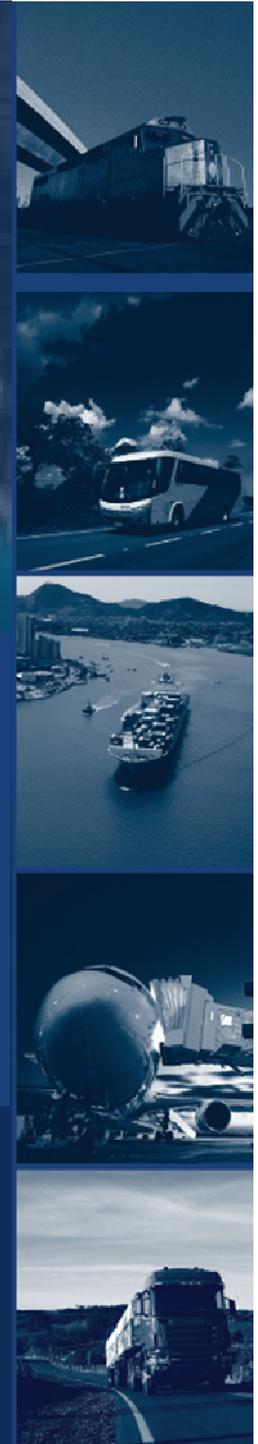




NAVEGAÇÃO INTERIOR:

Infraestrutura Existente, Gargalos Operacionais,
Demandas não atendidas e Ações de Curto Prazo

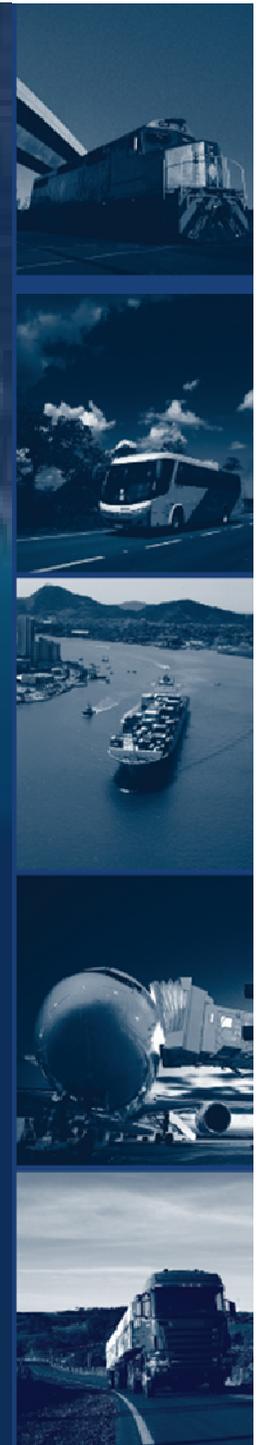


Sumário

1. Caracterização da Navegação Interior
2. Pesquisa CNT da Navegação Interior
3. Intervenções e investimentos necessários



Caracterização da Navegação Interior



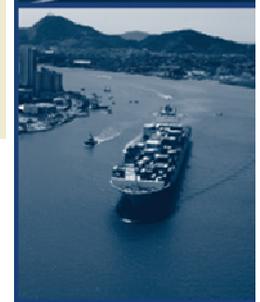
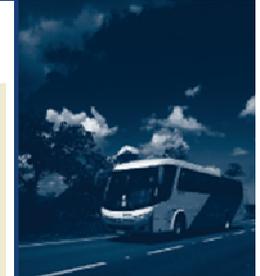
Infraestrutura Existente



41.635 km de vias navegáveis

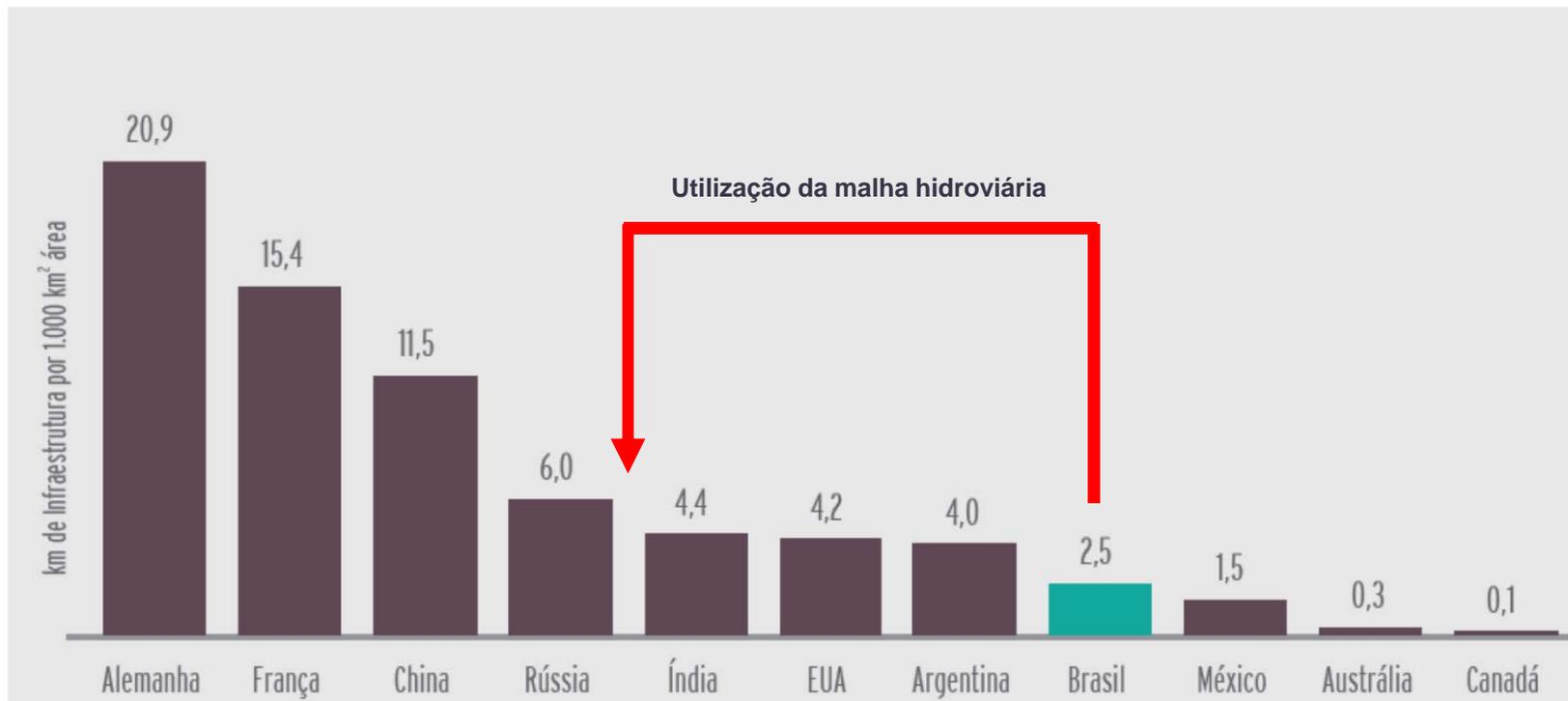
50,3% (20.956 km) são vias economicamente navegadas

7% da carga transportada no país



Infraestrutura Existente

Densidade do Transporte Hidroviário



Benefícios da navegação interior

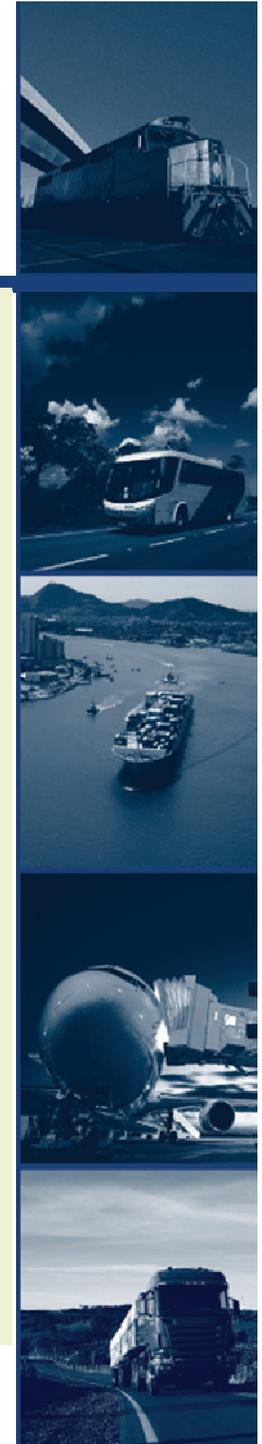
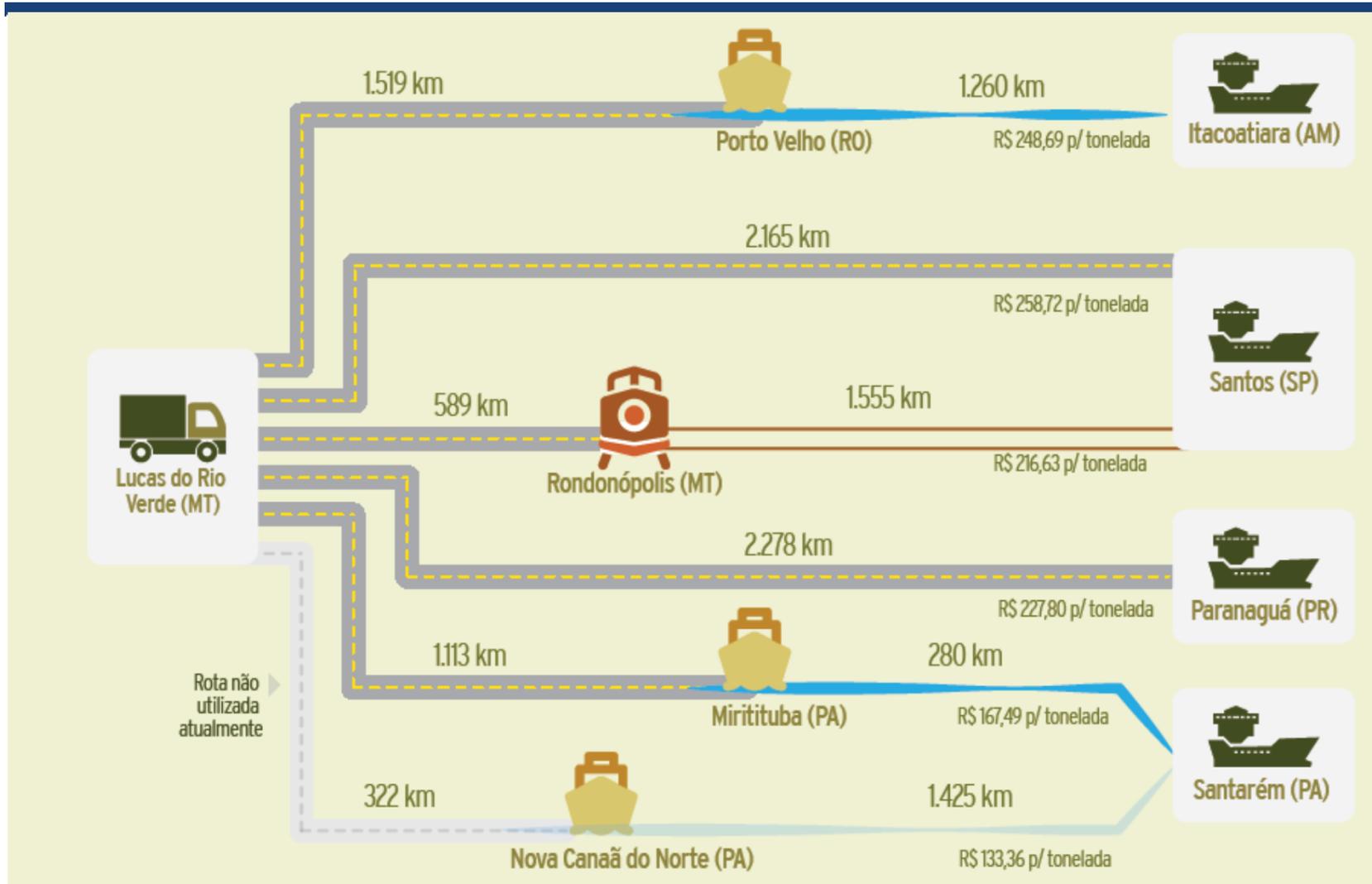
Consumo de combustível para transportar uma tonelada por 1.000 km



Capacidades de carregamento dos modais

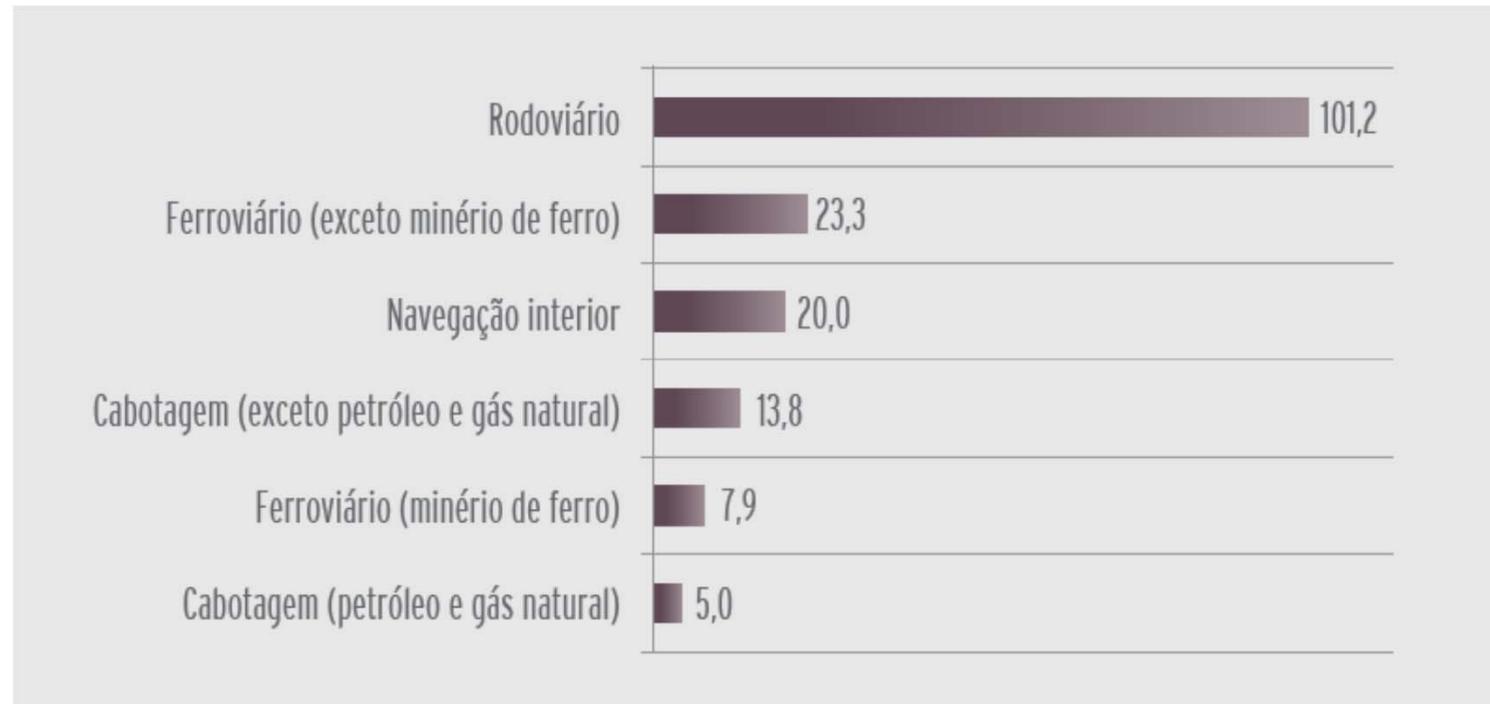


Comparação do custo de transportes



Benefícios da navegação interior

Fatores de emissão para cada modo de transporte em gCO₂/tku



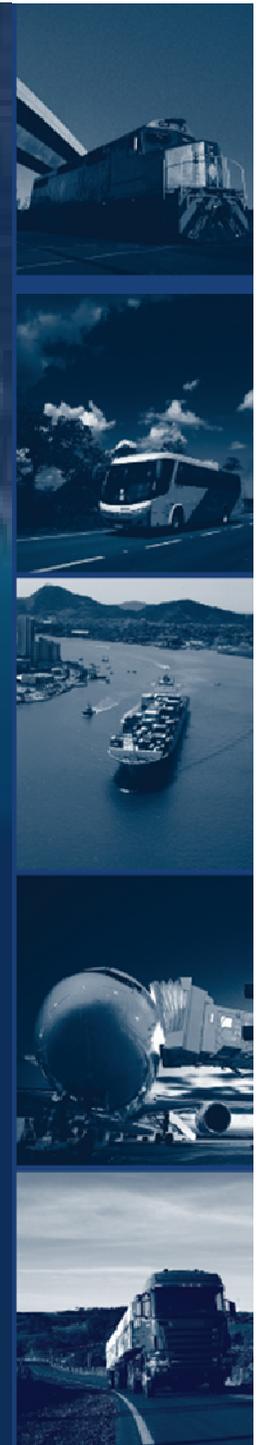
Benefícios da navegação interior

Emissões evitadas por modal em função da construção das hidrovias
(mil ton de CO₂)

Alternativas	Variação das emissões (mil toneladas de CO ₂)			
Descrição	Ferrovias	Rodovia	Aquavia	Total
Hidrovia da Amazônia	62	-2.102	139	-1.902
Hidrovia Teles Pires-Tapajós	-1.360	-4.580	1.327	-4.613
Hidrovia Tocantins-Araguaia	-2.021	-6.385	1.642	-6.764
Hidrovia do Parnaíba	-45	8	20	-17
Afluentes do Rio São Francisco	-5	-196	25	-177
Rios Parnaíba e Grande	-6	-650	59	-596
Total				-14.069



Pesquisa CNT da Navegação Interior

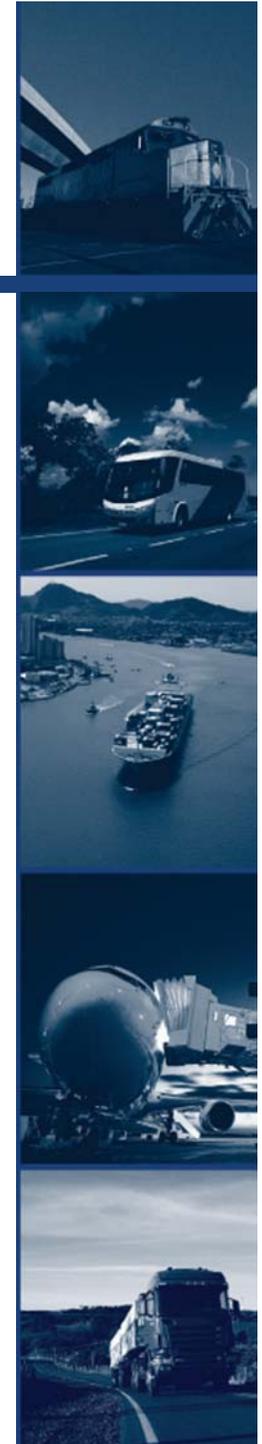
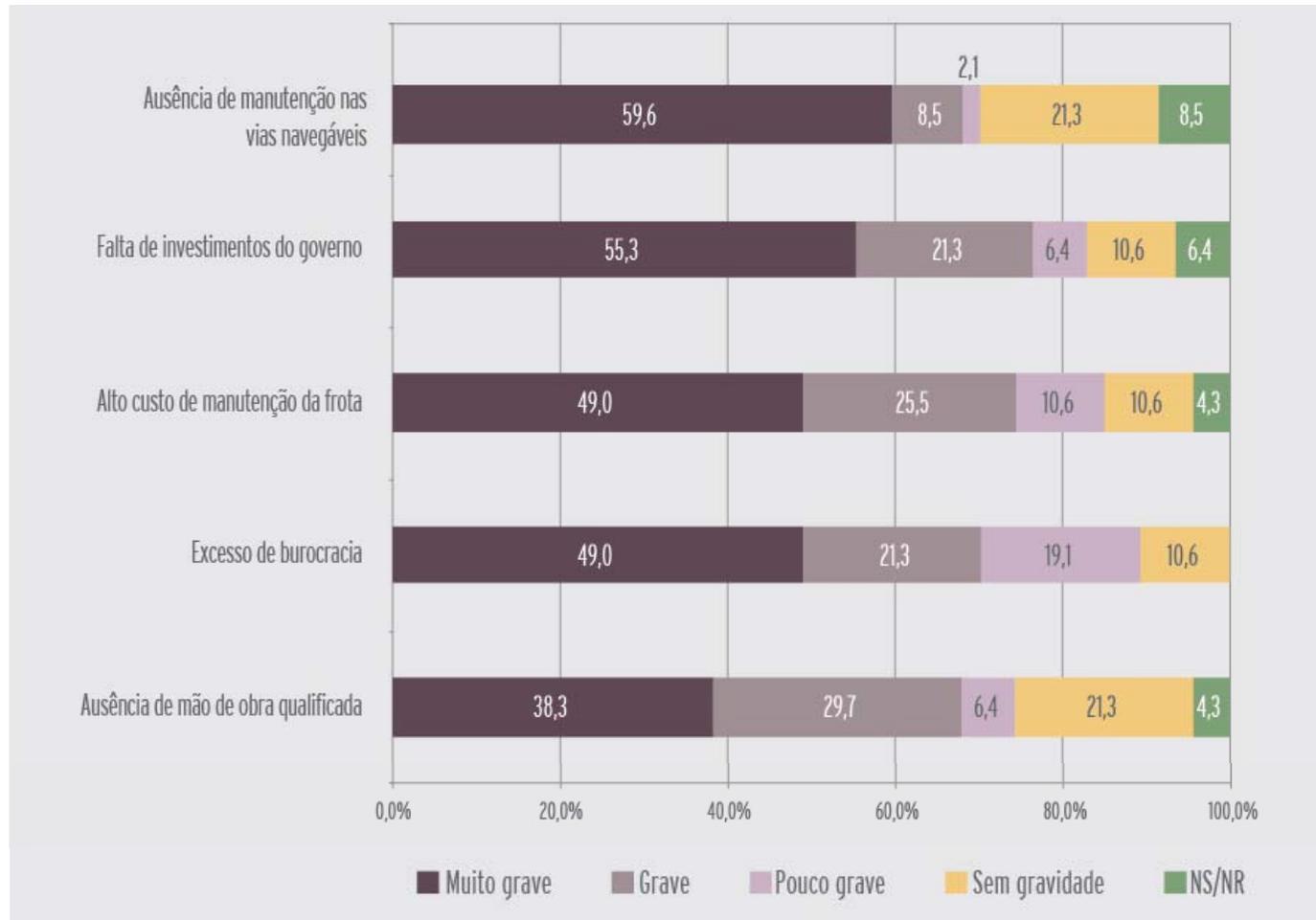


Objetivos da Pesquisa

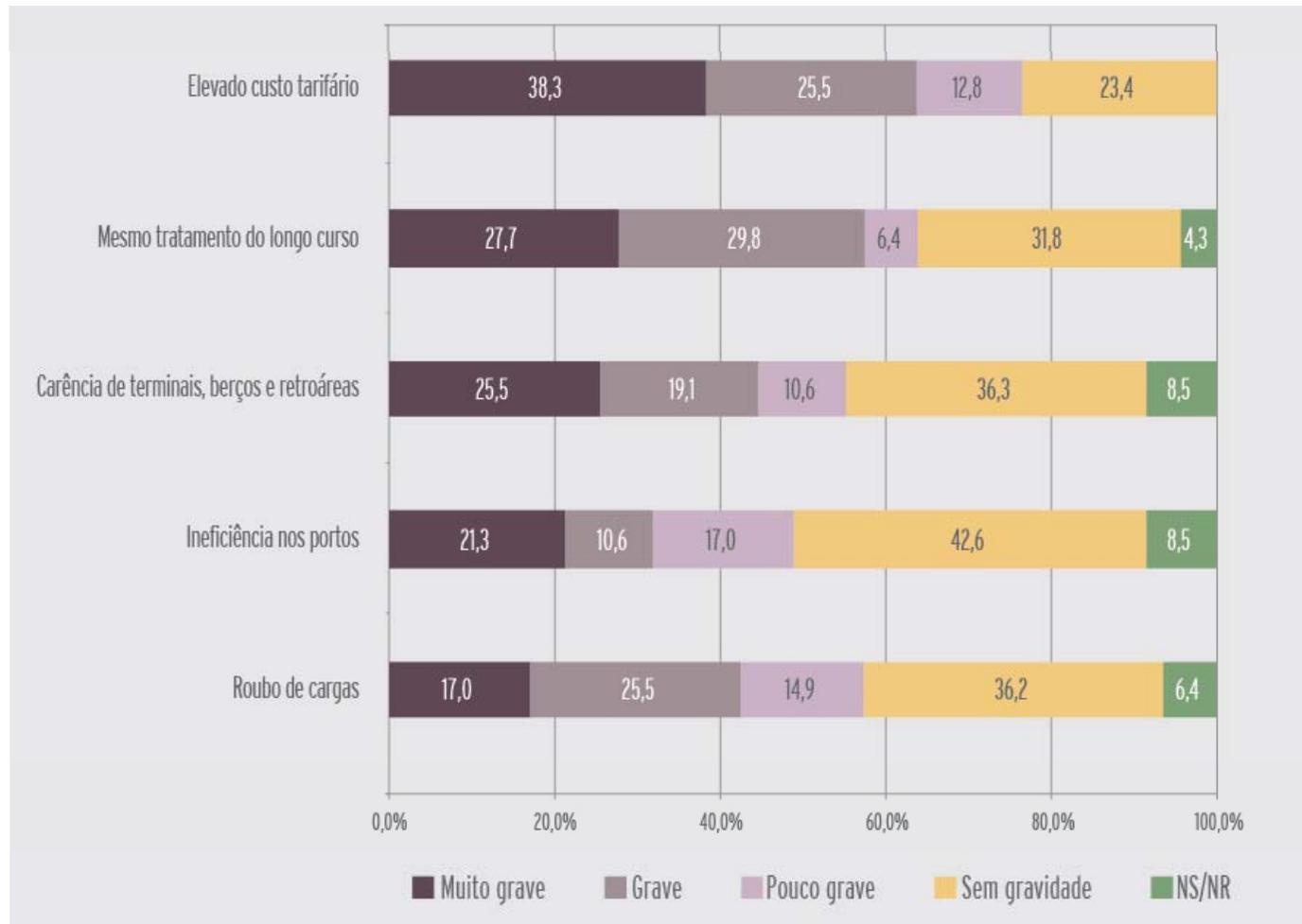
Identificar os **principais entraves encontrados** pelos armadores e representantes dos sindicatos na realização da navegação interior de forma a **elencar os principais projetos necessários** para impulsionar a navegação interior no Brasil.



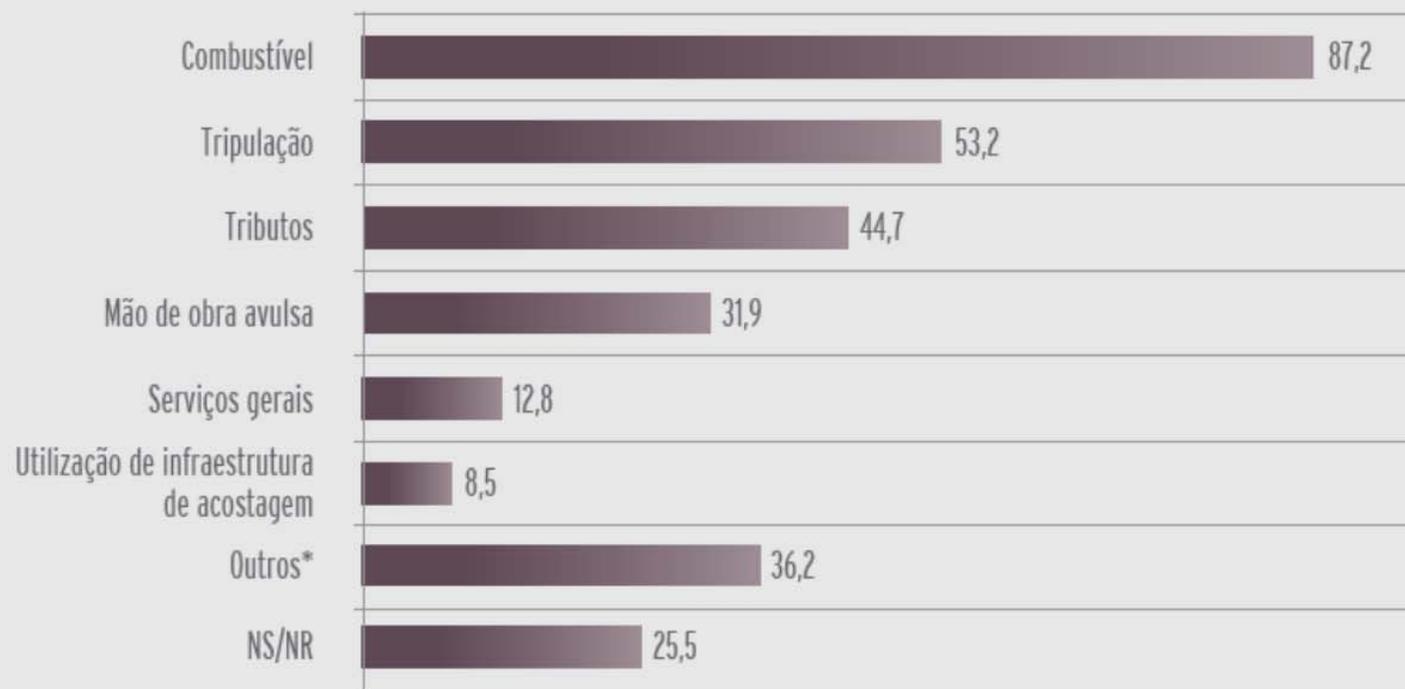
Avaliação dos problemas enfrentados



Avaliação dos problemas enfrentados



Percentual dos componentes com maior peso nos custos



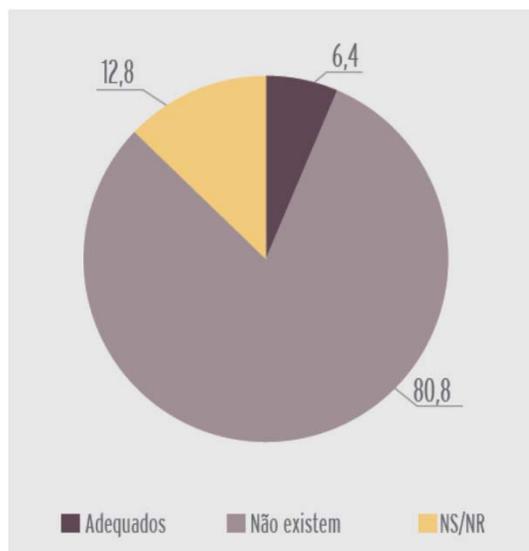
*Para melhor visualização, as categorias de menor representatividade foram agregadas ao item outros (rebocadores/empurradores, operação do terminal hidroviário, utilização da infraestrutura terrestre e outros, os quais estão detalhados na Tabela 39).

O percentual indicado no gráfico representa a apuração dos resultados de uma questão de múltipla escolha, em que o entrevistado poderia apontar até três itens entre as opções existentes. Para o cálculo do percentual, foi utilizada a quantidade de entrevistados e não a quantidade de respostas.



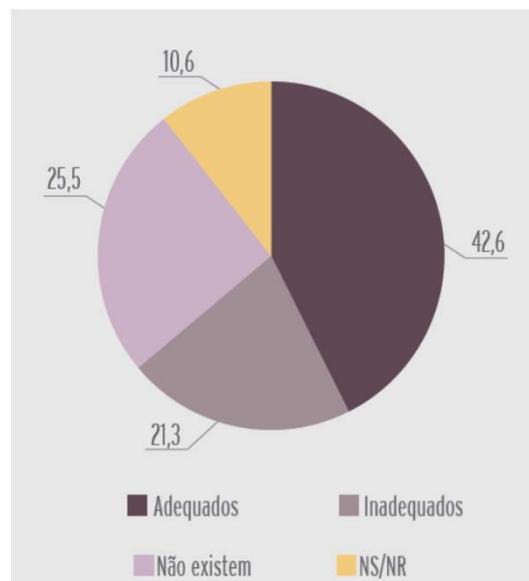
Avaliação dos acessos aos terminais

Ferrovário



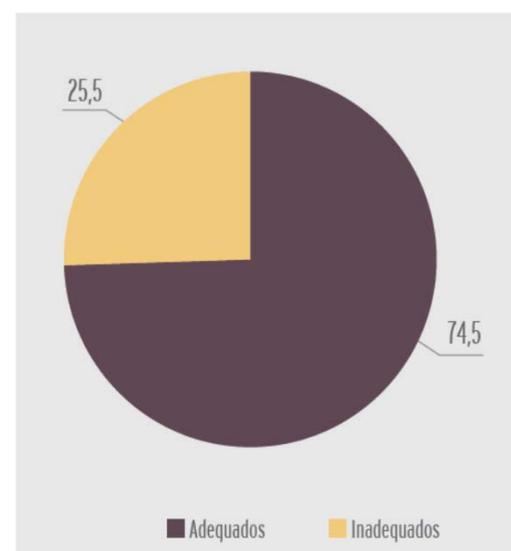
Estado de conservação e travessias por áreas urbanas

Rodoviário

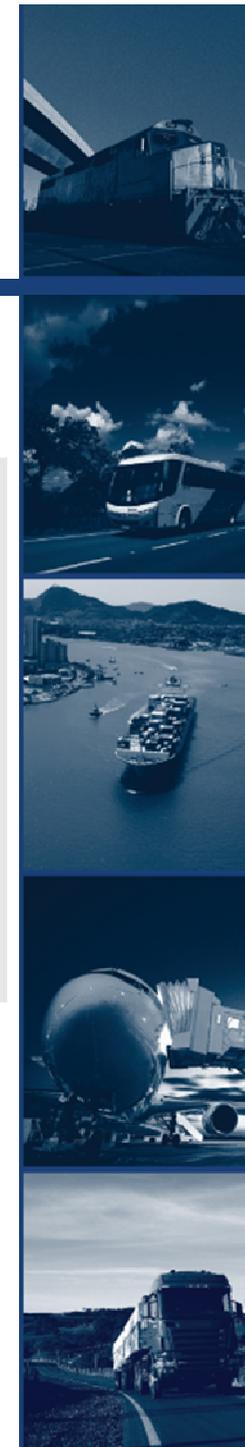


Acesso Rodoviário em precário estado de conservação e ausência de rodovias pavimentadas

Hidroviários

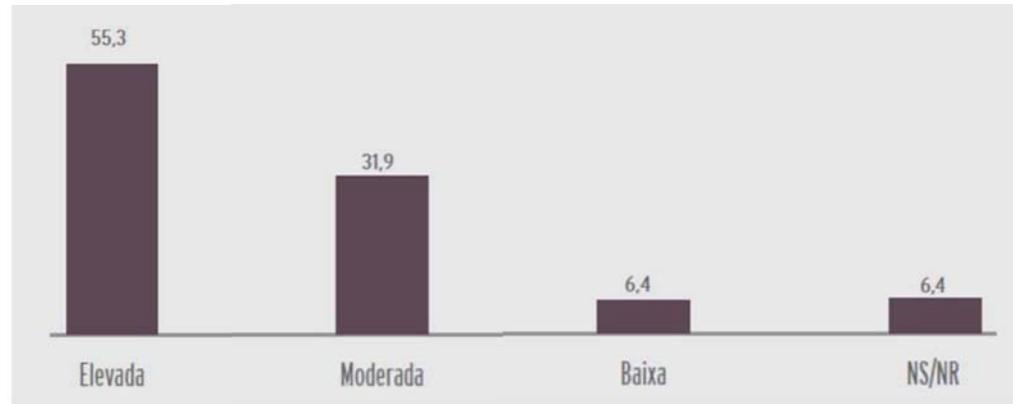


Profundidade do canal insuficiente e sinalização/balizamento deficientes

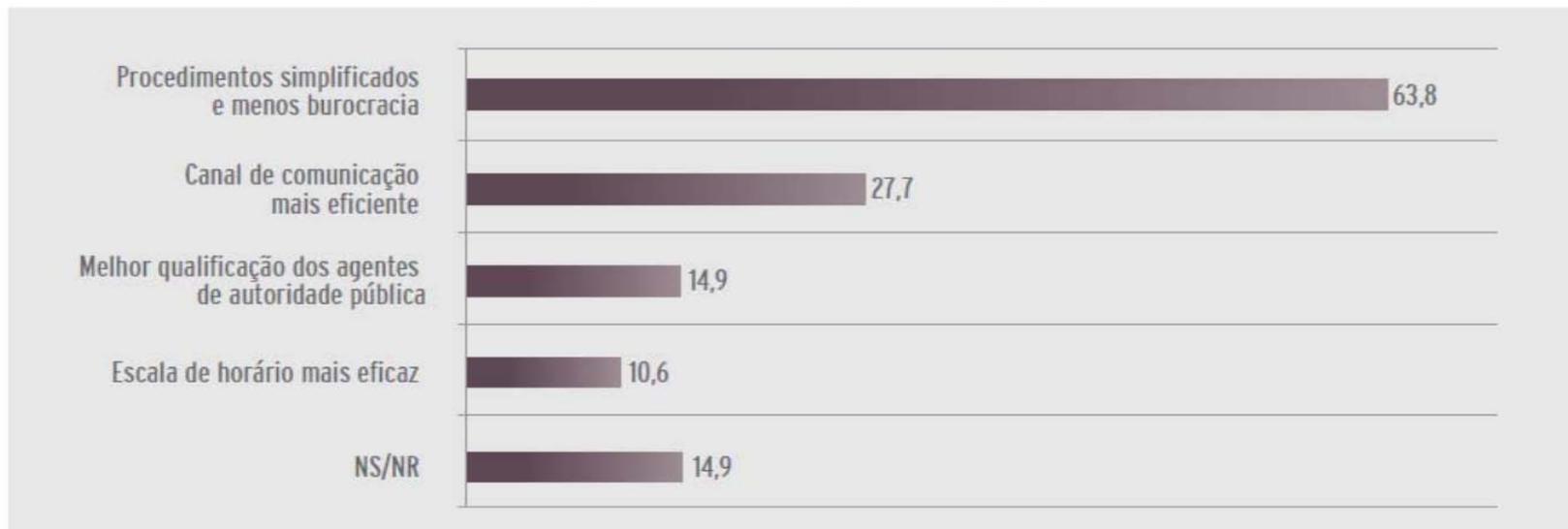


Avaliação das autoridades públicas nos portos

Avaliação da burocracia nos portos ao fazer uso dos serviços das autoridades públicas (%)



Fatores que melhorariam o serviço prestado pelas autoridades públicas nos portos (%)



Entraves e Soluções

Entraves	Soluções
Burocracia e quantidade de órgãos envolvidos;	Alinhamento das diversas instituições que interagem com o segmento, no desenvolvimento de um modelo que promova a integração efetiva entre os modos de transporte
Dificuldades na obtenção de licenças ambientais;	Definir norma geral que integre processo de licenciamento ambiental e seus procedimentos em âmbito nacional; Adotar a prática da realização de planejamento de longo prazo, possibilitando a solicitação das licenças com antecedência mínima que permita o andamento dos trâmites legais
Regime jurídico da navegação fluvial;	Estabelecer regras que disciplinem e sirvam de base para a regulamentação do setor hidroviário
Discussões com o setor elétrico	Atuar efetiva para garantir o atendimento às cotas mínimas e assegurar que a operação das hidrelétricas não reduza esses níveis a patamares que interrompam a atividade de navegação (ANEEL e ANA)
Excesso de tributos;	Isentar a navegação interior de tributos federais tais como PIS, Confins e ICMS
Serviços de manutenção hidroviária e portuária interior.	Elaborar e executar planos de manutenção hidroviárias constantes



Intervenções e Investimentos Necessários



Plano CNT de Transporte e Logística

Categoria	Nº Projetos	Extensão/ Quantidade/ Volume	R\$ (bilhões)
Adequação de Hidrovia	31	25.676 km	13,70
Dispositivo de Transposição	67	67 un	42,12
Abertura de Canal	9	1.200 km	4,25
Total	107	-	60,07



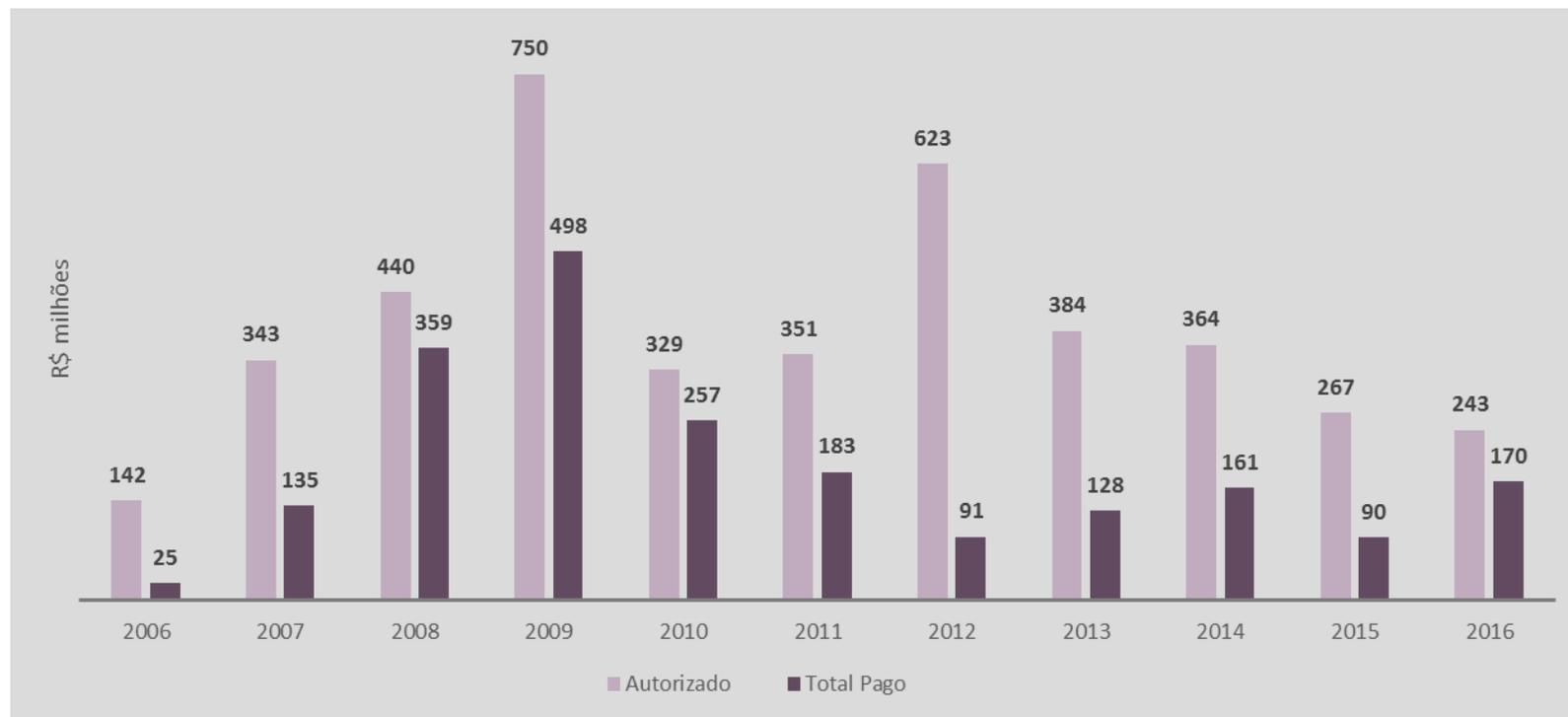
Intervenções urgentes por Região

Região de Atuação	Intervenções
Amazonas	Balizamento e Sinalização náutica no sistema Amazonas-Solimões Construção de Terminal de Porto Velho Construção de terminis de Manaus (carga interior)
Pará	Abertura de canal no rio Tocantins Abertura de canal no pedral de São Lourenço Balizamento e sinalização náutica no rio Tocantins Balizamento e sinalização náutica no rio Capim Balizamento e sinalização náutica no rio Tapajós
Região Sul e MS	Abertura de cana no rio Gravataí Abertura de canal no rio Taquari Abertura de canal de São Gonçalo Balizamento e sinalização náutica na lagoa dos Patos Balizamento e sinalização náutica na lagoa Mirim
São Paulo	Abertura de canal no reservatório de Barra Bonita Construção de eclusas na barragem de Santa Maria da Serra Obras de manutenção de balizamento e sinalização náutica do rio Tietê Obras de manutenção de balizamento e sinalização náutica do rio Paraná



Investimentos Realizados

Investimentos em navegação interior
Total pago (valores em R\$ milhões correntes – 2006 a 2016)



Valores Acumulados 2006 - 2016:
Autorizado: R\$ 4,95 bilhões
Pago: R\$ 2,40 bilhões

**Media dos investimentos pagos
2006 - 2016:**
Pago: R\$ 240,17 milhões



Consulte o nosso site:
www.cnt.org.br

CNT | Confederação
Nacional do
Transporte

Fernanda Rezende
fernandapinheiro@cnt.org.br

