportes – PNLT

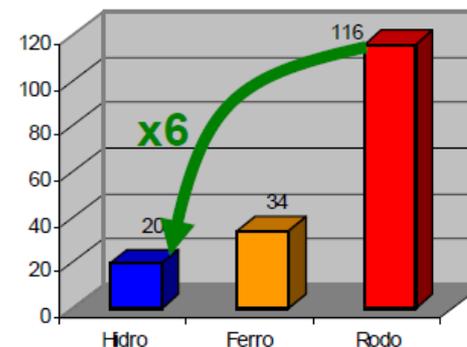
## Enfoque ambiental: comparação entre os modos de transporte

EFICIÊNCIA ENERGÉTICA: CARGA / POTÊNCIA (t / HP)



EMIÇÃO DE POLUENTES:

CO<sub>2</sub> (kg/1.000 tku)

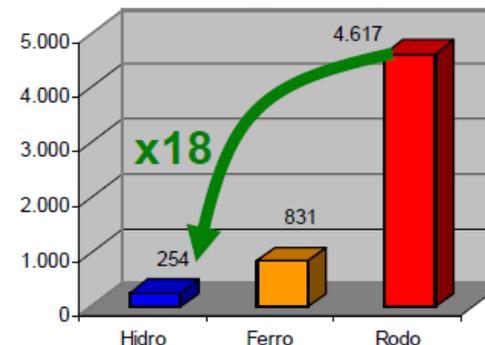


CONSUMO DE COMBUSTÍVEL: (LITROS / 1.000 TKU)



Fonte: Ministério dos Transportes - 1997

Nox (g/1.000 tku)



Fonte: DOT/Maritime Administration e TCL

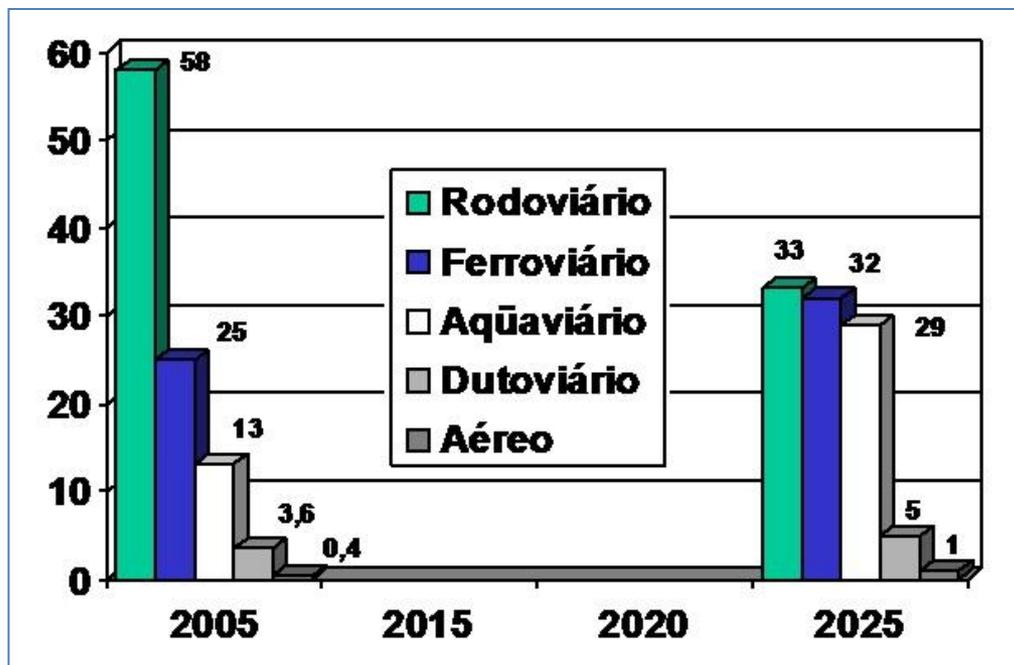
Transporte Hidroviário

- maior eficiência energética
- menor consumo de combustível
- menores quantidades de emissões
- maiores ganhos ambientais

# Plano Nacional de Logística & Transportes - PNLT

## Proposições para o Setor Hidroviário

1. Ampliar a participação do setor hidroviário e ferroviário na matriz de transportes
2. Fomento à Navegação Interior e à Cabotagem no Brasil
3. Garantia dos usos múltiplos das águas
4. Planejamento integrado dos recursos hídricos



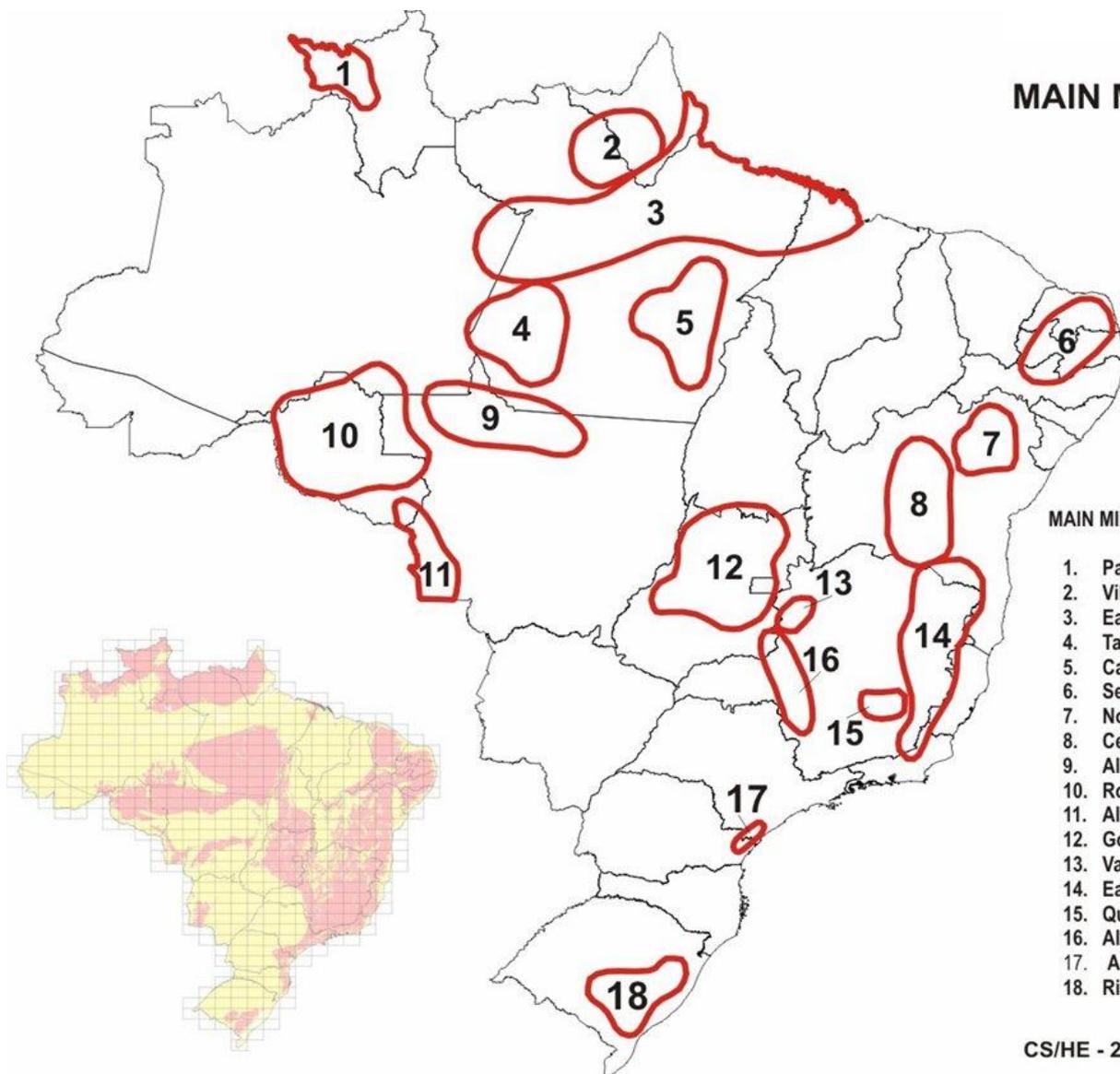
***Com o PNLT é possível realizar  
simulações de carregamento de rede  
logística de abastecimento e  
exportação***

**Projeções macroeconômicas da versão atual do  
PNLT 2012-2031**

## PRINCIPAIS PROVÍNCIAS MINERAIS DO BRASIL

Fonte: MME

## MAIN MINERAL PROVINCES OF BRAZIL

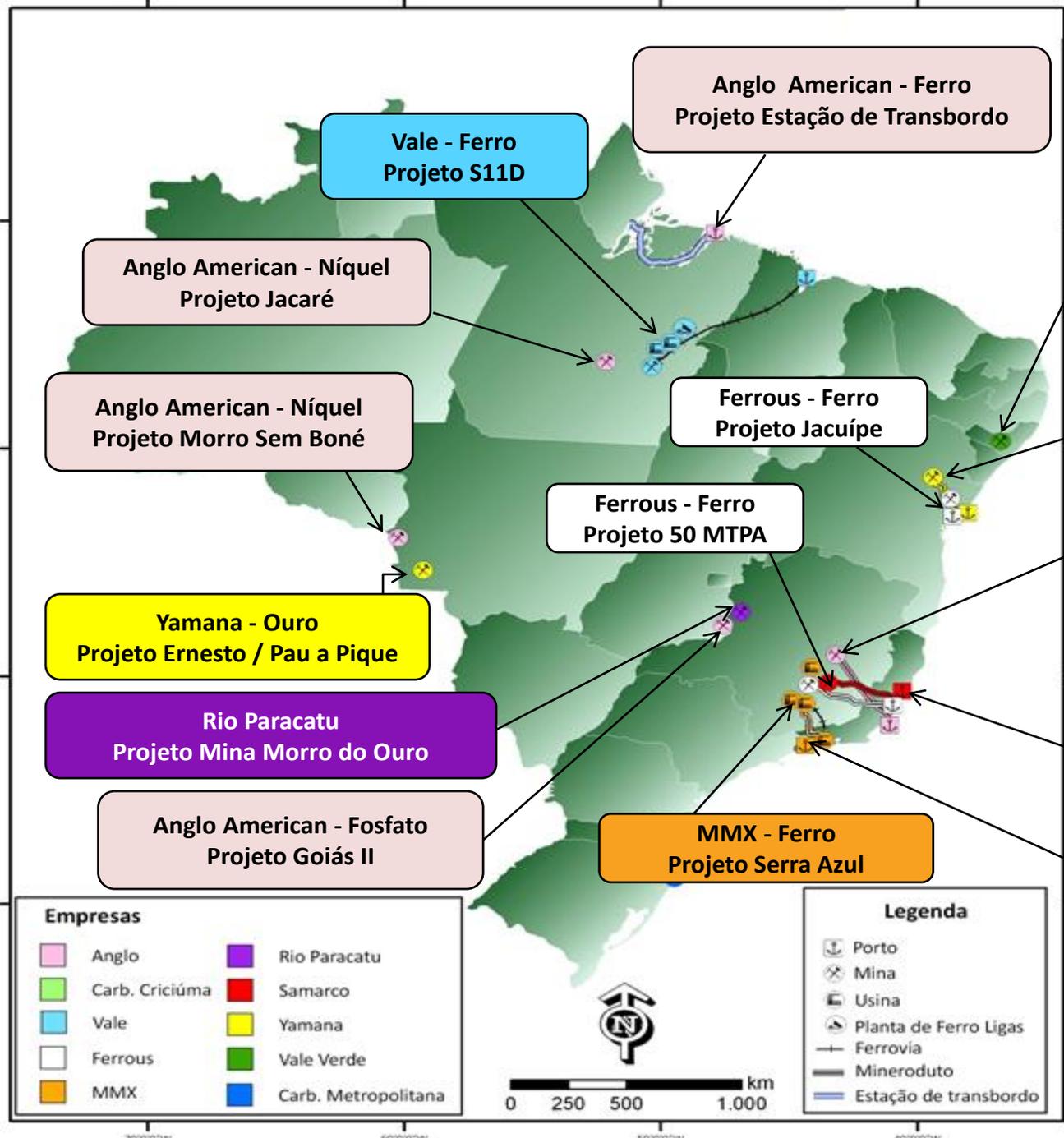


### MAIN MINERAL PROVINCES OF BRAZIL

1. Parima: Au, Sn
2. Vila Nova: Au, Mn, Cr
3. Eastern Amazon: bauxite, kaolin
4. Tapajós: Au
5. Carajás: Fe, Au, Mn, Cu, Ni, Cr, Sn, W, Al, Ag, Mo
6. Seridó: W, Sn, Nb-Ta, Au, Be, Li, gems
7. Northeast Bahia: Au, Mn, Cr, Cu, Ba, gems, diam.
8. Central Bahia: Au, diam., P, Pb, Zn, Ba, Fe, Sn, U, Q
9. Alta Floresta-Aripuanã: Au, Pb, Zn, Cu, Ag
10. Rondonia: Sn, Au, Cu, gems
11. Alto Guaporé: Au, Ni
12. Goiás: Au, Sn, Ni, Pt, Cu, Co, Pb, Zn, Mn, Cr, Al, crysolite, gems
13. Vazante-Paracatu: Zn, Pb, Au, P
14. Eastern Brazil: Be, Li, Nb-Ta, gems, graphite, diam.
15. Quadrilátero Ferrífero: Fe, Au, Mn, U, gems
16. Alto Paranaíba: Nb, Ti, P, Zr, REE, Al, U, Ba, F, verm., diam.
17. Alto Ribeira: Pb, Zn, Ag, Ba, F, Cu
18. Rio Grande do Sul: Au, Sn, W, Pb, Zn, Ag, coal

# PROJETOS DE GRANDE PORTE EM IMPLANTAÇÃO

Fonte: MME



Empresas	
	Anglo
	Carb. Criciúma
	Vale
	Ferrous
	MMX
	Rio Paracatu
	Samarco
	Yamana
	Vale Verde
	Carb. Metropolitana

Legenda	
	Porto
	Mina
	Usina
	Planta de Ferro Ligas
	Ferrovía
	Mineroduto
	Estação de transbordo

## Produção brasileira de grãos (2008)

### Interiorização da produção nacional

#### Estado do Mato Grosso:

- referência mundial de produtividade: 3 t/ha
- 30% de toda a produção brasileira de soja

### Complexo de soja (grão, farelo e óleo):

- principal gerador de divisas cambiais do Brasil (US\$ 20 bi/ano)

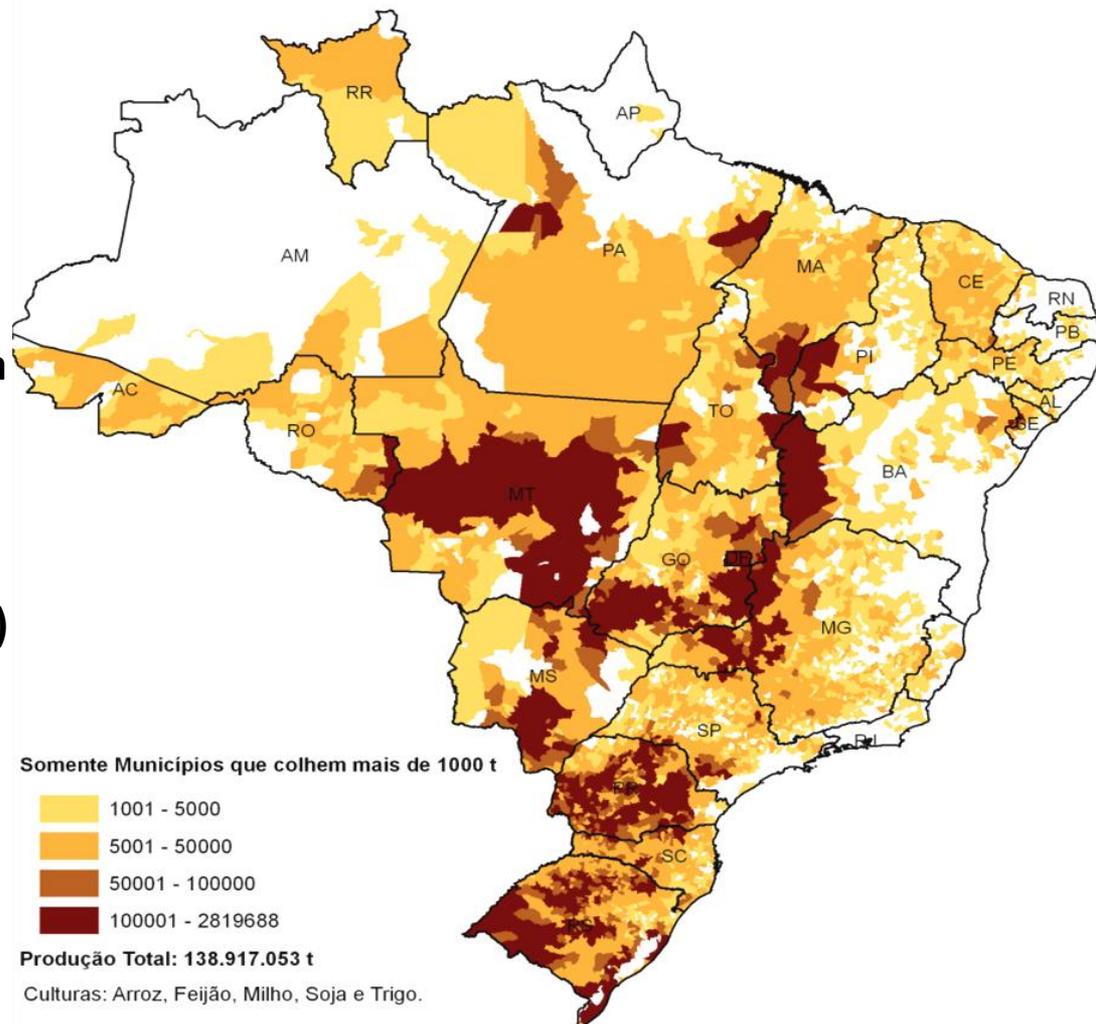
### Produção nacional soja:

2011:

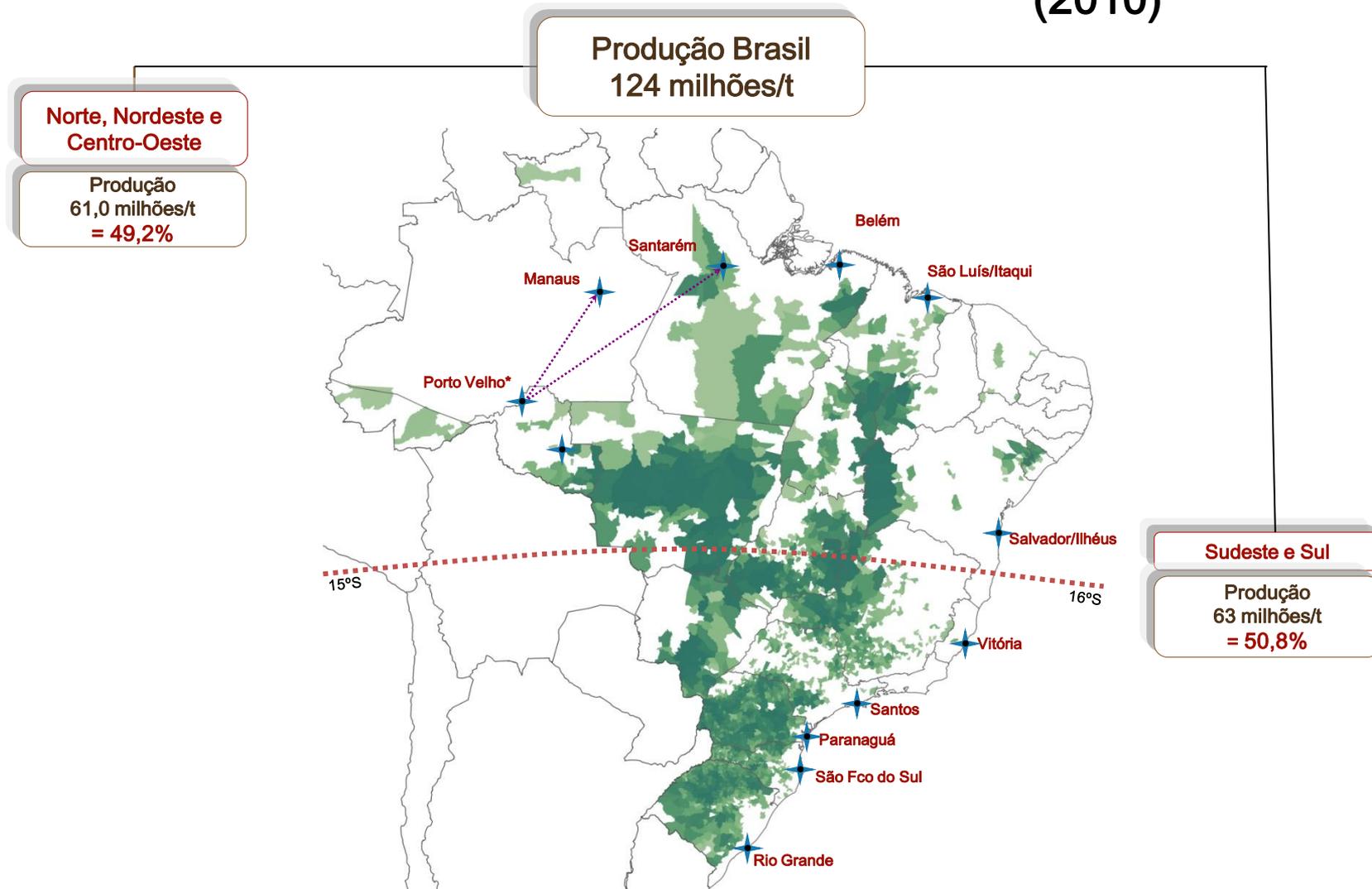
- 69 milhões de toneladas
- 60% no Centro-Oeste

2019:

- 40% comércio mundial do grão
- 73% comércio mundial de óleo



# Produção Complexo de Soja e Milho (2010)



■ Produção de soja e milho > 5 mil toneladas

\* Porto de Porto Velho (RO) = distribui para os Portos de Itacoatiara (AM) e Santarém (PA)

\*\* Valores estimados do consumo interno

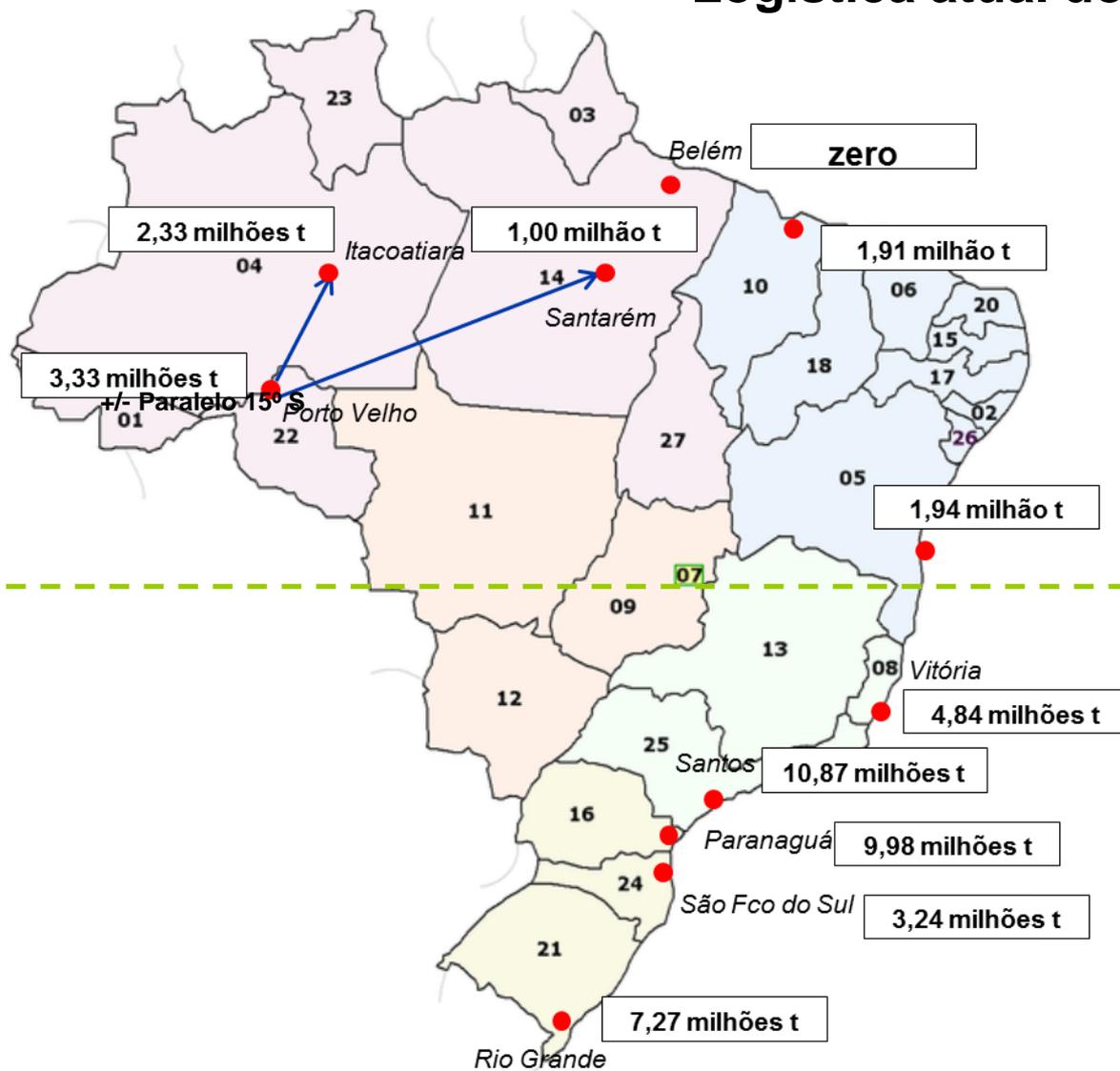
Fonte: Produção (IBGE, 2010)

## Produção Complexo de Soja e Milho (2010)

RANKING	ESTADO	PRODUÇÃO SOJA+MILHO	%
1	Paraná	27.658.925	22,23
2	<b>Mato Grosso</b>	<b>26.952.056</b>	<b>21,66</b>
3	Rio Grande do Sul	16.113.938	12,95
4	<b>Goiás</b>	<b>11.942.379</b>	<b>9,60</b>
5	Mato Grosso do Sul	9.123.408	7,33
6	<b>Minas Gerais</b>	<b>8.992.405</b>	<b>7,23</b>
7	São Paulo	5.439.434	4,37
8	<b>Bahia</b>	<b>5.336.231</b>	<b>4,29</b>
9	Santa Catarina	5.032.335	4,04
10	<b>Maranhão</b>	<b>1.858.216</b>	<b>1,49</b>
11	Tocantins	1.273.801	1,02
12	<b>Piauí</b>	<b>1.210.976</b>	<b>0,97</b>
13	Sergipe	1.055.166	0,85
14	<b>Pará</b>	<b>762.874</b>	<b>0,61</b>
15	Rondônia	751.368	0,60
16	<b>Distrito Federal</b>	<b>423.284</b>	<b>0,34</b>
17	Ceará	178.372	0,14
18	<b>Acre</b>	<b>81.455</b>	<b>0,07</b>
19	Pernambuco	69.715	0,06
20	<b>Espírito Santo</b>	<b>65.537</b>	<b>0,05</b>
21	Amazonas	35.420	0,03
22	<b>Alagoas</b>	<b>23.480</b>	<b>0,02</b>
23	Rio de Janeiro	17.678	0,01
24	<b>Roraima</b>	<b>16.720</b>	<b>0,01</b>
25	Paraíba	11.507	0,01
26	<b>Rio Grande do Norte</b>	<b>8.119</b>	<b>0,01</b>
27	Amapá	3.233	0,00
<b>TOTAL</b>		<b>124.438.032</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Produção (IBGE, 2010)

## Logística atual do escoamento da produção



Quantidades aproximadas

Escoamento X Produção

**16%**

7,2 milhões t

**52%**

56 milhões t

**84%**

36,2 milhões t

**48%**

52 milhões t

Fonte: SECEX/ALICE (2010)

# Diretrizes da Política Nacional de Transporte Hidroviário

# Política Nacional de Transportes para o Setor Hidroviário

1. Aumentar participação do modal hidroviário na **Matriz de Transportes** (PNLT);
2. **Reestruturar** do setor Hidroviário;
  - **Plano Hidroviário Estratégico (PHE);**
  - **Plano Nacional de Integração Hidroviária (PNIH/ANTAQ);**
  - **Estudos previstos no PAC: EVTEA e Estudos específicos;**
3. Implantar das **Eclusas Prioritárias**, conforme proposta do Ministério dos Transportes;
4. Proposta de **Regulamentação do Licenciamento Ambiental** de Intervenções em Hidrovias;
5. Implantar Programa de **Manutenção Continuada** nas Vias Navegáveis;
6. Ampliar o **conhecimento** das condições de navegabilidade;
7. **Priorização** de trechos de interesse;
8. Apoiar a Marinha do Brasil no programa de **formação de fluviários**;
9. Implantar **terminais e acessos** rodoferroviários nas hidrovias;
10. **Redirecionar** parte do fluxo de granéis para portos do **Norte**;
11. Discussão de medidas de **fomento à navegação interior**.

# Diretrizes da Política Nacional de Transporte Hidroviário - PNTH



Documento Publicado em  
Dezembro de 2010

Acessar :

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

Política de Transporte/PNTH

# MODELAGEM PARA VIABILIZAÇÃO DE ECLUSAS

- 1. O Ministério dos Transportes assumiu o ônus de custear as eclusas**
- 2. Em contrapartida, o MT definirá:**
  - O cronograma de implantação (total ou parcial)**
  - Aprovação do projeto básico**
- 3. Possibilidades para viabilização de eclusas:**
  - a) MT repassa recursos da eclusa para o MME:**
    - Eclusa será construída juntamente com o barramento por outro empreiteiro**
    - O empreendedor elétrico executará a eclusa com recursos do MT repassados ao MME.**
    - Como viabilizar o repasse ? (Fundo garantidor ?)**
- 4. Operação e Manutenção (pública, concessão privada, parceria )**

## 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**



# Plano Hidroviário Estratégico - PHE

# Plano Hidroviário Estratégico

- Em fase de assinatura de contrato: licitação internacional
- Execução em 12 meses

## **Objetivo Geral:**

- ❖ Estabelecer um Plano com vistas a inserir o Transporte Hidroviário Interior - THI no contexto do Planejamento Nacional de Transportes

# Plano Hidroviário Estratégico - PHE

**Está em desenvolvimento, em 2012, abrangendo, prioritariamente, as hidrovias**

**Amazonas, Madeira e demais afluentes;**

**Araguaia/Tocantins;**

**Teles Pires/Tapajós**

**Parnaíba;**

**São Francisco;**

**Tietê/Paraná;**

**Paraguai;**

**Taquari/Jacuí.**

# Plano Hidroviário Estratégico

## Objetivos Específicos (cont.):

- ❖ Fornecer uma avaliação global do setor de transporte fluvial;
- ❖ Desenvolver cenários de médio e longo prazo de evolução da demanda por transporte hidroviário e dos investimentos necessários na infraestrutura;
- ❖ Propor estratégias de curto, médio e longo prazo e que permitam estabelecer os principais objetivos para estruturação de uma política setorial;
- ❖ Propor ao Governo Federal o desenvolvimento de uma nova estrutura organizacional;
- ❖ Propor uma estruturação econômica e financeira para o setor;

# Plano Hidroviário Estratégico

## Objetivos Específicos (cont.):

- ❖ Propor um plano de ação, incluindo um portfólio de investimentos embasados em estudos de pré-viabilidade econômica e ambiental;
- ❖ Propor um plano de ação, em nível estratégico, que indique e priorize as intervenções necessárias para ampliar a malha hidroviária navegável brasileira;
- ❖ Contribuir com os elementos que serão usados para elaboração de projetos básico, executivos e emissão de licenças ambientais;
- ❖ Atualizar e complementar a base de dados do Ministério de Transportes com configuração, assuntos operacionais e econômicos relacionados a transporte interior de via navegável.

# Plano Hidroviário Estratégico

## Produtos do PHE:

- ❖ Relatório do Plano de Trabalho
- ❖ Relatório de Consultas Públicas
- ❖ Relatório de **Diagnóstico e Avaliação** do Transporte Hidroviário Interior - THI
- ❖ Relatório de Elaboração e Avaliação de **Cenários**
- ❖ Relatório de Propostas do **Plano Hidroviário Estratégico** do Transporte Hidroviário Interior
- ❖ Relatório Final do Plano Hidroviário Estratégico para o Transporte Hidroviário Interior e Relatório de Sumário Executivo

# Diretrizes de Investimento - Hidrovias

## ➤ Estruturação de Corredores Hidroviários

Executar obras de dragagem, derrocamento, manutenção, sinalização e balizamento, assim como terminais, para ampliar a movimentação de cargas por via fluvial

## ➤ Construção de Terminais Hidroviários

Assegurar infraestrutura portuária adequada para a movimentação de pessoas e cargas

## ➤ Estudos e Projetos Hidroviários

Identificar os fluxos de transporte que possam ser apropriados ao modo hidroviário e quantificação dos investimentos necessários

# Navegação de Cabotagem

Em conjunto com a SEP e a ANTAQ, o Ministério dos Transportes está revendo a Política de Navegação de Cabotagem, visando ao melhor aproveitamento da costa brasileira com investimentos em portos de caráter nacional e regional, bem como em ações de caráter institucional, normativo, fiscal e tributário, de modo a estabelecer condições favoráveis ao desenvolvimento sustentável da Cabotagem.

Este trabalho permitirá, em associação com a construção de embarcações especializadas e instalações portuárias adequadas, melhorar o equilíbrio da matriz de transportes do País, conforme preconizado pelo PNLT, com incrementos significativos do transporte aquaviário nos fluxos mais densos de cargas de média e longa distância que hoje utilizam, **prioritariamente, as rodovias de diretriz sul/norte/sul.**

# Estruturação de Corredores Hidroviários

## ➤ Corredor do Madeira

Aumentar o tempo anual de navegação de 7 para 10 meses para escoamento da produção de soja do Centro-Oeste e Rondônia, gerando aumento de capacidade de transporte de 10 para 20 milhões de t/ano e redução de custos operacionais dos portos e terminais.

✓ **Rio Madeira: Porto Velho/RO – Itacoatiara /AM – 1.156km - R\$ 466 milhões**

✓ **Rio Amazonas: Itacoatiara /AM – Manaus/AM – 240km - R\$ 20 milhões**

## ➤ Corredor do Tapajós

Garantir um melhor escoamento da produção agrícola na região e redução dos custos logísticos do transporte de cargas provenientes das BR's 163 e 230 com a retirada de caminhões do trecho até Santarém/PA.

✓ **Miritituba /PA – Santarém/PA – 290km - R\$ 48 milhões**

## ➤ Corredor do Tocantins

Ampliar a extensão navegável em direção à região central do país, visando o escoamento de grãos, fertilizantes e minérios, e aproveitamento do potencial de operação das eclusas de Tucuruí - 70 milhões de t/ano.

✓ **Imperatriz/MA – Vila do Conde /PA – 900km - R\$ 805 milhões**

## Estruturação de Corredores Hidroviários

### ➤ Corredor do São Francisco

Ampliar o fluxo na malha hidroviária no sentido Centro Oeste / Minas Gerais até o Nordeste; atendendo movimentação de produtos da região, especialmente grãos e fertilizantes e perenizando a utilização do transporte de carga e passageiros, trazendo de volta os transportadores que migraram para outros modais de transporte.

✓ **Trecho – Pirapora/MG – Juazeiro/BA – 1198km - R\$ 426 milhões**

### ➤ Corredor do Paraná – Tietê

Ampliação da capacidade de carga a ser transportada, aumentando a competição intermodal em importante região produtora de grãos e ampliando a extensão navegável da hidrovia do Paraná.

✓ **Trecho – Guaíra/PR – UHE Porto Primavera – 245km - R\$ 145 milhões**

✓ **Participação do MT com SP na ampliação de capacidade do Tietê: R\$ 900 milhões**

# Estruturação de Corredores Hidroviários

## ➤ Corredor do Mercosul

Tornar o corredor hidroviário um meio mais seguro e regular de transporte de cargas, garantindo a navegação internacional durante todo o ano e o incremento na competitividade do agronegócio, dando uma melhor solução logística ao escoamento da produção, especialmente de arroz, para atender o abastecimento interno e externo.

✓ **Trechos – Rios Jacuí, Taquari, Gravataí, Sinos, Caí e Camacuã; Lagoas: Mirim e dos Patos; Canal de São Gonçalo – 997km - R\$ 166 milhões**

## ➤ Corredor do Paraguai

Tornar o corredor hidroviário um meio mais seguro e regular de transporte de cargas; ampliando a extensão navegável da hidrovia do Paraguai e o fluxo na malha hidroviária a ser atendida regularmente por embarcações de carga.

✓ **Trecho – Caceres/MT – Rio Apa – 1323km - R\$ 126 milhões**

## Construção de Terminais Hidroviários

### ➤ Terminais hidroviários:

- ✓ Disponibilizar à população ribeirinha um acesso confiável e seguro ao principal meio de transporte disponível na região norte.
- ✓ Ampliar a infraestrutura logística da região, possibilitando melhoria do abastecimento, da assistência social/saúde/educação e apoio ao turismo.

Intervenção	Quantidade	Até 2010	2011 - 2014	Pós 2014	TOTAL
<b>TERMINAIS HIDROVIÁRIOS</b>					
Amazonas	12	9	258	0	266
Rondônia	5	0	66	0	66
Pará	13	0	95	0	95
Acre	4	0	56	0	56
<b>TOTAL</b>	<b>34</b>	<b>9</b>	<b>475</b>	<b>0</b>	<b>484</b>

## Estudos e Projetos Hidroviários

Elaborar um portfólio de estudos para identificar, nas diferentes bacias, as possíveis ampliações da malha hidroviária, aumentando a participação do setor hidroviário na matriz de transportes.

Intervenção	2011-2014
<b>ESTUDOS HIDROVIÁRIOS</b>	
Complementação ao PNLT e elaboração do Plano Hidroviário Estratégico	13
Elaboração de um sistema de gerência de hidrovias	10
Bacias dos rios Tapajós - Teles Pires	8
Bacia do rio Tocantins	8
Bacia do rio Parnaíba	8
Bacia dos rios Paraná - Tietê	10
Bacia do corredor do Mercosul	6
Desobstrução do Taquarí	6
Implantação de terminal de carga em Guaíra	2
<b>TOTAL</b>	<b>71</b>

# **Avaliação Ambiental Estratégica do PNLT**

**Como próximo passo do PNLT, o Ministério dos Transportes prepara a contratação de sua Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), para inserir os aspectos ambientais no planejamento setorial de transportes e garantir que as estratégias do PNLT contribuam plenamente para o desenvolvimento sustentável.**

**A AAE é um processo sistemático que permite avaliar custos e benefícios de longo prazo (ambientais e sociais) das políticas, planos ou programas.**

- **Tem caráter transparente e participativo.**
- **Otimiza o custo de oportunidade de projetos, por considerar efeitos cumulativos e sinérgicos da atuação de múltiplos empreendimentos em dada região.**
- **Confere maior agilidade nos estudos e processos de licenciamento ambiental**
- **Fortalece e facilita a Avaliação de Impactos Ambientais de projetos**

**Prazo de execução: 1 ano**

# Considerações Finais

Incremento da navegação deve ser encarado como prioridade nacional

Proposta:

**Pacto nacional pelo transporte hidroviário**

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

# Obrigado

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