



Aspectos Gerais da

# NAVEGAÇÃO INTERIOR NO BRASIL

**CNT**

Confederação  
Nacional do  
Transporte

Aspectos Gerais da

# NAVEGAÇÃO INTERIOR NO BRASIL

## FICHA TÉCNICA

### Presidente da CNT

Vander Francisco Costa

#### Vice-Presidentes da CNT

##### Transporte Rodoviário de Passageiros

Eurico Divon Galhardi

##### Transporte Rodoviário de Cargas

Flávio Benatti

##### Transporte Aquaviário de Cargas e de Passageiros

Raimundo Holanda Cavalcante Filho

##### Transporte Ferroviário de Cargas e de Passageiros

Joubert Fortes Flores Filho

##### Transporte Aéreo de Cargas e de Passageiros

Eduardo Sanovicz

##### Infraestrutura de Transporte e Logística

Paulo Gaba Junior

#### Diretor-Executivo da CNT

Bruno Batista

#### Diretor Institucional da CNT

Valter Souza

#### Equipe Técnica da CNT

##### Coordenação de Desenvolvimento do Transporte

Fernanda Rezende

Elaine Radel

Laís Caldeira

Tiago Veras

##### Coordenação de Informações Estratégicas do Transporte

Fábio Augusto

Wanessa Fernandes

##### Coordenação de Economia

Priscila Santiago

Jéssica Milker

Caio Assumpção

##### Assessoria Governamental

João Guilherme Abrahão

##### Coordenação de Comunicação e Marketing

Myriam Caetano

Jorge A. Dieb

Rafael Bittencourt

Cynthia Castro

Diego Gomes

Filipe Linhares

Aspectos gerais da navegação interior no Brasil. – Brasília : CNT, 2019.

174 p. : il. color. ; gráficos, mapas. (Cadernos Hidroviários CNT ; v. 1).

1. Navegação interior - Brasil. 2. Transporte hidroviário. 3. Infraestrutura de transporte. I. Confederação Nacional do Transporte.

CDU 656.61/.62(81)



Aspectos Gerais da

# NAVEGAÇÃO INTERIOR NO BRASIL

CADERNOS HIDROVIÁRIOS CNT | VOLUME 1

# Sumário

**07**  
Apresentação

**09**  
Capítulo 1 - Introdução

**19**  
Capítulo 2 - A navegação interior:  
características gerais

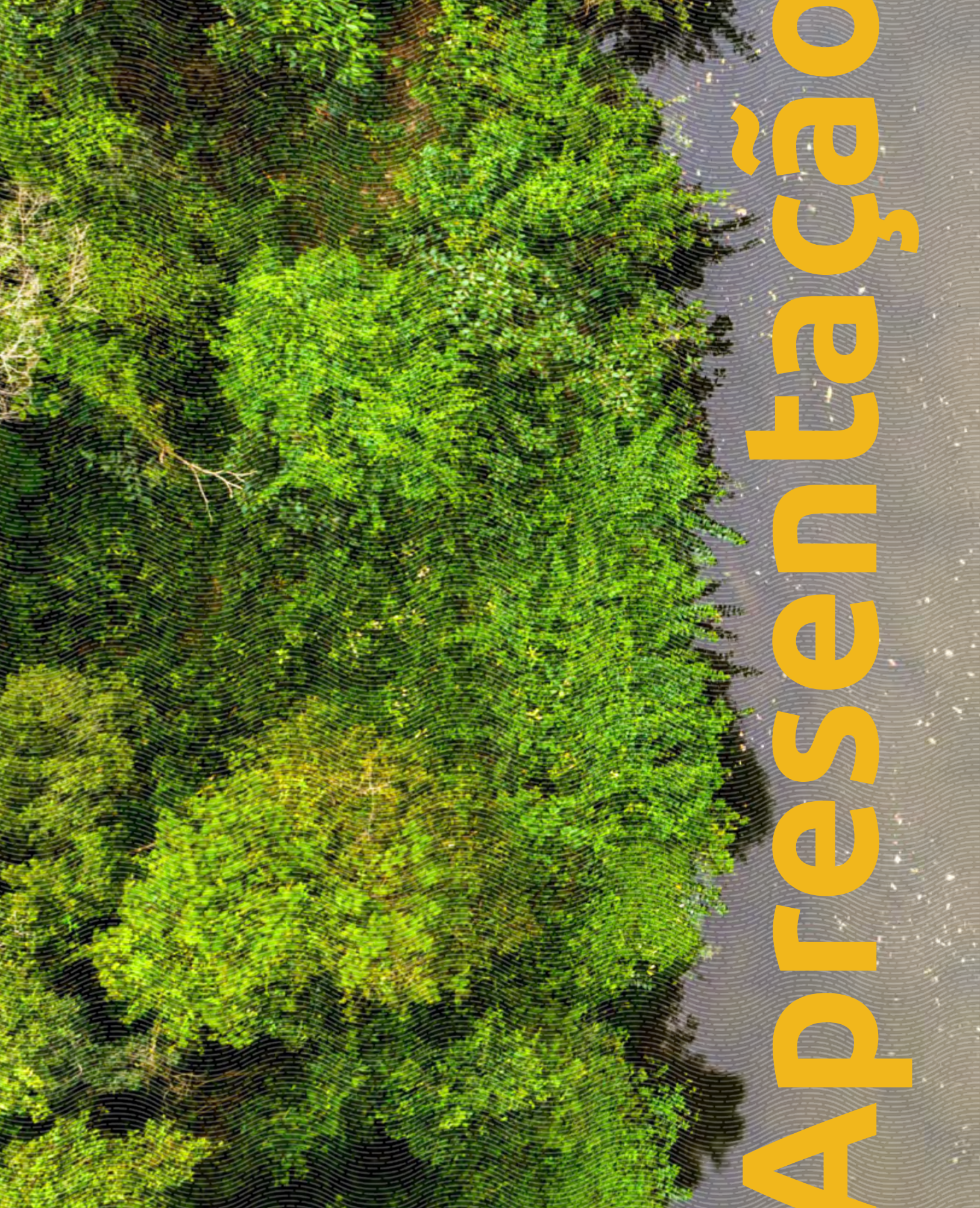
**31**  
Capítulo 3 - Histórico da navegação  
interior no Brasil

**51**  
Capítulo 4 - Aspectos normativos  
e institucionais da navegação interior no  
Brasil

**135**  
Capítulo 5 - Considerações finais

**139**  
Referências

**155**  
Apêndice



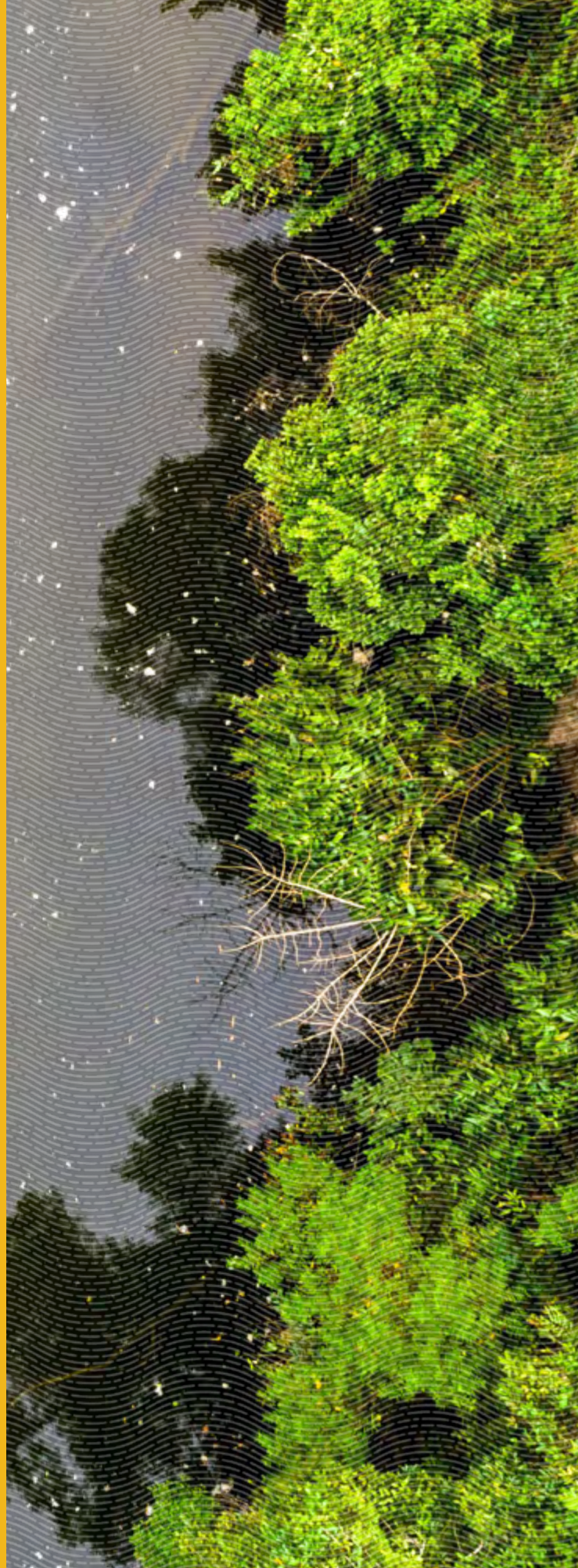
# Apresentação

O Brasil, em virtude de sua grandiosa extensão territorial, apresenta 12 regiões hidrográficas, o que lhe confere um enorme potencial quando pensamos no transporte hidroviário – modal seguro, barato e menos poluente. Esse fato, em tese, deveria fazer desse modo de transporte um dos mais indicados à movimentação de mercadorias de baixo valor agregado por longas distâncias, mas não é isso o que realmente acontece. Dos 63 mil quilômetros de rios, com potencial para o transporte hidroviário, nossa navegação interior utiliza, comercialmente, pouco mais de 30% dessa extensão. Com isso, apenas 5% da movimentação de cargas é feita pelos rios.

Um modelo ideal de matriz de transporte para uma nação com as características do Brasil pressupõe maior equilíbrio dos modos disponíveis. Só assim seria possível aumentar a eficiência e a competitividade nas movimentações. E o transporte fluvial – em um sistema integrado – tem a capacidade de reduzir a pressão sobre as rodovias.

Para tanto, é imperativo investir em infraestrutura – eclusas, portos, terminais e adequações – e na manutenção da rede. Para contribuir com o desenvolvimento do setor, a CNT lança uma série de cadernos sobre o tema. Este primeiro volume traz a necessária caracterização do setor hidroviário, apresentando o histórico, os cenários normativos e institucional e os investimentos realizados. Os demais contemplarão as especificidades e as perspectivas de cada sistema hidroviário do país.

**Vander Costa**  
Presidente da CNT

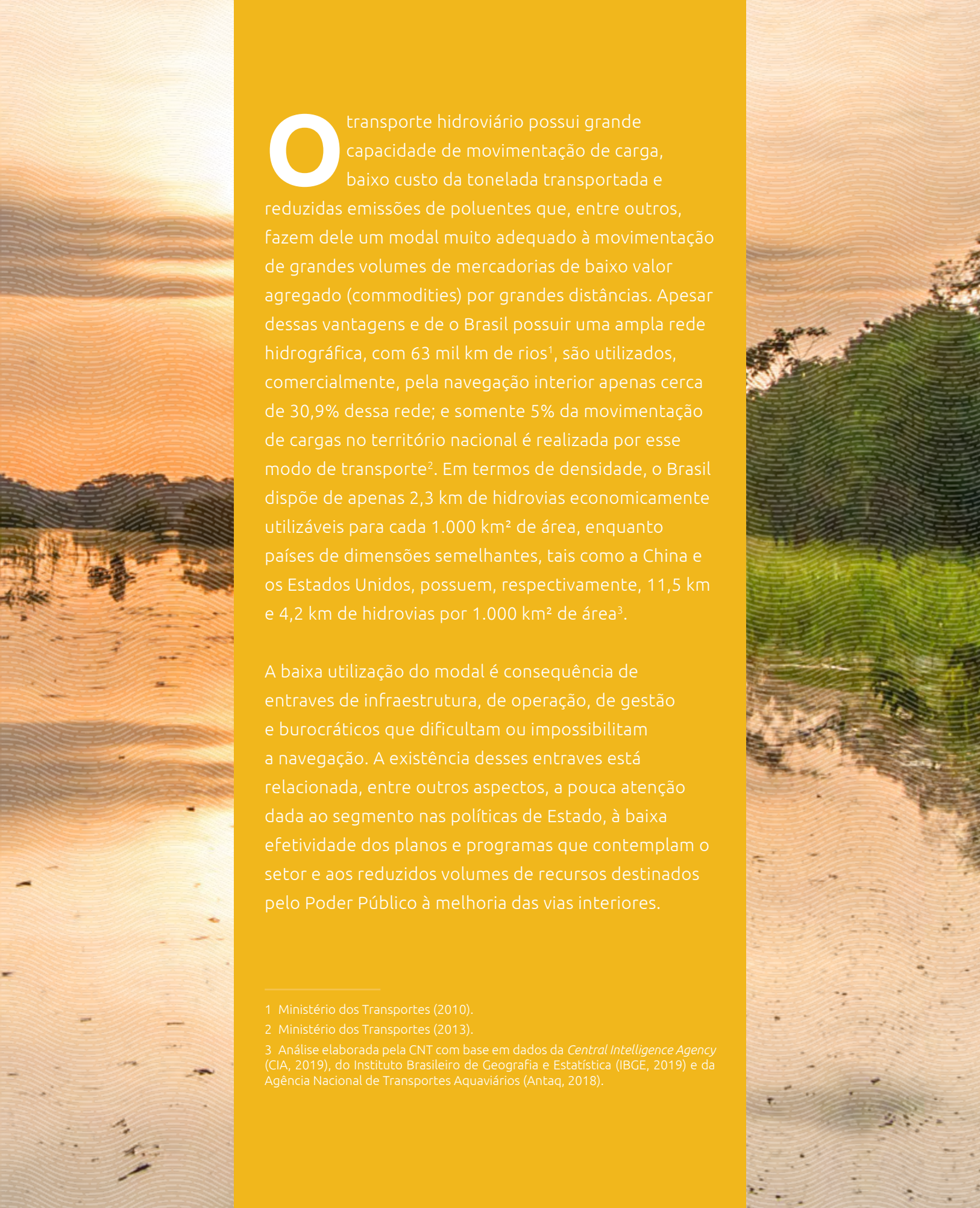






# Capítulo 1

## Introdução



O transporte hidroviário possui grande capacidade de movimentação de carga, baixo custo da tonelada transportada e reduzidas emissões de poluentes que, entre outros, fazem dele um modal muito adequado à movimentação de grandes volumes de mercadorias de baixo valor agregado (commodities) por grandes distâncias. Apesar dessas vantagens e de o Brasil possuir uma ampla rede hidrográfica, com 63 mil km de rios<sup>1</sup>, são utilizados, comercialmente, pela navegação interior apenas cerca de 30,9% dessa rede; e somente 5% da movimentação de cargas no território nacional é realizada por esse modo de transporte<sup>2</sup>. Em termos de densidade, o Brasil dispõe de apenas 2,3 km de hidrovias economicamente utilizáveis para cada 1.000 km<sup>2</sup> de área, enquanto países de dimensões semelhantes, tais como a China e os Estados Unidos, possuem, respectivamente, 11,5 km e 4,2 km de hidrovias por 1.000 km<sup>2</sup> de área<sup>3</sup>.

A baixa utilização do modal é consequência de entraves de infraestrutura, de operação, de gestão e burocráticos que dificultam ou impossibilitam a navegação. A existência desses entraves está relacionada, entre outros aspectos, a pouca atenção dada ao segmento nas políticas de Estado, à baixa efetividade dos planos e programas que contemplam o setor e aos reduzidos volumes de recursos destinados pelo Poder Público à melhoria das vias interiores.

---

1 Ministério dos Transportes (2010).

2 Ministério dos Transportes (2013).

3 Análise elaborada pela CNT com base em dados da *Central Intelligence Agency* (CIA, 2019), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2019) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, 2018).

Se, por um lado, o aproveitamento do modal hidroviário é baixo devido à existência desses problemas, por outro, as oportunidades de crescimento se mostram promissoras diante: i) das projeções, no longo prazo, de aumento da produção e das exportações de produtos potencialmente “transportáveis” pela navegação interior (notadamente commodities agrícolas e minerais); ii) da elevação da demanda pela movimentação de mercadorias com “espaço” de crescimento dentro do modal, a exemplo das cargas containerizadas; e iii) do crescimento dos movimentos em prol do uso de alternativas de transporte ambientalmente amigáveis – aspecto no qual o transporte hidroviário tem grande destaque.

Nesse cenário, faz-se importante convergir esforços em ações que fomentem o desenvolvimento do setor hidroviário. Para tanto, é essencial que, previamente a qualquer ação, exista um planejamento bem estruturado, fundamentado em bases sólidas de informações que caracterizem a realidade do setor, diferenciem as especificidades de sua operação em cada região, identifiquem seus principais problemas e apontem caminhos e diretrizes a serem seguidos. É nesse contexto que se inserem os CADERNOS HIDROVIÁRIOS CNT.

## OBJETIVOS DO TRABALHO

Como parte das ações voltadas a fomentar as discussões e os debates sobre o setor hidroviário brasileiro, prover um diagnóstico de suas condições e contribuir para o seu desenvolvimento, o presente trabalho, elaborado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), consiste em uma série de cadernos (da qual este é o primeiro volume) temáticos e/ou com recortes territoriais específicos, com informações e análises relacionadas a aspectos de infraestrutura, operacionais, institucionais, burocráticos, econômicos e ambientais relevantes sobre a navegação interior no país. Seus principais objetivos são:

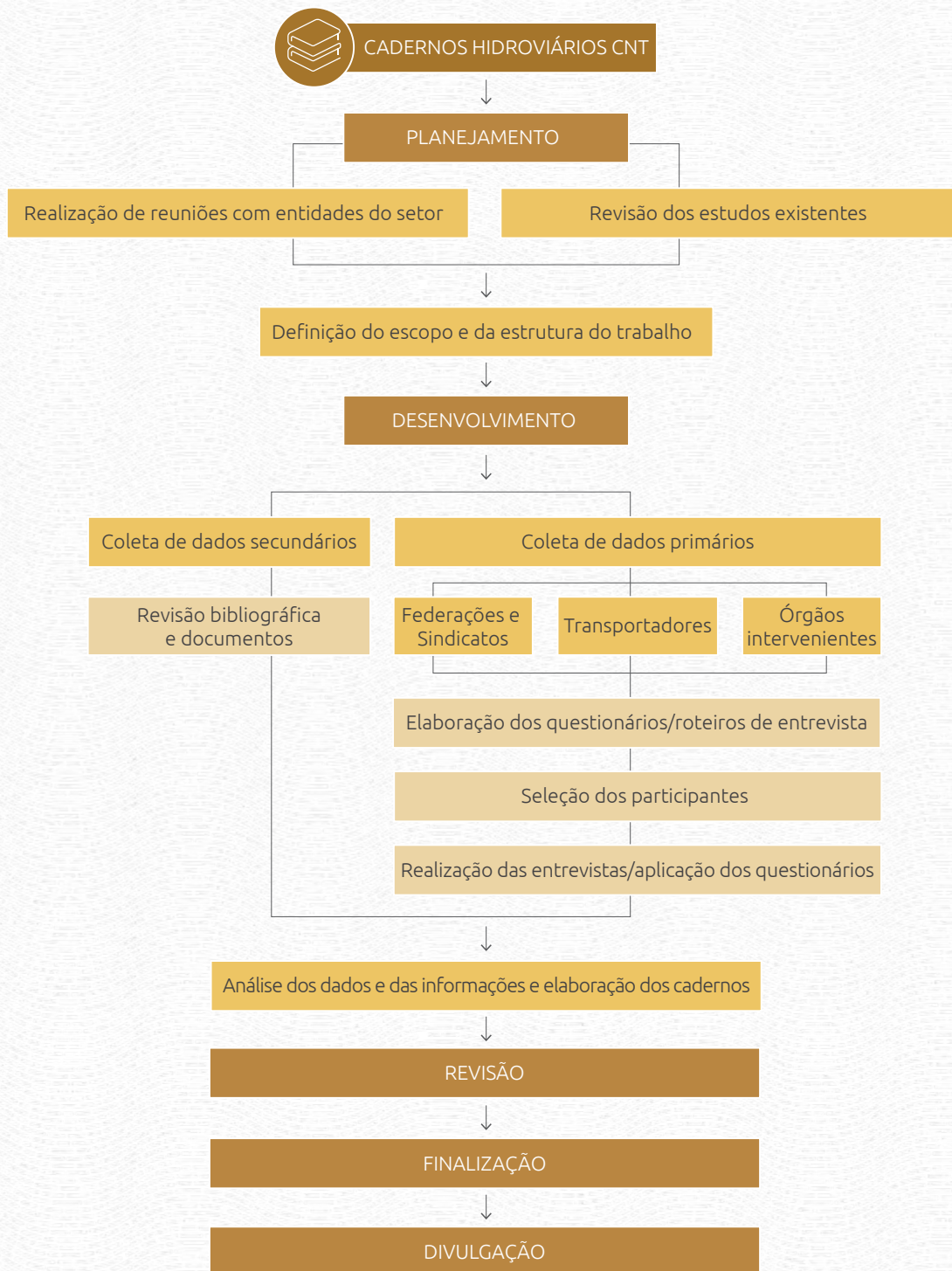
- » caracterizar o transporte hidroviário e suas vantagens;
- » apresentar um breve histórico do desenvolvimento do setor hidroviário brasileiro;
- » analisar o cenário normativo e institucional das hidrovias brasileiras, identificando pontos fortes e fracos, bem como oportunidades de melhoria;

- » caracterizar a navegação interior nas diferentes Regiões Hidrográficas e Sistemas Hidroviários do país, com foco na infraestrutura e operação;
- » identificar os principais pontos críticos existentes nas vias interiores brasileiras e indicar possíveis ações prioritárias em cada região analisada, sob a perspectiva dos transportadores;
- » apresentar inovações relativas à infraestrutura, à operação, à gestão e/ou à regulação em implantação ou viáveis de serem implantadas na navegação interior brasileira;
- » detalhar as questões legalmente estabelecidas e efetivamente observadas em relação à garantia do uso múltiplo dos recursos hídricos, assim como apontar diretrizes a serem adotadas; e
- » fornecer informações que possam subsidiar a definição de políticas e o direcionamento de investimentos que tenham como foco o desenvolvimento do setor hidroviário brasileiro.

## **ETAPAS METODOLÓGICAS DO TRABALHO**

As etapas metodológicas de elaboração dos **CADERNOS HIDROVIÁRIOS CNT** compreendem o planejamento, o desenvolvimento (coleta e análise de informações e redação dos cadernos), a revisão, a finalização e a divulgação, conforme especificado na **FIGURA 1**.

FIGURA | 1 ETAPAS METODOLÓGICAS DE DESENVOLVIMENTO DOS CADERNOS HIDROVIÁRIOS CNT



FONTE: ELABORAÇÃO CNT.

Na etapa de planejamento, foram realizadas reuniões com representantes do setor hidroviário – notadamente da Federação Nacional das Empresas de Navegação Aquaviária (Fenavega) e dos sindicatos a ela afiliados –, bem como foram revisados pesquisas, estudos, planos e programas existentes sobre a navegação interior, o que permitiu a definição do escopo, dos objetivos e da estrutura do trabalho.

Em seguida, para um diagnóstico mais condizente com a realidade do setor e objetivando identificar ações prioritárias, definiu-se que o desenvolvimento do trabalho contemplaria a coleta de dados primários junto aos operadores da navegação interior e às suas entidades de representação (os sindicatos das regiões analisadas e a Fenavega).

Por sua vez, estabeleceram-se como principais fontes secundárias a serem consideradas: os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEAs) das vias navegáveis do país, elaborados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT); o Plano Hidroviário Estratégico (PHE), do Ministério dos Transportes<sup>4</sup>; e outros planos federais relacionados ao setor hidroviário. As estatísticas da navegação interior da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a base normativa e legal referente às hidrovias brasileiras, bem como estudos e levantamentos realizados por outras instituições públicas e privadas relacionadas ao setor e por especialistas do tema também foram contemplados.

As informações e os dados coletados serão analisados e utilizados na elaboração de cada um dos **CADERNOS HIDROVIÁRIOS CNT**. Esses cadernos temáticos irão apresentar a caracterização do cenário atual da navegação interior no Brasil, bem como identificar perspectivas e tendências futuras, considerando alguns aspectos principais: regulação, gestão e institucionalidade; infraestrutura e operação; burocracia; uso múltiplo das águas; e inovações no setor.

Cada um dos dez cadernos (**FIGURA 2**) contemplará uma ou mais dessas questões, juntamente com seus desdobramentos. Como primeiro volume da série, este Caderno apresenta uma introdução à temática do transporte hidroviário no Brasil,

---

4 À época de lançamento do Plano Hidroviário Estratégico (PHE), o atual Ministério da Infraestrutura denominava-se Ministério dos Transportes (MT).

abordando os conceitos relacionados à navegação interior, sua importância e vantagens, o histórico de sua evolução e sua situação atual. Abrange, também, os cenários normativo e institucional em que o setor está inserido, os planos e programas voltados à navegação interior e os investimentos necessários, previstos e efetivamente realizados no segmento, nos últimos anos. O objetivo deste Caderno é mostrar um panorama geral do setor hidroviário no país, destacando os aspectos que contribuiram para a sua presente configuração.

Dando continuidade à série, os cadernos 2 a 9 irão caracterizar os diferentes Sistemas Hidroviários brasileiros, destacando entraves e propostas de soluções. O último trabalho, por sua vez, contemplará uma compilação dos entraves comuns aos Sistemas Hidroviários e das ações propostas, assim como apresentará tendências, inovações e perspectivas para o setor.

**FIGURA | 2** ESTRUTURA DO TRABALHO - CADERNOS HIDROVIÁRIOS CNT



<sup>1</sup> SISTEMAS HIDROVIÁRIOS: DO MADEIRA; DO AMAZONAS E DO TAPAJÓS; DO PARANÁ; DO TOCANTINS/ARAGUAIA; DO SUL E DO URUGUAI; DO PARAGUAI; DO SÃO FRANCISCO; E DO PARNAIÁBA.

FONTE: ELABORAÇÃO CNT.

A utilização da abordagem dos Sistemas Hidroviários como lógica de subdivisão das vias interiores do país no presente trabalho remete ao próprio Plano Hidroviário Estratégico (PHE) e visa a incorporar a ideia de inter-relacionamento entre os rios e suas características hidrológicas, socioeconômicas e logísticas.

Os **Sistemas Hidroviários** compreendem conjuntos de vias interiores localizadas, de modo geral, em uma mesma Região Hidrográfica, que são operadas de forma integrada atualmente ou que possuem potencial de utilização integrada no futuro. Somam-se a essas vias interiores os terminais e suas infraestruturas de acesso, os operadores e suas embarcações, além de outras instalações e equipamentos que viabilizam ou interferem na utilização dos rios e lagos para a navegação.

Neste trabalho, serão caracterizados os Sistemas Hidroviários, juntamente com as Regiões Hidrográficas a que pertencem, apresentados no **MAPA 1**.

No decorrer da série, serão apresentadas referências nacionais e internacionais e casos de sucesso passíveis de serem implantados e/ou adaptados para a realidade brasileira. Além disso, serão utilizados quadros-resumo e mapas temáticos para facilitar e tornar mais ágeis a leitura e a observação das características e situações descritas.





**MAPA | 1**

REGIÕES  
HIDROGRÁFICAS  
E SISTEMAS  
HIDROVIÁRIOS  
CONTEMPLADOS  
PELOS CADERNOS  
HIDROVIÁRIOS  
CNT

**REGIÕES HIDROGRÁFICAS**

- Amazônica
- Tocantins/Araguaia
- Atlântico Nordeste Ocidental
- Parnaíba
- Atlântico Nordeste Oriental
- São Francisco
- Atlântico Leste
- Atlântico Sudeste
- Atlântico Sul
- Uruguai
- Paraná
- Paraguai

**SISTEMAS HIDROVIÁRIOS**

- 1** Amazonas e Tapajós
- 2** Madeira
- 3** Tocantins/Araguaia
- 4** Parnaíba
- 5** São Francisco
- 6** Sul e Uruguai
- 7** Paraná
- 8** Paraguai

**LOCALIDADES**

- BRASÍLIA**  Capital nacional
- São Paulo**  Capital estadual

— Hidrovias  
— Sistemas

250 0 250 500 750 1000 km

ESCALA 1:20.000.000 (1 cm = 200 km)

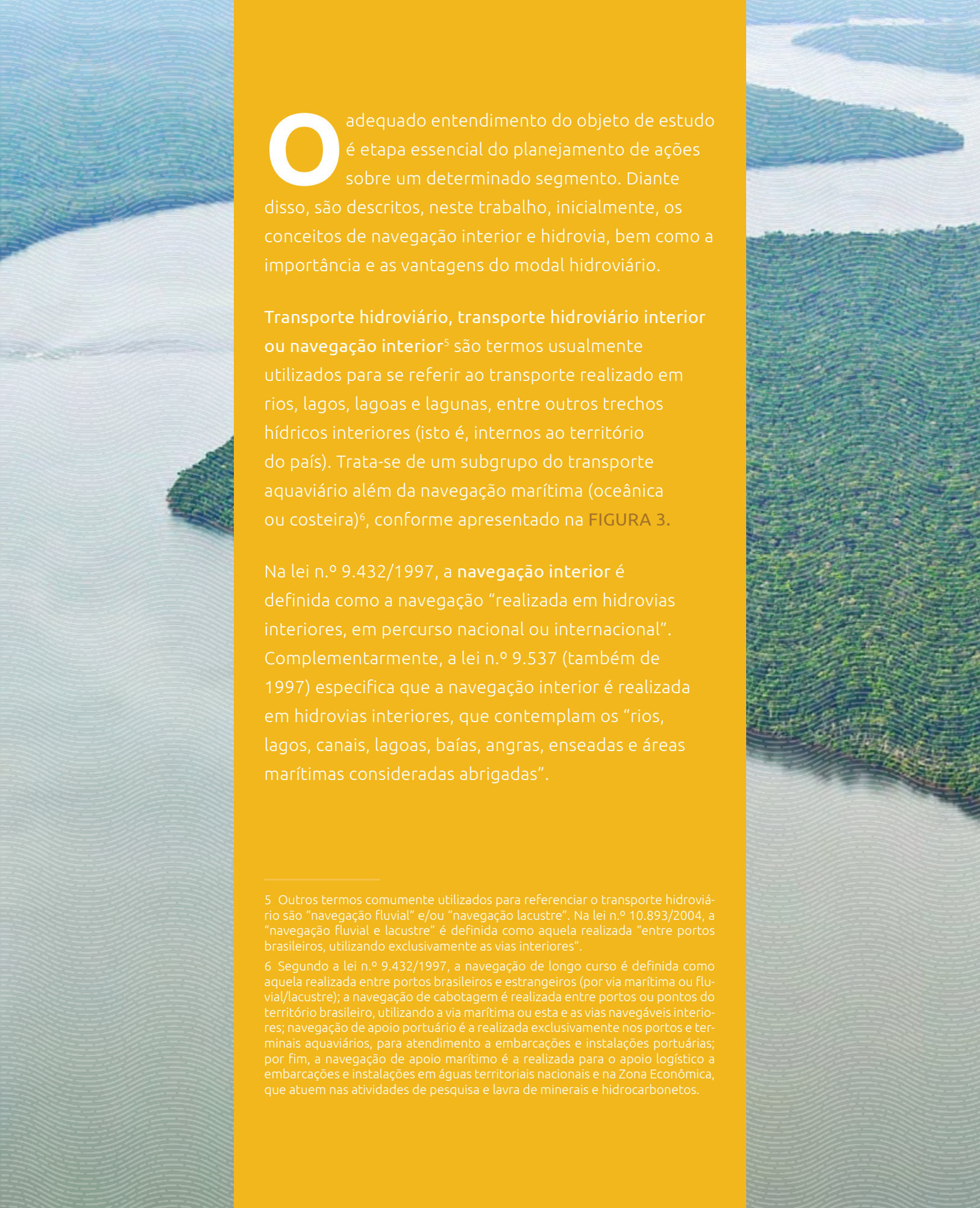
FONTE: ELABORAÇÃO CNT.



# Capítulo 2

---

**A navegação  
interior:  
características  
gerais**



O adequado entendimento do objeto de estudo é etapa essencial do planejamento de ações sobre um determinado segmento. Diante disso, são descritos, neste trabalho, inicialmente, os conceitos de navegação interior e hidrovia, bem como a importância e as vantagens do modal hidroviário.

Transporte hidroviário, transporte hidroviário interior ou navegação interior<sup>5</sup> são termos usualmente utilizados para se referir ao transporte realizado em rios, lagos, lagoas e lagunas, entre outros trechos hídricos interiores (isto é, internos ao território do país). Trata-se de um subgrupo do transporte aquaviário além da navegação marítima (oceânica ou costeira)<sup>6</sup>, conforme apresentado na FIGURA 3.

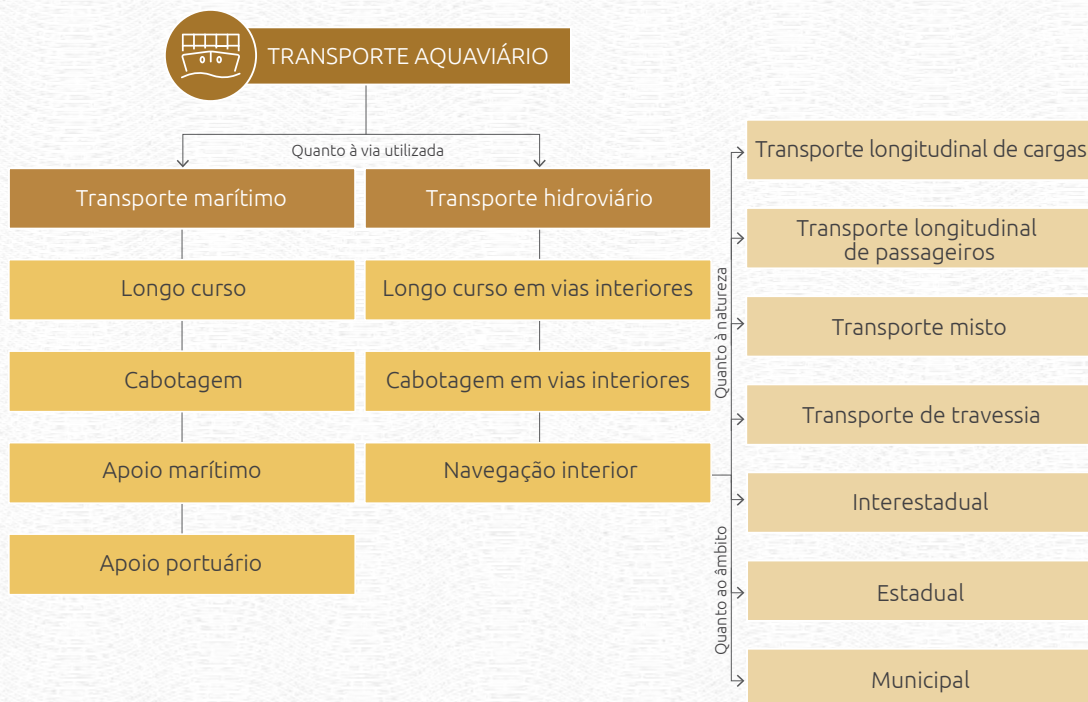
Na lei n.º 9.432/1997, a navegação interior é definida como a navegação “realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional”. Complementarmente, a lei n.º 9.537 (também de 1997) especifica que a navegação interior é realizada em hidrovias interiores, que contemplam os “rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas”.

---

5 Outros termos comumente utilizados para referenciar o transporte hidroviário são “navegação fluvial” e/ou “navegação lacustre”. Na lei n.º 10.893/2004, a “navegação fluvial e lacustre” é definida como aquela realizada “entre portos brasileiros, utilizando exclusivamente as vias interiores”.

6 Segundo a lei n.º 9.432/1997, a navegação de longo curso é definida como aquela realizada entre portos brasileiros e estrangeiros (por via marítima ou fluvial/lacustre); a navegação de cabotagem é realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores; navegação de apoio portuário é a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias; por fim, a navegação de apoio marítimo é a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuam nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos.

FIGURA | 3 SUBDIVISÕES DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO



FONTE: ELABORAÇÃO CNT.

A menção ao fato de as águas interiores serem abrigadas, presente nos conceitos apresentados, é melhor explicada na Norma da Autoridade Marítima (Normam)<sup>7</sup> n.º 28/2011 da Marinha do Brasil. Nela, é esclarecido que a navegação interior é realizada em áreas abrigadas ou parcialmente abrigadas. Áreas abrigadas, segundo a referida norma, são os “lagos, lagoas, baías, rios e canais, onde normalmente **não** são verificadas ondas com alturas significativas, que não apresentem dificuldades ao tráfego das embarcações”. Águas parcialmente abrigadas, por sua vez, são aquelas onde **eventualmente** podem ocorrer “ondas com alturas significativas e/ou combinações adversas de agentes ambientais, tais como vento, correnteza ou maré, que dificultem o tráfego das embarcações”. O oposto é representado pela navegação em águas desabrigadas ou em mar aberto – isto é, o transporte marítimo (navegação oceânica ou costeira)<sup>8</sup>.

7 As Normas da Autoridade Marítima ou Normams são regras, elaboradas pela Autoridade Marítima Brasileira (Comando da Marinha – Marinha do Brasil), voltadas, entre outros, à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e nas hidrovias interiores e à prevenção de acidentes.

8 Há, ainda, uma classe de navegação denominada “navegação em águas restritas”. Ela é definida, conforme a Normam n.º 28/2011, como “aquela realizada quando a proximidade a perigos traz restrição à manobra do navio”. É o tipo de navegação realizada, por exemplo, em portos e nas suas proximidades, nas travessias de estreitos, canais, entre

A definição de navegação interior está, portanto, intrinsecamente relacionada à **classificação do curso d'água ou meio hídrico utilizado no deslocamento**. Assim, embora semelhantes, os termos “via navegável” (ou “via navegável interior<sup>9</sup>”) e “hidrovia”, utilizados para referenciar esses meios hídricos, guardam algumas diferenças conceituais importantes.

Conforme definido na Normam n.º 28/2011, a **via navegável interior** é aquela situada dentro de limites terrestres do país, tais como rios, lagos, lagoas, canais, entre outros. Na lei n.º 13.081/2015, a via navegável é definida como “o espaço físico, natural ou não, nas águas dos rios, lagos e lagoas, utilizado para a navegação interior de cargas, de passageiros, ou de passageiros e cargas por empresa de navegação”. O conceito é, portanto, associado tanto a vias naturais quanto a canais artificiais, isto é, construídos por ação humana. Conceito semelhante é adotado pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE)<sup>10</sup>, que define via navegável como o rio, canal, lago ou outro trecho de água que, por característica natural ou artificial, seja adequado para a navegação.

A **navegabilidade**<sup>11</sup> de uma via interior é, em geral, dada em função do relacionamento entre as suas características físicas e as particularidades do tipo de embarcação utilizada<sup>12</sup>. O “nível” de navegabilidade pode variar significativamente de uma via interior para outra e, inclusive, num mesmo trecho hídrico. Essa variabilidade – que normalmente não é encontrada em ferrovias ou rodovias – pode ser reduzida por trabalhos de engenharia, tais como derrocamentos e dragagens<sup>13</sup>.

---

outros. Miguens (2004) explica que a navegação fluvial, de modo geral, deve ser sempre caracterizada como “navegação em águas restritas” e o navegante “deve, permanentemente, se cercar dos cuidados e das atenções especiais inerentes a esse tipo de navegação”.

9 O termo “interior” é utilizado para diferenciar as vias navegáveis fluviais, lacustres ou áreas abrigadas do “mar aberto”, que também é uma “via navegável”, porém não caracterizada como “interior” ao território do país.

10 *Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)*.

11 O adjetivo “navegável” já foi, por vezes, associado a trechos hídricos que possibilitavam o tráfego de qualquer tipo de embarcação, a exemplo da definição constante do decreto-lei n.º 2.281/1940, onde “é navegável [...] o curso d'água no qual [...] seja possível a navegação por embarcações de qualquer natureza, inclusive jangada [transporte de toras de lenha, por flutuação], num trecho não inferior à [...] largura [do rio]; para os mesmos efeitos, é navegável o lago ou lagoa que, em águas médias, permita a navegação, em iguais condições, num trecho qualquer de sua superfície”. Entretanto, atualmente, tem-se associado a característica de navegabilidade de uma via interior à possibilidade de utilização por um ou mais tipos de embarcações de “referência”, a exemplo dos “comboios-tipo”.

12 As embarcações empregadas na navegação interior são especificadas na Normam n.º 02/2005 e contemplam diversos tipos, a depender da finalidade do uso.

13 Hilling, 1996.

O termo “hidrovia”, por sua vez, se refere, normalmente, a vias interiores que se tornaram “navegáveis” em função de obras de engenharia e/ou aos trechos hídricos que tiveram suas condições de navegabilidade – e operação, de modo geral – melhoradas, isto é, sofreram intervenções de dragagem, derrocamento, retificação, sinalização, balizamento, implantação de sistemas de controle operacional, entre outros. Portanto, as hidrovias são um tipo particular de “via interior navegável”, com uma estrutura mais adequada ao transporte hidroviário interior.

Há, também, conceitos de hidrovia mais estritos. A extinta Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot) definia hidrovia como a “via navegável interior projetada com características padronizadas para determinados tipos de embarcações, mediante obras de engenharia de regularização, dotada de sinalização e equipamentos de auxílio à navegação”. A mesma definição é encontrada na Normam n.º 28/2011, da Marinha do Brasil. De modo semelhante, na acepção do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA)<sup>14</sup>, as hidrovias são caracterizadas como as vias navegáveis que se enquadram em três condições: i) sofreram intervenções (balizamento e sinalização<sup>15</sup>) visando ao atendimento de determinada embarcação-tipo<sup>16</sup>; ii) oferecem condições de segurança às embarcações, suas tripulações, cargas e passageiros; e, ainda, iii) dispõem de cartas de navegação<sup>17</sup>.

De modo a ilustrar os conceitos que remetem aos diferentes níveis de navegabilidade, o MTPA<sup>18</sup> explicou que, assim como existem, numa escala “de qualidade” para o transporte rodoviário: i) as estradas de rodagem “carroçáveis”;

---

14 À época de divulgação do material com os conceitos apresentados, o atual Ministério da Infraestrutura era denominado Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA).

15 Para fins de conceituação da hidrovia, segundo o MTPA (2015), o balizamento deve ser entendido como sendo basicamente a implantação de boias de auxílio à navegação, que demarcam o canal de navegação; e a sinalização, como as placas colocadas nas margens dos rios para orientação dos navegantes.

16 Em substituição ao conceito de “comboio-tipo”, o DNIT tem trabalhado com os “gabaritos hidroviários”, que representam as “dimensões e os parâmetros para o canal de navegação de uma hidrovia, definidos segundo critérios de engenharia preestabelecidos pelo executor da infraestrutura federal de viação” (DNIT, 2017). Uma vez garantido o gabarito hidroviário, o tipo de embarcação a ser utilizado naquela hidrovia será resultado da escolha comercial da empresa de navegação.

17 Segundo o MTPA, as cartas de navegação são mapas delimitadores das rotas de navegação. Também chamadas de “cartas náuticas”, são, segundo a Marinha do Brasil (2011), documentos de representação cartográfica destinados a atender aos requisitos da navegação, ou uma base de dados correlata, publicados oficialmente sob a autoridade de um governo, serviço hidrográfico por ele autorizado, ou outra instituição governamental.

18 À época de divulgação do material com os conceitos apresentados, o atual Ministério da Infraestrutura era denominado Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA).

> ii) as vias não pavimentadas; > iii) as vias pavimentadas; e > iv) as rodovias, para a navegação interior, existem: i) rios “flutuáveis”; > ii) rios de navegação rudimentar; > iii) rios francamente navegáveis; e, por fim, > iv) as hidrovias, que representam o estágio mais avançado da infraestrutura de transporte em vias interiores.

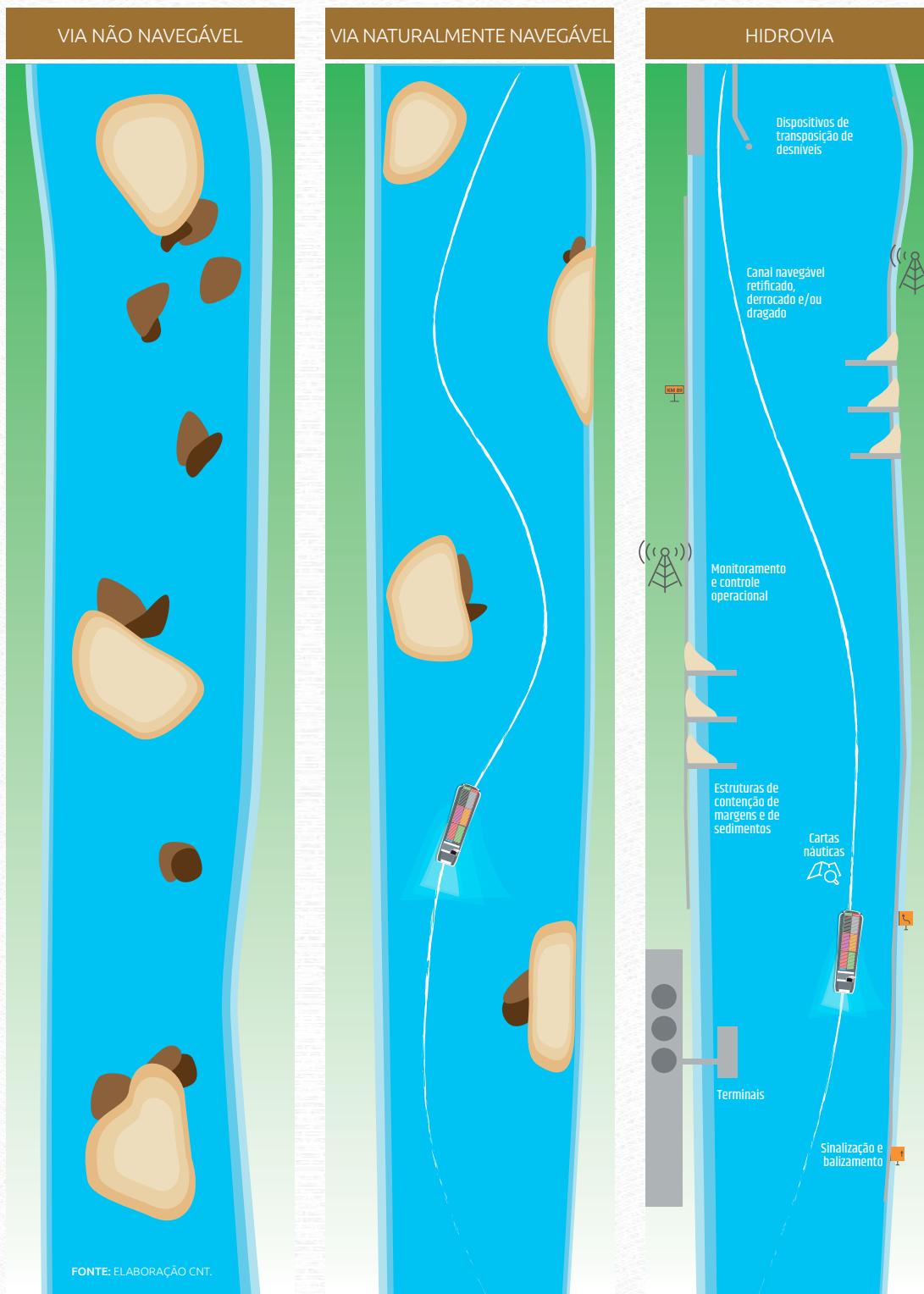
Para o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea, 2014), o conceito de hidrovia deve estar associado, também, ao uso múltiplo das águas. Dessa forma, além das intervenções para transpor os obstáculos naturais, os elementos de que uma hidrovia dispõe precisam tanto garantir uma navegação segura quanto minimizar os impactos da operação do transporte ao meio que o circunda, posto que o mesmo recurso – a água – é utilizado para diversos outros fins. Nesse sentido, uma hidrovia deve ser entendida como “um rio navegável que conta com intervenções diversas e normalizações necessárias para garantir, além da segurança para a navegação, a sustentabilidade do recurso e o uso múltiplo das águas”.

Há, ainda, conceitos mais “comerciais” do termo “hidrovia”, que relacionam a via navegável à sua capacidade de transporte, por exemplo. Nesse contexto, para que uma via navegável seja classificada como hidrovia, além de ser objeto de intervenções de dragagem, derrocamento, contenção de margens, retificação, implantação de sinalização, entre outras, é necessário que ela disponha de infraestruturas complementares, como terminais hidroviários/portuários, e tenha oferta de transporte, representada pela operação dos transportadores, em seus rebocadores e barcas, por exemplo, que possibilitam a movimentação de cargas.

Conforme visto anteriormente, existe certa diversidade de conceitos. Porém, é possível sintetizá-los em três termos principais: “via não navegável”, “via naturalmente navegável” e “hidrovia”. A **FIGURA 4** apresenta um esquema ilustrativo simplificado dessas três tipologias, com algumas de suas principais características.



FIGURA | 4 ESQUEMA ILUSTRATIVO DOS DIFERENTES TIPOS DE VIAS INTERIORES



Em síntese, é possível afirmar que a utilização do termo “hidrovia” é mais adequada em se tratando de vias navegáveis que dispõem de melhor estrutura para o tráfego de embarcações e realização do transporte, notadamente em escala comercial. Por isso, há certa impropriedade no emprego do termo em referência às vias navegáveis interiores brasileiras, que, ou são navegáveis por suas condições naturais – como é o caso dos rios da Região Amazônica<sup>19</sup> –, ou não dispõem de condições adequadas de navegabilidade, de estruturas complementares e/ou de elementos de orientação para uma navegação segura. Apesar disso, pela habitualidade do termo, neste trabalho, não se restringirá a sua utilização. Porém, cabe destacar que, sempre que utilizados, a palavra “hidrovia” e os conceitos dela oriundos se referirão à realidade da navegação interior brasileira, muito distante das condições ideais de uma hidrovia em sua acepção original.

## **IMPORTÂNCIA E VANTAGENS DA NAVEGAÇÃO INTERIOR**

A hidrovia é um meio de transporte polivalente. Além de seu papel na movimentação de bens e pessoas, sua utilização atrai e estimula o desenvolvimento de atividades industriais, comerciais e turísticas nas cidades próximas à via (inclusive em regiões menos dinâmicas economicamente), atuando, assim, como fator de integração nacional – nos sentidos econômico, social e político – e fomentando o bem-estar das populações presentes nessas áreas.

Ademais, no contexto brasileiro, a navegação fluvial tem especial importância em determinadas localidades, como na Região Norte, onde os rios representam o principal meio de transporte, sendo cruciais para o deslocamento e o abastecimento das comunidades ribeirinhas. Nessas áreas, o predomínio do modal se deve à vasta disponibilidade de vias navegáveis, ao baixo custo de movimentação e à reduzida densidade de outras malhas, tais como a rodoviária.

Como meio de transporte, as principais vantagens da navegação interior são sua **grande capacidade de carregamento**, o **menor custo por tonelada-quilômetro**, sua **maior eficiência energética** e o fato de a infraestrutura requerida ter, geralmente,

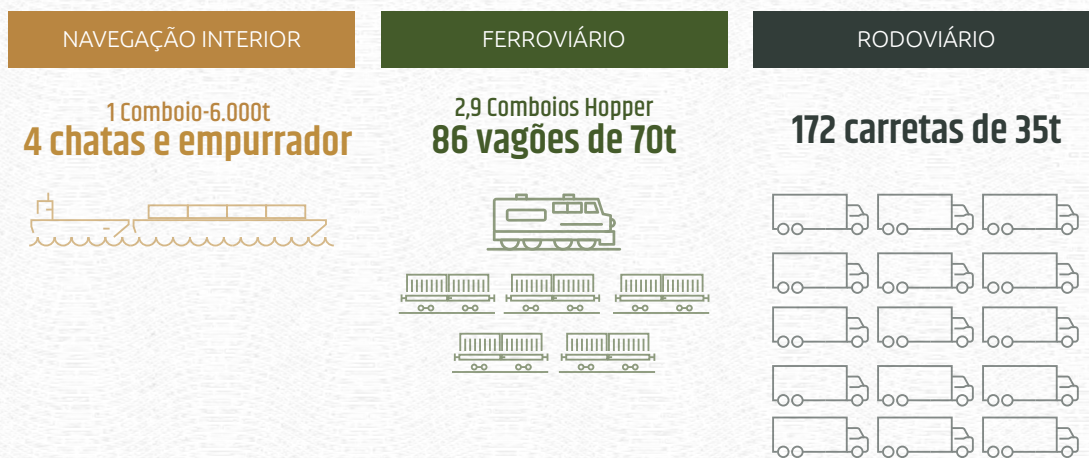
---

<sup>19</sup> Cabe destacar que, apesar das características naturais favoráveis à navegação, os rios da Região Amazônica também necessitam de intervenções para manutenção das condições de navegabilidade.

baixo custo de implantação, quando comparada com os demais modais. Algumas das desvantagens, por outro lado, são a baixa velocidade e uma maior limitação no acesso a esse tipo de serviço, ao contrário do que ocorre, por exemplo, com o transporte rodoviário. Todas essas características fazem com que o transporte hidroviário seja mais adequado e comumente utilizado na movimentação de cargas de baixo valor agregado, não perecíveis, de grande tonelagem e em trechos de maiores distâncias.

Quanto à capacidade de carregamento, um comboio de quatro barcaças (chatas) é capaz de transportar carga equivalente a 2,9 composições férreas de, aproximadamente, 30 vagões cada ou a 172 carretas, conforme ilustrado na FIGURA 5.

**FIGURA | 5** COMPARAÇÃO ENTRE AS CAPACIDADES DE CARREGAMENTO DOS MODAIS



FONTE: ELABORAÇÃO CNT COM DADOS DO DEPARTAMENTO HIDROVIÁRIO DO ESTADO DE SÃO PAULO (2011).

Dadas as suas características, em um sistema de transporte integrado, a eficiência do transporte fluvial poderia diminuir a pressão existente sobre as rodovias do país, na medida em que os maiores volumes de cargas em trajetos mais longos seriam direcionados para as hidrovias, ficando o transporte rodoviário dedicado aos itinerários mais curtos (para os quais é mais eficiente). Essa nova perspectiva propiciaria, assim, uma redução da velocidade de desgaste dos pavimentos e do número de acidentes envolvendo veículos rodoviários de carga. Uma diminuição dos acidentes rodoviários resultaria, por sua vez, na redução dos prejuízos econômicos e sociais e da pressão sobre os sistemas de saúde e previdência nacionais gerados pelas vítimas desses acidentes.

Tendo em vista a capacidade de carregamento de cada modo de transporte, o modal hidroviário é o que apresenta menor custo por tonelada-quilômetro. No entanto, esse benefício apenas é possível quando há volume suficiente de carga. Isso porque os custos fixos da navegação interior são elevados (notadamente os custos da infraestrutura e da embarcação), inviabilizando a movimentação de pequenas tonelagens. Assim, para que os benefícios econômicos desse tipo de transporte ocorram, é necessário que se tenha escala, permitindo que os custos do transporte sejam divididos pela lotação da embarcação. Uma vez obtida a lotação, o frete hidroviário pode custar em torno de 40% do frete rodoviário e 70% do ferroviário<sup>20</sup>.

Assim como o volume transportado, a distância a ser percorrida também impacta o custo do transporte. O custo por quilômetro inicial do transporte hidroviário é superior ao custo dos demais modais. No entanto, o custo adicional por quilômetro percorrido é menor. Logo, o modal ganha economicidade quando utilizado para longas distâncias. Por isso, considerando as características geográficas do Brasil, as hidrovias, juntamente com as ferrovias, poderiam desempenhar o papel dos grandes eixos de transporte, deixando as funções capilares para as rodovias.

O menor custo adicional por quilômetro do modal hidroviário está diretamente relacionado ao seu consumo de combustível, que, por sua vez, tem reflexos na emissão de gases do efeito estufa. Assim, o **GRÁFICO 1**, que apresenta a emissão de CO<sub>2</sub> por modal para transporte de 1 TKU<sup>21</sup>, permite concluir que a utilização da navegação interior é mais eficiente energética e ambientalmente quando comparada com os modais rodoviário e ferroviário.

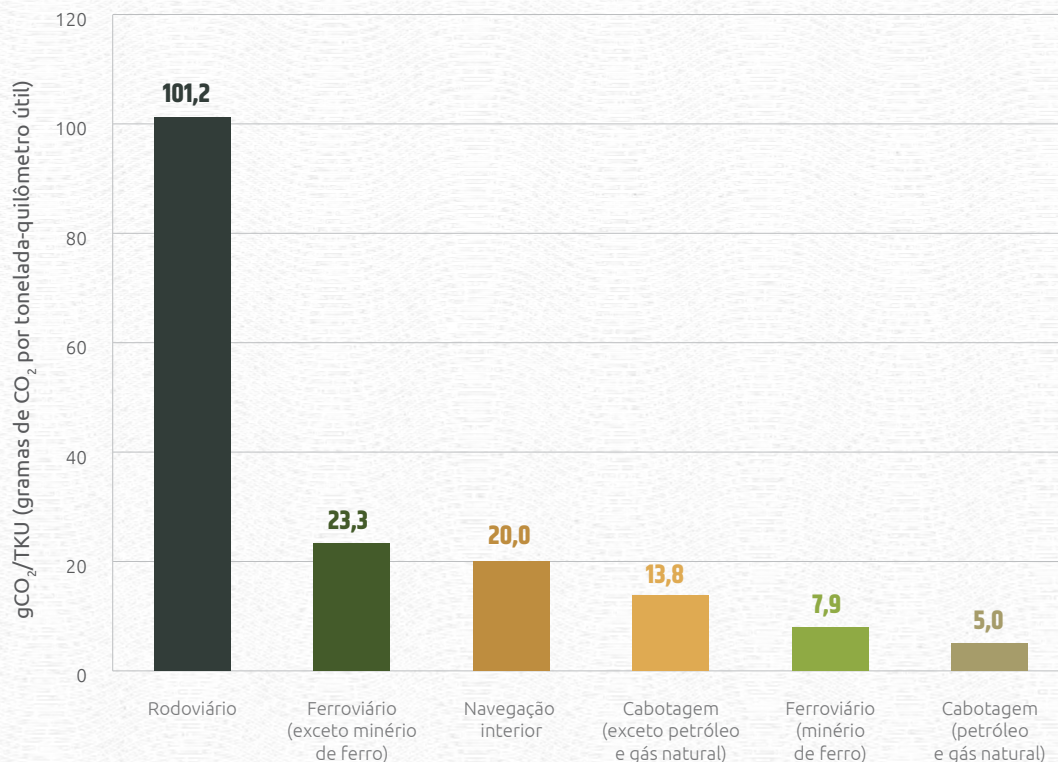
---

<sup>20</sup> Ipea, 2014.

<sup>21</sup> TKU significa tonelada-quilômetro útil. É uma unidade de produção de transporte de carga e representa o deslocamento de 1 (uma) tonelada de carga por uma distância de 1 (um) quilômetro.

**GRÁFICO | 1**

EMIÇÃO ESPECÍFICA DE CO<sub>2</sub> POR MODAL DE TRANSPORTE



FONTE: ELABORAÇÃO CNT COM DADOS DO OBSERVATÓRIO DO CLIMA E DO INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE (2018).

Além disso, o transporte hidroviário costuma utilizar vias naturais, o que resulta em um menor custo de implantação em comparação com os demais modais. Cabe a ressalva, no entanto, de que o transporte aquaviário moderno depende, cada vez mais, de instalações de transbordo sofisticadas, além de sinalização, balizamento, sistemas de controle operacional, entre outros, o que pode envolver custos elevados. Ademais, a necessidade de intervenções de derrocamento e a implantação de barragens e eclusas também elevam significativamente os custos de implantação das hidrovias. Nessas situações, é importante fazer um planejamento integrado do aproveitamento dos rios, uma vez que os valores podem ser elevados.

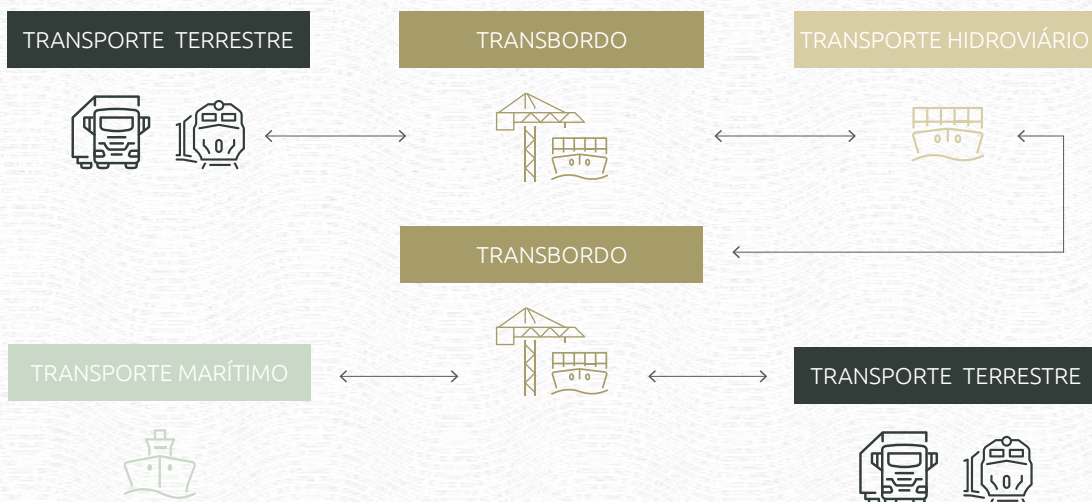
Cabe destacar, no entanto, que as características favoráveis do transporte hidroviário somente se convertem em benefícios para transportadores, embarcadores e para a economia do país no contexto de uma cadeia logística integrada. Isso porque o modal hidroviário, isoladamente, não é capaz de acessar os pontos de origem e destino final dos produtos – ou passageiros – transportados, geralmente demandando que

haja uma integração com outros modos de transporte. Assim, para usufruir dos seus benefícios, torna-se fundamental o investimento em todo o sistema logístico e o desenvolvimento de uma malha de transporte realmente conectada.

Nesse sentido, é fundamental que, juntamente às vias navegáveis, existam pontos de interconexão com os sistemas de transporte terrestre – rodovias e ferrovias – e marítimo, como terminais portuários e estações de transbordo, adequados para a movimentação de passageiros e/ou cargas geradas ou atraídas pelo sistema hidroviário. Ademais, é importante que essa cadeia intermodal funcione de forma sincronizada, o que exige a responsabilidade de cada elo na garantia de que o processo logístico ocorra de forma eficiente, dentro de prazos estabelecidos. Atrasos no transporte terrestre ou aquaviário, por exemplo, afetam as operações de carga e descarga nos terminais, o que acarreta aumento do tempo de espera e dos custos envolvidos. Da mesma forma, uma maior rapidez no transbordo pode ter um efeito positivo sobre os custos dessas mesmas operações. Por isso, é necessário aprimorar as conexões entre meios terrestres e aquaviários, pois, uma vez adequadas, as empresas podem fazer as escolhas mais eficientes e apropriadas às suas necessidades de transporte.

A **FIGURA 6** apresenta o esquema de uma cadeia logística multimodal, envolvendo o transporte hidroviário. Cabe ressaltar que as etapas e transferências localizadas nas extremidades da cadeia não foram representadas.

**FIGURA | 6** ESQUEMA REPRESENTATIVO DA CADEIA LOGÍSTICA DO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO




FONTE: ELABORAÇÃO CNT.

An aerial photograph of a wide river, likely the Amazon, with a blue wavy pattern overlaid on the water. The pattern consists of many small, overlapping, curved lines that create a textured, rippling effect. The riverbanks are visible on the left and right sides, showing green vegetation and some brownish soil.

# Capítulo 3

---

**Histórico da  
navegação interior  
no Brasil**



O transporte hidroviário no Brasil data antes mesmo da sua colonização. Para se deslocar, a população nativa construía embarcações a partir de troncos de árvores, o que permitia a ela explorar o território por meio da ampla malha fluvial disponível, principalmente na Região Amazônica. Apesar das características de um uso incipiente, esse tipo de transporte era bem adaptado às necessidades da época, que consistiam em atividades de pesca, batalhas com outras tribos e o transporte de pessoas e cargas.

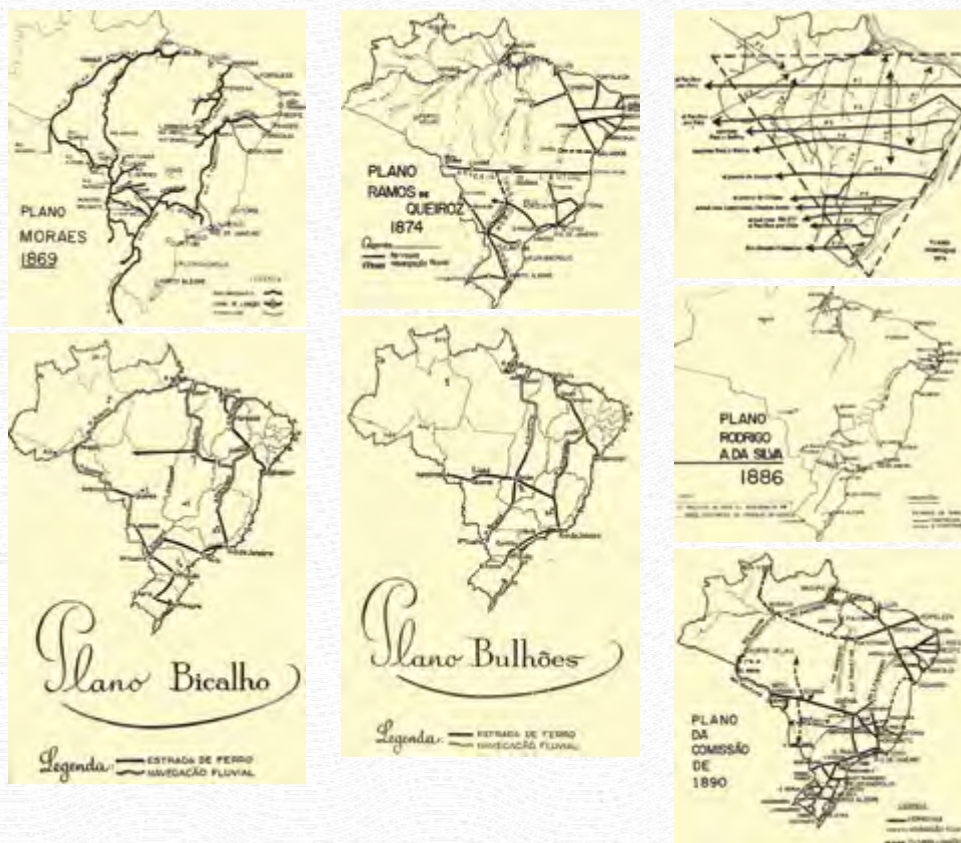
Com a chegada dos portugueses e a sua lógica de colonização – de constituir bases de apoio na costa e, a partir delas, projetar a ocupação para o interior do país –, surgiu a necessidade de utilização dos meios de transporte de forma cada vez mais intensa. Diante da limitada infraestrutura terrestre disponível e das dificuldades associadas aos deslocamentos a pé, os rios do país se apresentaram como uma alternativa adequada para a locomoção. A essa época, foram instalados os primeiros estaleiros e portos brasileiros que, além de viabilizarem a dinâmica de povoamento, foram fundamentais para a defesa do território contra ataques externos.

A exploração comercial das vias interiores teve início ainda no século 16, pela bacia do rio São Francisco. A produção de cana de açúcar, a pecuária bovina e a extração mineral que se desenvolveram nas proximidades do rio eram escoadas, à época, pelos rios que compunham a bacia. Posteriormente, outros rios como o Tocantins, Araguaia, Madeira, Paraguai, Paraná e Tietê também ganharam acentuada importância regional.



Durante o Império, houve a primeira tentativa de estabelecer uma política de transporte no país, por meio da lei<sup>22</sup> de 29 de agosto de 1828, que estabelecia a competência dos governos imperial, provinciais<sup>23</sup> e municipais em promover a navegação dos rios, abrir canais e construir estradas, pontes e calçadas. Ainda nessa época, foram lançados diversos planos de viação com foco na integração nacional, tais como: Plano Moraes (1869), Plano Queiroz (1874 e 1882), Plano Rebouças (1874), Plano Bicalho (1881), Plano Bulhões (1882) e Plano Geral de Viação ou Plano Rodrigo A. da Silva (1886). Em todos eles, as hidrovias figuravam como protagonistas para a integração nacional, juntamente com o modal ferroviário, que era uma alternativa para ligar os principais rios. Já na época da República, em 1890, foi elaborado o denominado Plano da Comissão de 1890, que também colocava o transporte hidroviário como fator relevante para a integração nacional. A FIGURA 7 ilustra esses planos.

**FIGURA | 7** PLANOS DE VIAÇÃO – SÉCULO 19



FONTE: DNIT (2012).

22 Lei sem numeração.

23 As províncias correspondem aos estados atuais.

Em 1906, como resultado do movimento de colonização do sul do Brasil por meio, entre outros, da exploração da malha fluvial, foi construída a primeira eclusa do país (a eclusa de Rio Branco), no rio Caí, no Rio Grande do Sul. O potencial hidroviário do estado foi explorado e se manteve relevante e em crescimento até a década de 1940, a partir de quando passou a perder competitividade para os modais terrestres.

Com o avanço da mercantilização da economia, que teve início ainda em meados do século 19, e o aumento da produção agrícola (sobretudo de café, algodão e açúcar), o sistema de rios utilizado até então passou a se demonstrar insuficiente para atender às novas demandas. Nesse contexto, observou-se uma mudança nos planos de governo, que passaram a priorizar as ferrovias e, posteriormente, as rodovias, deixando o transporte aquaviário em segundo plano. A prioridade pelo modal rodoviário começou a ganhar destaque já em 1934, com a aprovação do Plano Geral Nacional de Viação (PGNV) e com a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), em 1937.

Também em 1934, foi decretado o Código de Águas, que estabeleceu o uso múltiplo dos recursos hídricos, determinando, entre outros, que a sua utilização ocorra sem prejuízo da navegação. Já de acordo com esse entendimento, um dos primeiros projetos de aproveitamento múltiplo das águas, que buscava integrar o potencial hidrelétrico e o hidroviário, foi o da hidrovía Tietê-Paraná, na década de 1950. A expressiva produção agrária escoada pela região justificava o investimento, que contemplou a construção de oito eclusas. A ligação entre os dois rios, no entanto, só se efetivou no ano de 1991<sup>24</sup>.

Apesar da mudança de enfoque pelos planos do setor de transporte, as décadas de 1960 e 1970 foram marcadas por otimismo no aproveitamento do potencial hidroviário brasileiro. Nesse período, foram criados o Ministério dos Transportes (dedicado exclusivamente ao setor), o Grupo Executivo para Integração de Políticas de Transportes (Geipot)<sup>25</sup> e entidades regionais destinadas a atuar no segmento da navegação<sup>26</sup>.

---

24 A partir do alagamento da barragem de Três Irmãos e a inauguração das eclusas de Nova Avanhandava e do Canal de Pereira Barreto.

25 O “Grupo Executivo para Integração de Políticas de Transportes”, criado em 1965, teve sua denominação alterada para “Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes” em 1969 e para “Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte” em 1973, mantendo a sigla “Geipot” em ambas as alterações. A empresa foi extinta em 2008. O Geipot tinha como objetivos oferecer o apoio técnico e administrativo à formulação, coordenação e execução da política nacional de transportes, nos seus diversos modais, bem como a promoção, a execução e a coordenação das atividades de estudos e pesquisas necessários ao planejamento de transporte no país.

26 Departamentos regionais ligados ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN), criados em 1966.

A operacionalização do “milagre econômico” na década de 1970 propiciou o crescimento e a modernização do setor aquaviário. A navegação interior recebeu investimentos em portos, eclusas e melhorias em sua infraestrutura. Como exemplo, nesse período, acompanhando o crescimento agrícola da região, vários rios no Rio Grande do Sul ganharam infraestrutura adequada ao transporte fluvial, com barragens com eclusas, a fim de impulsionar o modal no estado. Outro exemplo é o rio São Francisco – que perpassa as regiões Sudeste e Nordeste do país –, onde foram construídas as barragens de Três Marias (MG) e Sobradinho (BA), melhorando a navegação e permitindo a exploração do seu potencial hidrelétrico.

A partir da década de 1970, a fronteira agrícola começou a avançar em direção à Região Centro-Oeste brasileira, mudando o panorama produtivo existente até a década anterior, quando a produção agrícola estava concentrada no Sul e no Sudeste do país. Esse deslocamento deu origem a uma demanda por meios de transporte mais adequados para o escoamento da produção de commodities provenientes dessa nova fronteira agrícola, mais distante dos portos de exportação. No entanto, a falta de atenção ao segmento e de planejamento integrado dos recursos hídricos nas décadas anteriores bem como o descumprimento do que era estabelecido pelo uso múltiplo das águas fizeram com que a maioria dos rios da região permanecesse em seu estado natural ou barrados por hidrelétricas desprovidas de eclusas.

Além disso, a partir do início do século 20, houve uma intensificação da construção de rodovias e estradas – muitas delas com traçados paralelos às hidrovias – o que, em vez de gerar um estímulo à integração multimodal, contribuiu para o acirramento da competição entre os modais. A partir de 1960, se consolidou o modelo rodoviarista no país.

Em 1973, por meio da lei n.º 5.917, foi aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV), que desenhava os sistemas nacionais rodoviário, ferroviário, aquaviário, portuário e aeroaviário e tinha como objetivo constituir uma infraestrutura de transporte integrada. No entanto, devido a dificuldades relacionadas, entre outros, à execução do planejamento, às restrições orçamentárias, à falta de prioridade ao segmento hidroviário e à interferência política e de outros setores – a exemplo do elétrico –, prejudicam-se a implantação e o progresso de obras importantes para o país e para o desenvolvimento de suas hidrovias. Nesse âmbito, cabe destaque à não observância

do uso múltiplo das águas, que, muitas vezes, deixa de ser incluído no planejamento dos setores afins.

Para dar diretrizes à questão do uso múltiplo das águas, em 1997, foi instituída, por meio da lei n.º 9.433, a Política Nacional de Recursos Hídricos (PNRH), que estabelece, em seu primeiro e segundo artigos, que “a gestão dos recursos hídricos deve sempre proporcionar o uso múltiplo das águas” e que “a utilização racional e integrada dos recursos hídricos, incluindo o transporte aquaviário, com vistas ao desenvolvimento sustentável”, deve ser objetivo da PNRH.

Além da não observância do uso múltiplo das águas e das deficiências relacionadas ao próprio planejamento e à execução das políticas públicas do setor, outros obstáculos que comprometem o avanço da navegação interior no Brasil são os seguintes:

- » A rede hidroviária brasileira caracteriza-se por extensões navegáveis isoladas entre si por corredeiras e cachoeiras, que impedem a continuidade da navegação e exigem diversas obras como eclusas, barragens, derrocamentos e dragagens – com algumas poucas exceções.
- » Os rios com melhor navegabilidade estão situados em regiões pouco povoadas e menos desenvolvidas – tais como as regiões Amazônica e dos rios São Francisco, Paraguai e Tocantins/Araguaia.
- » Alguns rios são muito sinuosos, o que aumenta consideravelmente a distância entre os pontos de origem e destino das cargas e dos passageiros transportados.
- » Vários rios são impactados pelo regime tropical, apresentando grande amplitude entre vazantes e enchentes, o que compromete a navegação.
- » Muitos rios não possuem profundidade que permita a navegação de embarcações de maior calado.
- » Alguns rios correm de forma paralela à costa e/ou não possuem acesso direto até o oceano, sendo separados da costa por uma ou mais serras.

Com o objetivo de facilitar a gestão dos recursos hídricos do país, sua malha fluvial foi dividida em 12 Regiões Hidrográficas (RH), conforme o **MAPA 2**. Cada RH é um espaço territorial que compreende uma bacia, grupo de bacias ou sub-bacias hidrográficas que apresentam características naturais, sociais e econômicas homogêneas ou similares. Essa divisão foi instituída pela resolução n.º 32/2003, do Conselho Nacional de Recursos Hídricos (CNRH), colegiado instituído em 1997 que possui, dentre outras,

a competência de promover a articulação do planejamento dos recursos hídricos com os planos nacionais, regionais, estaduais e dos setores usuários.

MAPA | 2

REGIÕES  
HIDROGRÁFICAS  
BRASILEIRAS



FONTE: ELABORAÇÃO CNT.

No entanto, no que tange ao gerenciamento das atividades de navegação dessa malha, competem às Administrações Hidroviárias (AH) a execução e o acompanhamento dos serviços, obras, estudos e exploração dos rios e portos. As AHs são unidades descentralizadas do DNIT, originadas das Diretorias Regionais do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN)<sup>27</sup>. Atualmente, existem oito AHs, organizadas conforme ilustrado no MAPA 3. Observa-se que a delimitação das AHs não coincide com a das RHs, uma vez que elas foram estabelecidas em épocas e com finalidades distintas, tendo sido adotados critérios diferentes para a definição de cada uma delas.

27 Instituído em 1963, o DNPVN consistiu em uma autarquia com autonomia administrativa, financeira e técnica para administrar os setores portuário e hidroviário. Foi substituído, em 1975, pela Empresa de Portos do Brasil S.A. (Portobras), conforme será visto mais adiante neste Caderno.

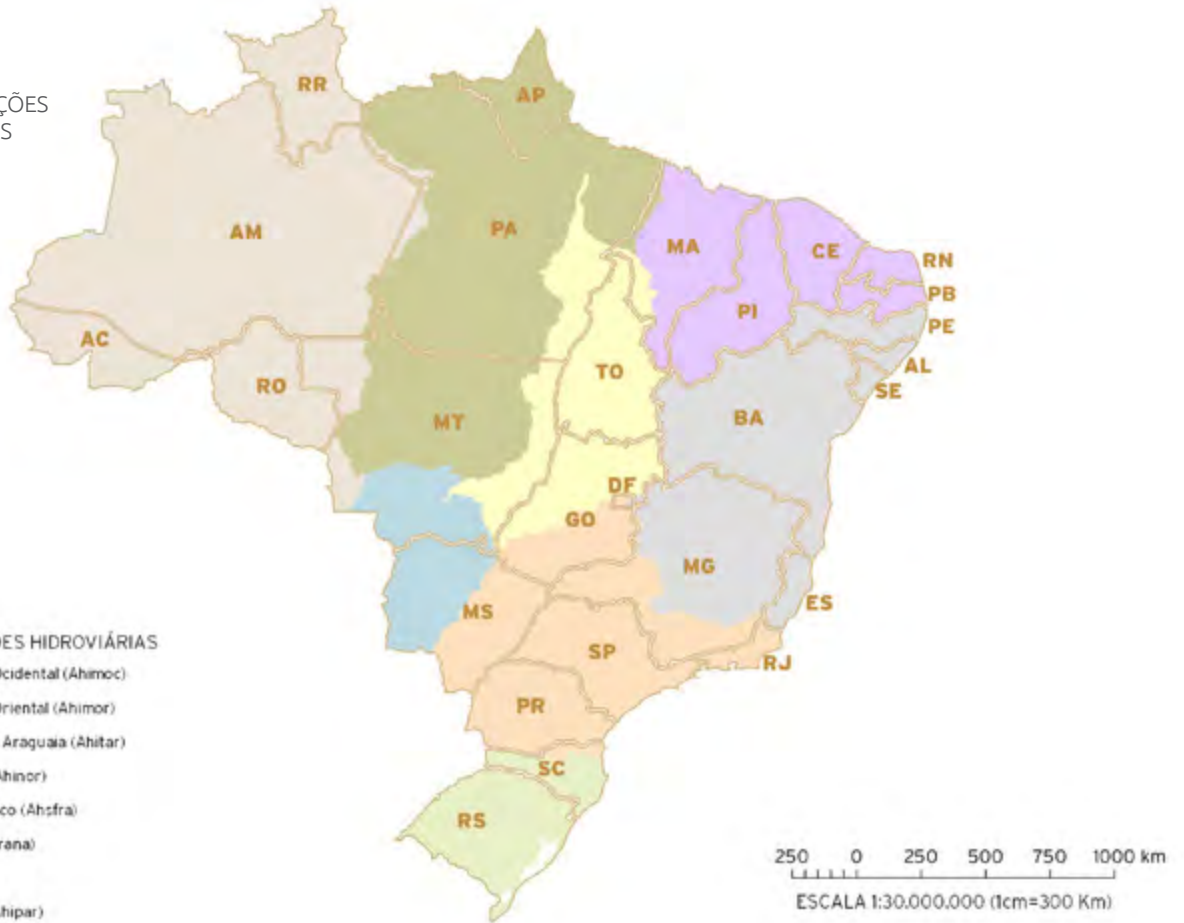
**MAPA | 3**

**ADMINISTRAÇÕES  
HIDROVIÁRIAS  
(AHS)**

**ADMINISTRAÇÕES HIDROVIÁRIAS**

- Amazônia Ocidental (Ahimoc)
- Amazônia Oriental (Ahimor)
- Tocantins e Araguaia (Ahitar)
- Nordeste (Ahinor)
- São Francisco (Ahsfra)
- Paraná (Ahrana)
- Sul (Ahsul)
- Paraguai (Ahipar)

FONTE: ELABORAÇÃO CNT.



Nos últimos anos, seguindo a tendência histórica exposta até aqui, o que se observou foi uma constante alternância de instituições, normas e planos que regem o desenvolvimento do segmento hidroviário no país. Esses pontos serão abordados nas próximas seções deste Caderno.

## CARACTERIZAÇÃO DO CENÁRIO ATUAL DA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Conforme ressaltado anteriormente, dos cerca de 63 mil km de rios, lagos e lagoas potencialmente<sup>28</sup> utilizáveis pelo transporte hidroviário no Brasil, somente cerca de 19,5 mil (ou 30,9%) eram economicamente navegados em 2016<sup>29</sup> (MAPA 4) – isto é, possuíam algum registro de utilização por Empresa Brasileira de Navegação (EBN)<sup>30</sup> ou empresa estadual, na prestação do serviço de transporte de cargas, de passageiros ou misto (cargas e passageiros). Essa extensão é 7,1% inferior à extensão utilizada comercialmente em 2010/11 e 11,7% menor que a de 2013 (TABELA 1). A maior redução, em termos percentuais, no período (2010/11-2016), foi verificada na Região Hidrográfica do São Francisco que, em 2016, não apresentou transporte comercial de passageiros ou de mercadorias. Em termos absolutos, destaca-se a variação verificada na Região Hidrográfica Amazônica, que apresentou crescimento de cerca de 850 km de extensão economicamente navegada entre 2010/11 e 2013 e redução de mais de 1.600 km de 2013 para 2016. As regiões hidrográficas ausentes na TABELA 1 não apresentaram registro de transporte de passageiros ou cargas no período.

---

28 Uma via potencialmente navegável é um espaço físico, natural ou não, nas águas dos rios, lagos e lagoas, que possa se tornar navegável mediante a implantação de barragens ou outras obras hidroviárias.

29 Vias Economicamente Navegadas 2016 (Antaq, 2018).

30 Pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no país, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente – conforme definido na lei n.º 9.432/1997.

MAPA | 4

VIAS  
ECONOMICAMENTE  
NAVEGADAS (VEN)  
2016



FONTE: ELABORAÇÃO CNT COM DADOS DA ANTAQ (2018).

250 0 250 500 750 1000 km

ESCALA 1:20.000.000 (1cm=200 Km)



**TABELA | 1**

EVOLUÇÃO DA EXTENSÃO DAS VIAS ECONOMICAMENTE NAVEGADAS (VEN) NO BRASIL, EM KM (2010/11-2016)<sup>1</sup>

REGIÕES HIDROGRÁFICAS	VEN 2010/11 (KM)	VEN 2013 (KM)	VEN 2016 (KM)	DISTRIBUIÇÃO % 2016
Paraguai	592	591	591	3,0%
Paraná	1.495	1.359	1.035	5,3%
São Francisco	576	576	0	0,0%
Amazônica	16.797	17.651	16.049	82,5%
Atlântico Sul	514	500	417	2,1%
Tocantins/Araguaia	982	1.360	1.371	7,0%
<b>TOTAL</b>	<b>20.956</b>	<b>22.037</b>	<b>19.464</b>	<b>100,0%</b>

<sup>1</sup> OS DADOS ESTÃO APRESENTADOS EXATAMENTE CONFORME DIVULGADOS PELA ANTAQ.

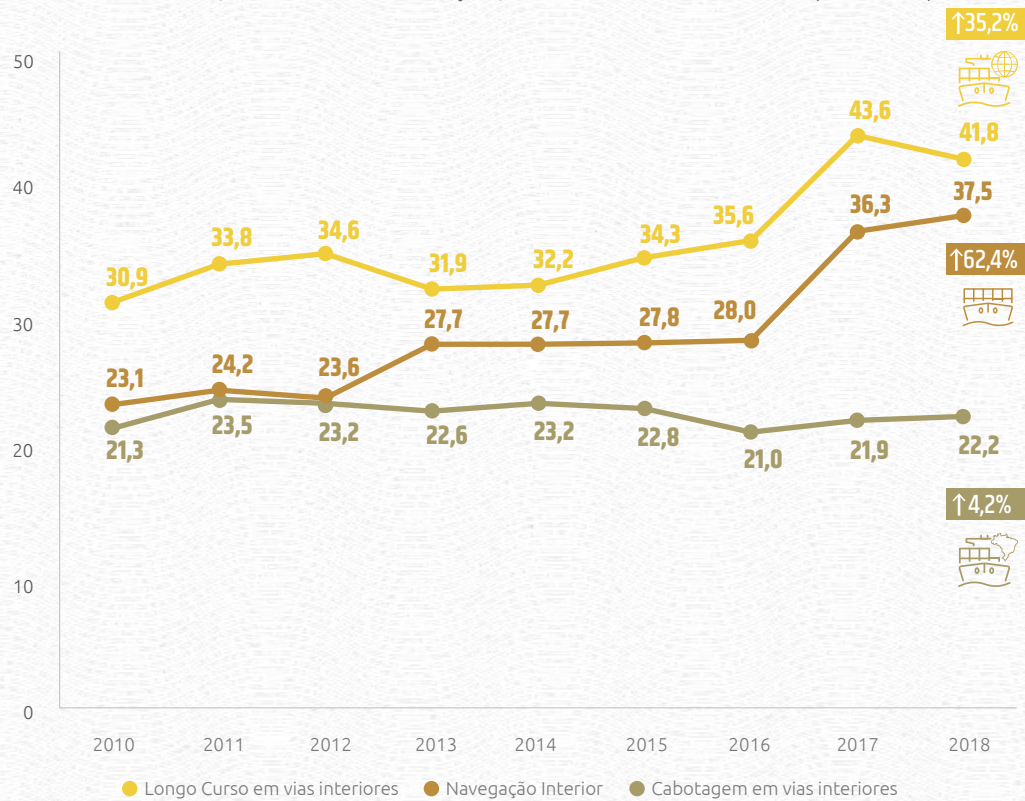
FONTE: ELABORAÇÃO CNT COM DADOS DA ANTAQ (2018).

Apesar do retrocesso na extensão comercialmente utilizada das vias interiores do país, em relação a anos anteriores<sup>31</sup>, o volume de cargas transportadas por rios, lagos e lagoas tem apresentado crescimento nos últimos anos, conforme mostrado no **GRÁFICO 2**. Observa-se que, entre 2010 e 2018, houve um aumento de 34,8% no total transportado em vias interiores; a navegação interior foi o segmento que apresentou maior crescimento, de 62,4% no período.

31 A redução na extensão navegada pode ter ocorrido, conforme hipótese levantada pela Antaq (2018), devido ao déficit de precipitação pluviométrica, aos baixos níveis hidrométricos em determinadas regiões e à falta de confiança quanto à navegabilidade de alguns trechos.

**GRÁFICO | 2**

EVOLUÇÃO DO VOLUME DE CARGAS TRANSPORTADAS EM VIAS INTERIORES NO BRASIL, POR TIPO DE NAVEGAÇÃO, EM MILHÕES DE TONELADAS (2010-2018)

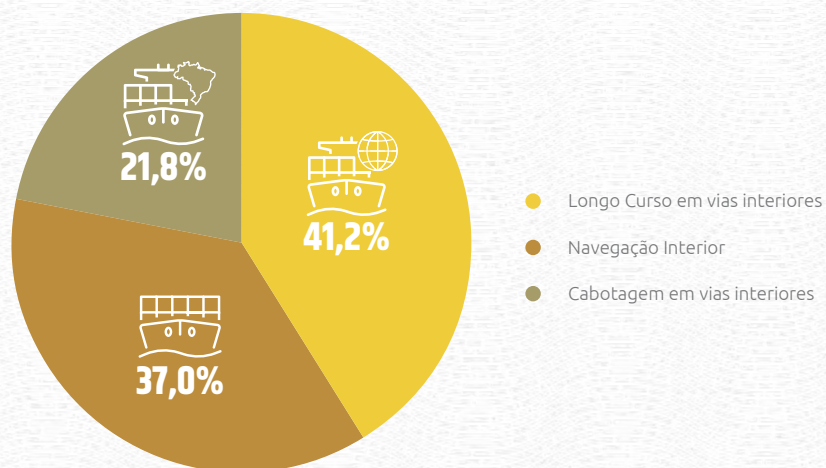


FONTE: ELABORAÇÃO CNT COM DADOS DA ANTAQ (2019).



Do total transportado por vias interiores no Brasil em 2018, cerca de 37,0% corresponderam à navegação interior; e o restante, à navegação de cabotagem e à navegação de longo curso em vias interiores (21,8% e 41,2%, respectivamente)<sup>32</sup>, conforme representado no **GRÁFICO 3**.

**GRÁFICO 3** DISTRIBUIÇÃO DO VOLUME DE CARGAS TRANSPORTADAS EM VIAS INTERIORES NO BRASIL, POR TIPO DE NAVEGAÇÃO (2018)



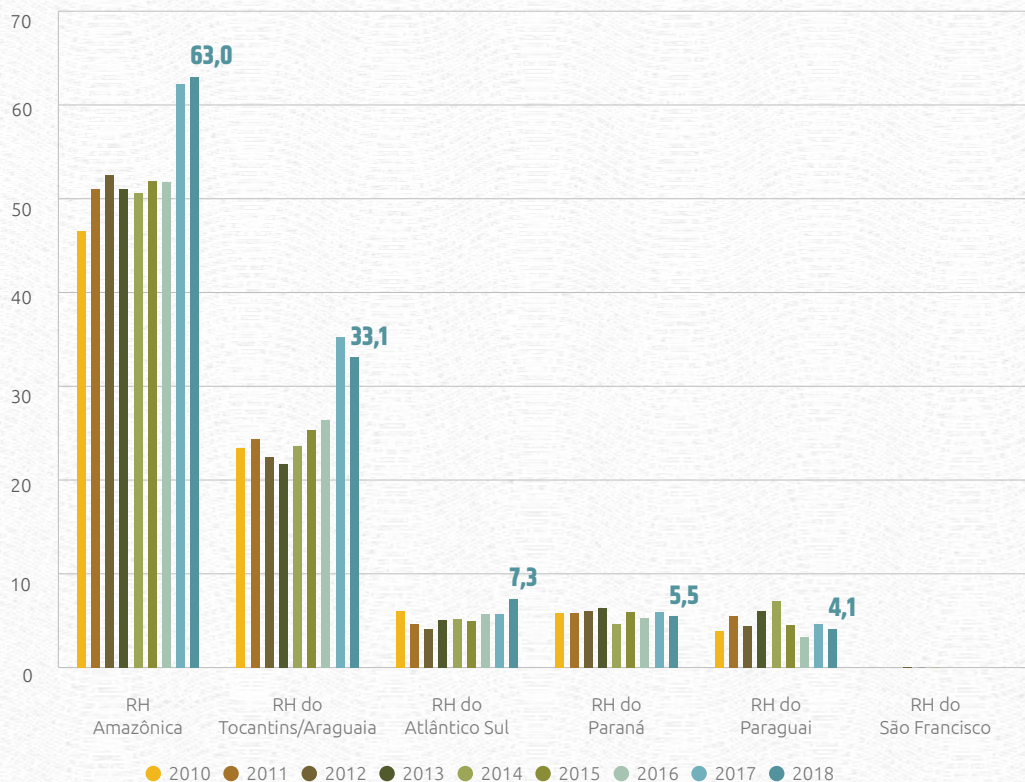
FONTE: ELABORAÇÃO CNT COM DADOS DA ANTAQ (2019).

De acordo com o exposto anteriormente, das 12 RHs do país, apenas seis apresentaram registros de transporte de cargas por vias interiores entre 2010 e 2018. Dentre elas, destaca-se a Região Hidrográfica Amazônica, com um volume total transportado, em 2018, de cerca de 63 milhões de toneladas (**GRÁFICO 4**), seguida da Região Hidrográfica do Tocantins/Araguaia, com 33,1 milhões de toneladas transportadas no mesmo período.

<sup>32</sup> As navegações de cabotagem e de longo curso, quando se utilizam de vias interiores (mesmo que parte do itinerário total seja realizado em via marítima), são também contabilizadas como “transporte em vias interiores”. Por isso, seus dados são apresentados na caracterização do setor, neste capítulo.

**GRÁFICO | 4**

EVOLUÇÃO DO VOLUME DE CARGAS TRANSPORTADAS<sup>1</sup> EM VIAS INTERIORES NO BRASIL, POR RH, EM MILHÕES DE TONELADAS (2010-2018)<sup>2</sup>



<sup>1</sup> CONTEMPLA O TOTAL TRANSPORTADO EM VIAS INTERIORES (NAVEGAÇÃO INTERIOR, CABOTAGEM EM VIAS INTERIORES E LONGO CURSO EM VIAS INTERIORES), CONSIDERANDO OS VOLUMES ORIGINADOS OU DESTINADOS À RH, BEM COMO TRANSPORTADOS INTERNAMENTE A ELA. NÃO FORAM APRESENTADOS, SEPARADAMENTE NO GRÁFICO, OS VOLUMES CUJA ORIGEM E CUJO DESTINO SÃO CLASSIFICADOS COMO "NÃO SE APLICA" NA BASE DE DADOS DA ANTAQ.

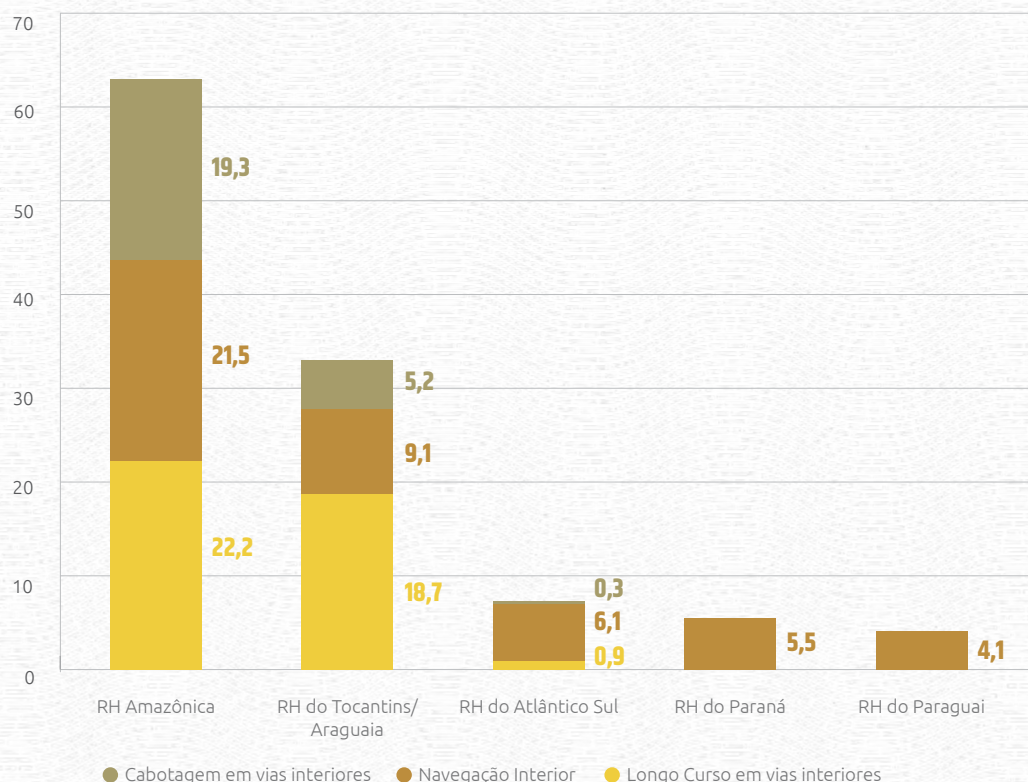
<sup>2</sup> FORAM TRANSPORTADAS, NA RH DO SÃO FRANCISCO, CERCA DE 55 MIL TONELADAS EM 2012, CERCA DE 50 MIL TONELADAS EM 2013 E POUCO MAIS DE 12 MIL TONELADAS EM 2014; A VISUALIZAÇÃO DESSAS COLUNAS NO GRÁFICO É RESTRITA DEVIDO À ESCALA ADOPTADA. NOS DEMAIS ANOS, NÃO HOUVE TRANSPORTE REGISTRADO PELA ANTAQ NESTA REGIÃO HIDROGRÁFICA.

FONTE: ELABORAÇÃO CNT COM DADOS DA ANTAQ (2019).

Quando se analisa o volume transportado por RH especificando-se o tipo de navegação realizada, observa-se que as duas regiões com maior volume transportado, em 2018, são também aquelas que possuem maior participação da navegação de cabotagem e de longo curso em vias interiores no total transportado (regiões hidrográficas Amazônica e do Tocantins/Araguaia), conforme o **GRÁFICO 5**. Tal repartição se justifica pelas características dos rios que compõem essas regiões e por sua localização, que permite o acesso de embarcações marítimas às vias fluviais, as quais dispõem de terminais portuários aptos a recebê-las. Destaca-se, ainda, que, nas regiões hidrográficas do Paraná e do Paraguai, o transporte registrado é exclusivamente de navegação interior.

**GRÁFICO | 5**

DISTRIBUIÇÃO DO VOLUME DE CARGAS TRANSPORTADAS EM VIAS INTERIORES NO BRASIL, POR RH E TIPO DE NAVEGAÇÃO, EM MILHÕES DE TONELADAS (2018)

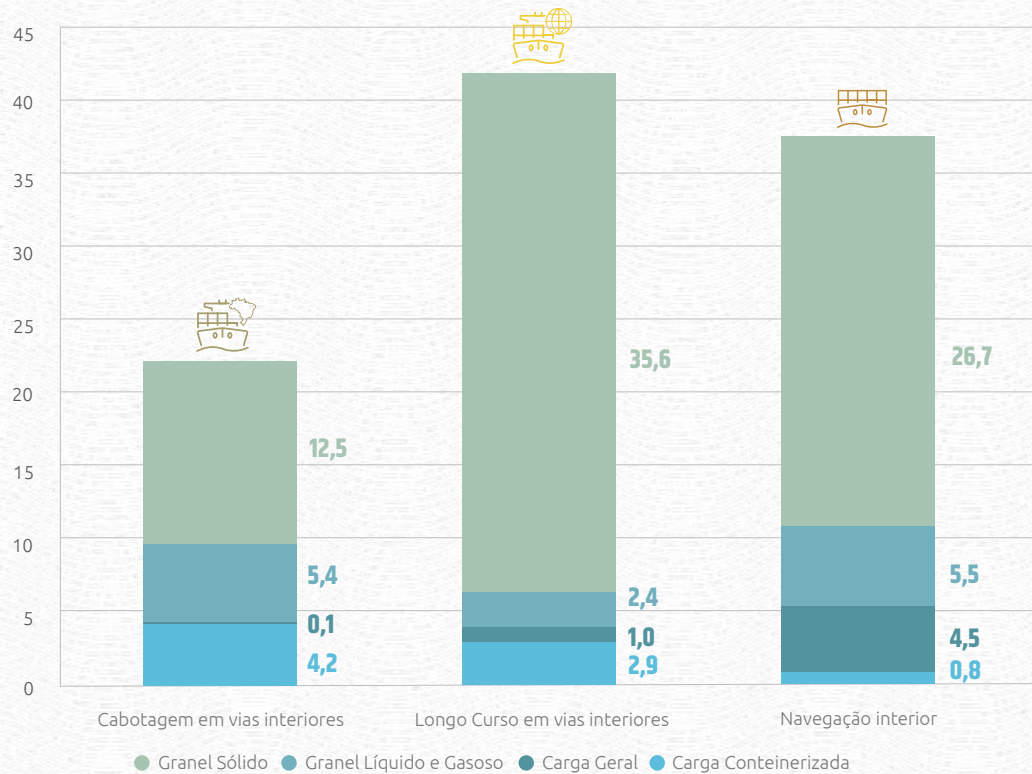


FONTE: ELABORAÇÃO CNT COM DADOS DA ANTAQ (2019).

Com relação ao perfil da carga, observa-se que o transporte de granéis sólidos é predominante nas vias interiores do país, sendo seguido pelos granéis líquidos e gasosos. Esse predomínio é observado tanto na navegação interior quanto nas navegações de cabotagem e de longo curso realizadas em vias interiores, conforme o **GRÁFICO 6**. Cabe ressaltar, nesse gráfico, também o elevado volume de carga geral transportado pela navegação interior. Esse tipo de carga abastece comunidades ribeirinhas e, dado esse papel, acaba por viabilizar economicamente a operação de diversas empresas de navegação, sobretudo na Região Norte do país. Destaca-se, ainda, a reduzida representatividade da carga containerizada nesse mesmo tipo de navegação, o que indica a existência de potencial para crescimento no segmento.

**GRÁFICO | 6**

DISTRIBUIÇÃO DO VOLUME DE CARGAS TRANSPORTADAS EM VIAS INTERIORES NO BRASIL, POR PERFIL DA CARGA E TIPO DE NAVEGAÇÃO, EM MILHÕES DE TONELADAS (2018)



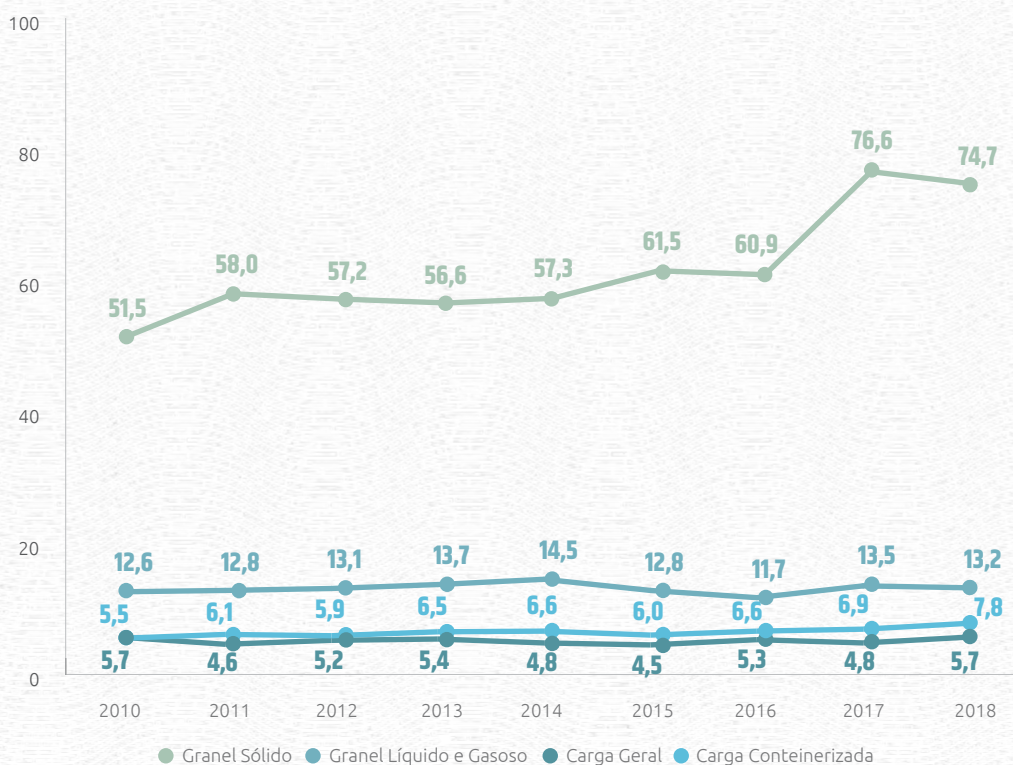
FONTE: ELABORAÇÃO CNT COM DADOS DA ANTAQ (2019).



A preponderância do granel sólido no transporte hidroviário do país é histórica, embora tenha se acentuado nos últimos anos, conforme mostra o **GRÁFICO 7**.

Ao realizar análise por tipo de mercadoria, é possível observar, no **GRÁFICO 8**, que a soja é o principal produto transportado pela navegação interior e pela navegação de longo curso em vias interiores no Brasil; o milho também possui destaque em ambas, conforme dados de 2018. Já na cabotagem em vias interiores, tem predomínio a bauxita, sendo que os granéis sólidos agrícolas não figuram entre as principais mercadorias transportadas por esse tipo de navegação.

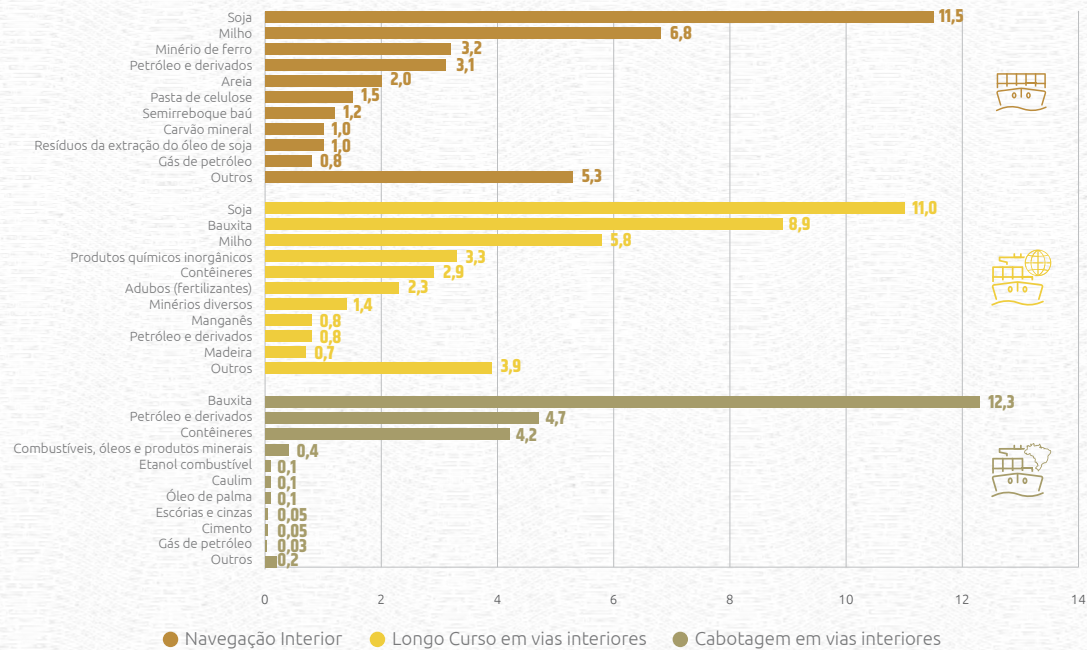
**GRÁFICO 7** EVOLUÇÃO DO VOLUME DE CARGAS TRANSPORTADAS EM VIAS INTERIORES NO BRASIL, POR PERFIL DA CARGA, EM MILHÕES DE TONELADAS (2010-2018)



FONTE: ELABORAÇÃO CNT COM DADOS DA ANTAQ (2019).

**GRÁFICO | 8**

PRINCIPAIS MERCADORIAS TRANSPORTADAS EM VIAS INTERIORES NO BRASIL, POR TIPO DE NAVEGAÇÃO, EM MILHÕES DE TONELADAS (2018)



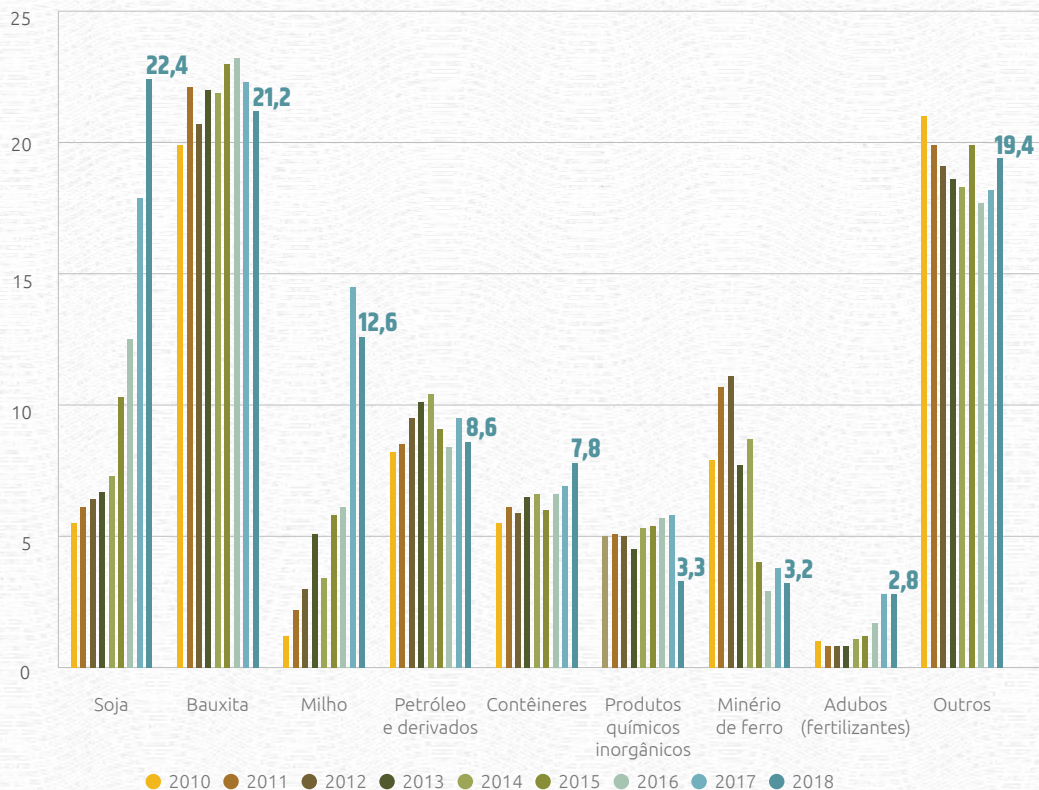
FONTE: ELABORAÇÃO CNT COM DADOS DA ANTAQ (2019).

Quando analisada a evolução do volume transportado das principais mercadorias nas vias interiores brasileiras (somando-se todos os tipos de navegação), observa-se que a soja alcançou a primeira posição somente em 2018, quando respondeu por 22,1% do total transportado no ano; até então (entre 2010 e 2017), a bauxita era o principal produto transportado, conforme apresentado no **GRÁFICO 9**. Cabe destaque também ao crescimento do transporte de milho nos rios do país, que passou de pouco mais de 1 milhão de toneladas em 2010 para mais de 12,6 milhões em 2018, o que representa um crescimento de mais de 915% no período (mesmo com a leve redução entre 2017 e 2018). Por outro lado, o minério de ferro apresentou queda de cerca de 60% entre 2010 e 2018. O relevante decréscimo do minério de ferro se deu nos rios Paraguai e Amazonas. No primeiro, ocorreu devido à diminuição do volume produzido em Corumbá/MS; e, no segundo, devido à interrupção da produção e do escoamento do produto nas minas do Amapá.



GRÁFICO | 9

EVOLUÇÃO DO VOLUME DE CARGAS TRANSPORTADAS EM VIAS INTERIORES NO BRASIL, POR TIPO DE MERCADORIA, EM MILHÕES DE TONELADAS (2010-2018)



FONTE: ELABORAÇÃO CNT COM DADOS DA ANTAQ (2019).

É importante destacar que, apesar da evolução da sistemática de compilação, tratamento e divulgação de informações pela Antaq, por meio do Anuário Estatístico Aquaviário, sabe-se que os dados apresentados pela agência não contemplam a totalidade do volume transportado pelas vias interiores do país, uma vez que se concentram em informações provenientes dos terminais portuários autorizados e classificados como portos organizados, terminais de uso privado (TUP) e estações de transbordo de cargas (ETC). Entretanto, há outros tipos de terminais portuários, registrados junto à agência, para os quais não há dados, a exemplo daqueles que são objeto da resolução normativa Antaq n.º 13/2016<sup>33</sup>. Existem, ainda, instalações

33 A resolução normativa Antaq n.º 13/2016 trata do registro (discricionário) de instalações de apoio ao transporte aquaviário localizadas fora da área do porto organizado e não passíveis de outorga de autorização pela agência. Estão contempladas, nessa classificação: i) instalações flutuantes utilizadas para recepção, armazenagem e transferência a contrabordo de granéis sólidos, líquidos e gasosos; ii) instalações com acesso ao meio aquaviário destinadas à construção e/ou reparação naval; iii) instalações destinadas ao apoio à execução de obras de infraestrutura; iv) instalações portuárias públicas de pequeno porte (IP4) exploradas, diretamente ou por meio de convênios, pelo DNIT; e v) instalações de pequeno porte para apoio ao embarque e desembarque de cargas e/ou passageiros, desprovidas de equipamentos específicos para tal.

e embarcações que não possuem autorização de operação ou termo de registro formalizado junto à Antaq – que operam, portanto, de forma clandestina nas vias interiores do país –, para as quais não há dados disponíveis.

Ressalta-se que, para o transporte de passageiros por vias interiores – apesar de seu relevante papel no atendimento da demanda por deslocamento municipal, estadual e interestadual em diversas regiões do país –, a disponibilidade de informações é ainda mais restrita, uma vez que não há sistemática de compilação e divulgação periódica como ocorre no transporte de cargas. Nos últimos anos, a Antaq passou a divulgar algumas estatísticas sobre esse segmento que, embora não correspondam à totalidade do transporte de passageiros realizado nas vias interiores do país, são úteis para ilustrar a realidade do segmento, notadamente na Região Amazônica.

Conforme dados de 2019, existem 96 linhas de transporte longitudinal de passageiros e misto e 89 linhas de travessia cadastradas junto à Antaq. Das linhas de travessia, a maior parte atende ao transporte de passageiros (das 89 linhas, 87 fazem esse serviço); os transportes de veículos e de cargas vêm em seguida (com 71 e 59 linhas oferecendo esse serviço, respectivamente<sup>34</sup>).

Em 2017<sup>35</sup>, foi estimado um total de 5,7 milhões de passageiros transportados no transporte longitudinal misto de percurso estadual (juntamente com 2,7 milhões de toneladas de cargas) e, aproximadamente, 851,0 mil passageiros transportados em percurso interestadual (além de 713,0 mil toneladas de cargas), na Região Amazônica. Se consideradas as projeções realizadas também para o transporte de travessia (3,2 milhões de passageiros), a movimentação em 2017 correspondeu a 9,8 milhões de passageiros<sup>36</sup>.

Os dados de 2017 são 6,8% inferiores às estimativas feitas em 2015 para o transporte de passageiros, e 8,1% menores no transporte de cargas<sup>37</sup>. Entretanto, os números continuam a indicar a relevância do setor hidroviário para o deslocamento e abastecimento das populações que vivem às margens dos rios brasileiros.

34 Uma mesma linha oferece diferentes tipos de serviços, de modo que o somatório dos serviços excede o quantitativo total de linhas de travessia.

35 Levantamento realizado pela Antaq juntamente com a Universidade Federal do Pará (UFPA), com foco no transporte longitudinal de passageiros e misto nos estados do Amapá, Amazonas, Pará e Rondônia.

36 As quantidades de linhas pesquisadas em 2017 diferem significativamente dos quantitativos apresentados atualmente no anuário da Antaq. Tal divergência pode ter relação com a alteração da oferta no período analisado ou mesmo com o recorte da amostra feito no âmbito do levantamento de 2017.

37 Levantamento anterior realizado pelas mesmas entidades (Antaq e UFPA).

# Capítulo 4

---

**Aspectos  
normativos e  
institucionais da  
navegação interior  
no Brasil**

**A**s estruturas normativa e institucional têm influência significativa no desempenho do setor hidroviário brasileiro. O cenário normativo – que compreende o conjunto de leis, decretos, resoluções, portarias, entre outras disposições que disciplinam o segmento<sup>38</sup> – tem efeitos diretos sobre a acessibilidade, a confiabilidade, a segurança e o custo operacional da atividade hidroviária, influenciando no desenvolvimento do segmento. Ele condiciona, também, a formulação de políticas, planos e programas e a alocação de recursos ao setor hidroviário.

O ambiente institucional, por sua vez, abrange os organismos (notadamente públicos), estabelecidos por meio de leis, estatutos e instrumentos afins, dotados de objetivos específicos de planejar, gerir, disciplinar e regular o setor que é objeto de estudo – nesse caso, a navegação interior. Tais instituições são responsáveis pelo estabelecimento de normas, pelo planejamento e desenvolvimento de políticas (com a elaboração e execução de planos e programas), pelo monitoramento e pela fiscalização das atividades do setor, pela disponibilização de recursos para financiamentos, entre outros.

---

38 No âmbito jurídico, existem hierarquias entre os diversos instrumentos normativos. Tais hierarquias estabelecem, em geral, um escalonamento das normas, tendo, em sua base, as normas “inferiores” e, em seu ápice, as normas “superiores”. Em geral, essa formatação vale tanto para a esfera federal, quanto estadual e municipal. No topo, como norma superior, tem-se a Constituição, seguida das emendas constitucionais, leis complementares, ordinárias e delegadas; logo após, estão os decretos e as resoluções, instruções e atos, portarias e, por fim, avisos.

A partir desses entendimentos, serão descritos, nos tópicos a seguir, as características, os aspectos críticos e as possibilidades de melhoria relacionadas às leis e aos regulamentos existentes, à atuação dos órgãos e das entidades públicas e aos planos e programas voltados à infraestrutura hidroviária. Adicionalmente, serão apresentadas informações relacionadas ao volume de recursos planejados, efetivamente disponibilizados ao setor e necessários para a sua melhoria.

## CENÁRIO NORMATIVO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Historicamente, parte significativa das normas aplicáveis à navegação interior brasileira teve origem nas regulamentações do transporte marítimo. Apesar de sua extensão e diversidade, ainda hoje essas normas não contemplam todas as particularidades do transporte hidroviário e das vias interiores brasileiras, bem como não consideram as realidades das diferentes regiões hidrográficas do país. Inexiste, portanto, uma legislação robusta e abrangente, especificamente elaborada e exclusivamente dedicada ao segmento, isto é, não há um “marco regulatório” do setor hidroviário.

Assim como a estrutura institucional do setor hidroviário, como será visto adiante, os aspectos normativos da navegação interior são caracterizados por serem múltiplos e complexos. Atualmente, as principais disposições normativas relacionadas à navegação interior são a própria Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, leis e decretos da Presidência da República – específicos do setor aquaviário –, normas da Marinha do Brasil e resoluções da Antaq. Também há normativos de outras entidades intervenientes, tais como a Agência Nacional de Águas (ANA), a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e conselhos diversos – Conselho Nacional de Recursos Hídricos (CNRH), Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), entre outros –, além de órgãos estaduais e municipais. Existem, ainda, normas, acordos e convenções internacionais, dos quais o Brasil é signatário, que regem as atividades do setor hidroviário.

Tais disposições normativas disciplinam diferentes aspectos do sistema de transporte hidroviário. Nas análises realizadas neste estudo, consideraram-se como elementos desse sistema: as infraestruturas, os agentes, os veículos, as

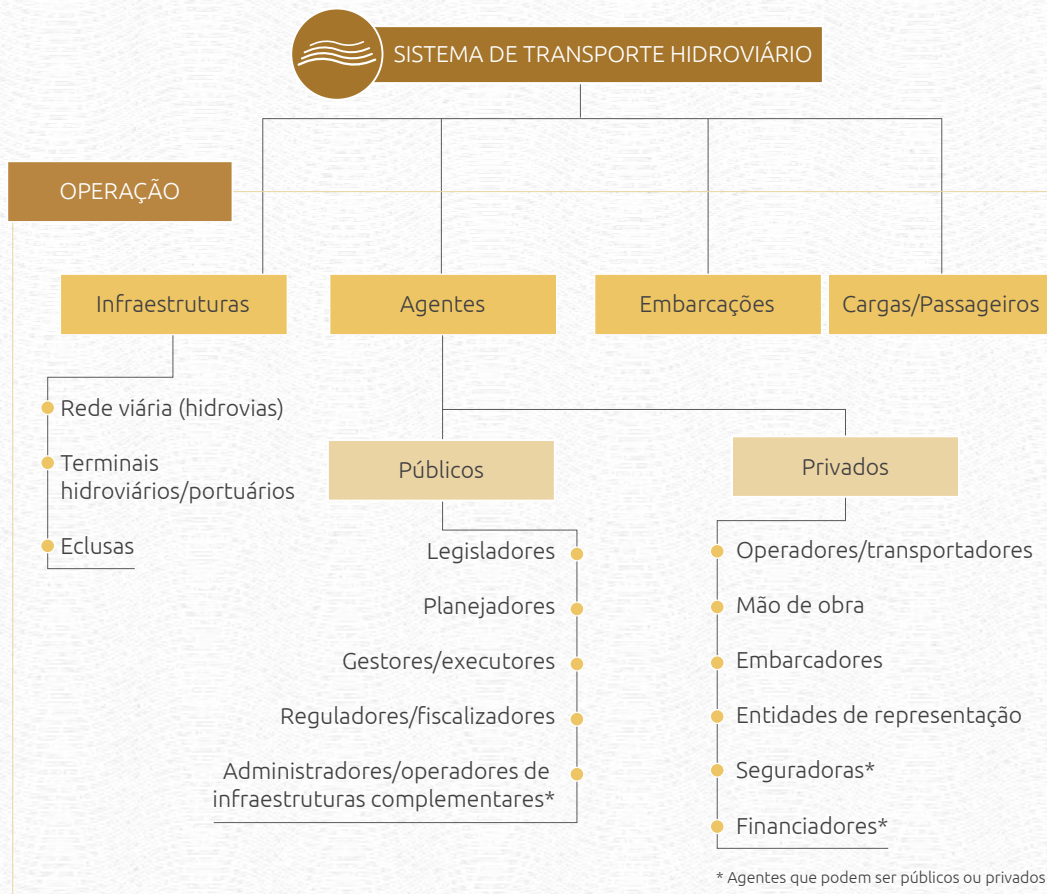
pessoas/os bens transportados e a operação propriamente dita, que só é possível com a interação dos quatro elementos anteriores. Essa estrutura, apresentada na **FIGURA 8**, é uma simplificação do conjunto de elementos que compõem o sistema de transporte hidroviário brasileiro<sup>39</sup>. Segue uma breve descrição desses elementos:

- I. **As infraestruturas:** grupo que contempla o meio hídrico em si – natural ou artificial – e as estruturas complementares, necessárias para a viabilização do transporte, tais como terminais hidroviários/portuários e os dispositivos de transposição de níveis, entre outros.
- II. **Os agentes:** grupo que compreende agentes públicos e/ou privados, tais como legisladores, planejadores, gestores/executores, reguladores/fiscalizadores, administradores/operadores de infraestruturas complementares, transportadores, mão de obra (fluviários, trabalhadores portuários), embarcadores, entidades de representação do setor, seguradoras, organismos financiadores e demais entidades jurídicas ou pessoas físicas que operam diretamente o transporte ou intervêm sobre o segmento.
- III. **As embarcações:** os “veículos” utilizados para o transporte e seus equipamentos.
- IV. **Cargas/passageiros:** o “objeto do transporte”, isto é, as pessoas e/ou bens transportados.
- V. **A operação de transporte:** o resultado da interação dos quatro elementos: infraestruturas, agentes, veículos e pessoas/bens transportados.



<sup>39</sup> Estrutura elaborada com base em Villela e Tedesco (2011).

FIGURA | 8 ELEMENTOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE HIDROVIÁRIO



FONTE: ELABORAÇÃO CNT COM BASE EM VILLELA E TEDESCO (2011).

Considerando a estrutura apresentada na **FIGURA 8** e descrita anteriormente, existem diversas normas que incidem sobre um ou mais desses elementos. Elas serão analisadas a seguir, e seu detalhamento pode ser encontrado no **APÊNDICE**. É importante esclarecer que o levantamento apresentado neste tópico não objetivou esgotar a legislação relacionada ao segmento, mas, sim, identificar as principais normas – com foco na esfera federal, posto que as principais hidrovias do país são reguladas nesse âmbito – e apresentar os principais aspectos estabelecidos por cada uma delas.

Considerando que o transporte hidroviário é a utilização das águas para fins de movimentação de bens e pessoas, a lei máxima do país – a Constituição Federal de 1988 – traz aspectos relacionados à dominialidade e às responsabilidades da União

e dos estados sobre os meios hídricos brasileiros, isto é, sobre a “infraestrutura do transporte hidroviário”. Em seu artigo 20, a Constituição Federal de 1988 estabelece que são bens da União “os lagos, rios e quaisquer correntes de água em terrenos de seu domínio, ou que banhem mais de um Estado, sirvam de limites com outros países, ou se estendam a território estrangeiro ou dele provenham, bem como os terrenos marginais e as praias fluviais”. Já como bens dos estados, conforme definido no artigo 26, estão “as águas superficiais ou subterrâneas, fluentes, emergentes e em depósito, ressalvadas, neste caso, na forma da lei, as decorrentes de obras da União”.

Ordenação semelhante da dominialidade já havia sido estabelecida no Código de Águas, criado pelo decreto n.º 24.643, ainda em 1934. Em seu artigo 29, foram estabelecidas as situações em que as águas públicas de uso comum pertencem à União, aos estados e, também, aos municípios. Nesse sentido, pertencem à União as águas públicas de uso comum, desde que sirvam de limites entre dois ou mais estados ou percorram parte dos territórios de dois ou mais estados. Em relação aos estados, o decreto apresenta uma definição mais clara do que a explicitada na Constituição: pertencem aos estados as águas que sirvam de limites a dois ou mais municípios ou quando percorrem parte dos territórios de dois ou mais municípios. Ainda nesse artigo, são definidas como águas pertencentes aos municípios aquelas exclusivamente situadas em seus territórios – aspecto não tratado na Constituição de 1988.

Na prática, a definição do domínio dos recursos hídricos não é simples, posto que, no segmento hidroviário, as unidades de análise são as bacias e regiões hidrográficas, e os rios são formados por cursos principais, afluentes e subafluentes, de modo que a definição de responsabilidades se torna mais complexa. Nesse sentido, cabe destaque à portaria do Departamento Nacional de Águas e Energia Elétrica (DNAEE)<sup>40</sup> n.º 707/1994, que estabeleceu critérios para a classificação dos cursos d’água brasileiros quanto ao seu domínio. Entre outros aspectos, a portaria

---

40 O DNAEE foi extinto com a publicação da lei n.º 9.427/1996, que criou a Aneel. As competências do departamento relativas à gestão de recursos hídricos, entretanto, foram transferidas para a ANA. Apesar da extinção do órgão, a portaria n.º 707/1994, que “aprova a norma para classificação dos cursos de água brasileiros, quanto ao domínio – norma DNAEE n.º 06, estabelecendo os critérios para identificação e classificação dos cursos d’água, no campo dos recursos hídricos”, continua em vigor (isto é, não consta revogação expressa) e, inclusive, foi alterada, em 2004, por resolução da ANA (resolução n.º 399/2004).



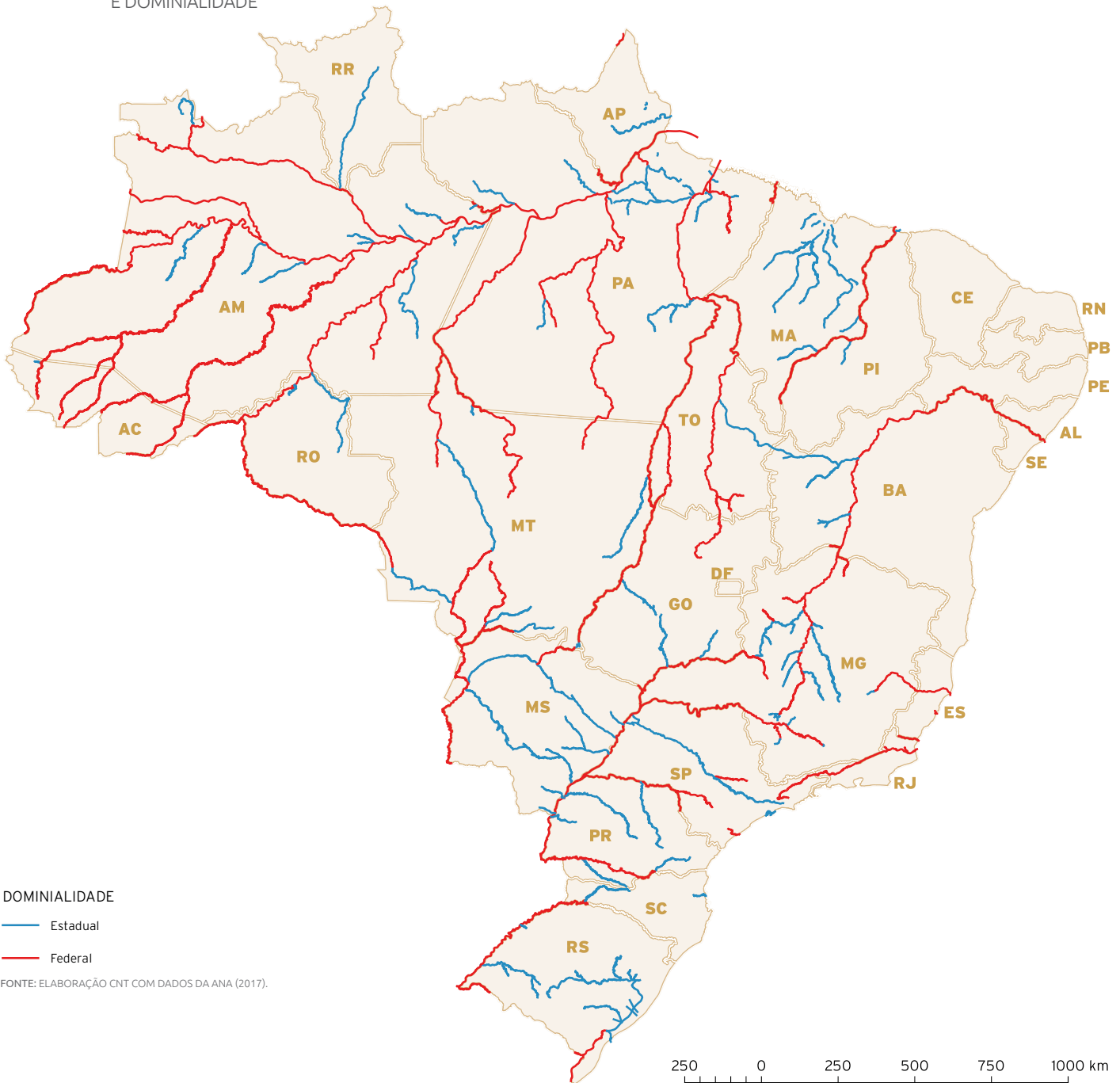
determinou que: cada curso d'água, desde a sua foz até a sua nascente, deve ser considerado como unidade indivisível para fins de classificação quanto ao domínio; em cada confluência, deve ser considerado como curso d'água principal aquele cuja bacia hidrográfica tiver a maior área de drenagem; e os braços de rios, paranás, igarapés e alagados não devem ser classificados separadamente, uma vez que são considerados como parte integrante do curso d'água principal. Com base nesses critérios, tem-se uma classificação da rede hidrográfica brasileira. A definição do domínio dos recursos hídricos tem implicações diretas na atuação dos entes que planejam, gerem ou regulam o setor hidroviário.

Considerando a classificação citada – e adotada pela ANA –, o **MAPA 5** apresenta a distribuição do domínio dos principais rios brasileiros utilizados (ou potencialmente utilizáveis) para a navegação. É possível observar, pela análise da figura, que grande parte das hidrovias do país ultrapassa os limites de um único estado e/ou está localizada em regiões de fronteira, sendo, portanto, de domínio da União: Madeira, Amazonas, Teles-Pires/Tapajós, Tocantins-Araguaia, São Francisco, Parnaíba e Paraguai. Exceções são o trecho da hidrovia do Tietê, de domínio do estado de São Paulo, e de algumas hidrovias do sul do país, de responsabilidade do Governo do Rio Grande do Sul.



MAPA | 5

VIAS UTILIZADAS PARA  
A NAVEGAÇÃO  
E DOMINIALIDADE



DOMINIALIDADE

— Estadual

— Federal

FONTE: ELABORAÇÃO CNT COM DADOS DA ANA (2017).

As vias navegáveis de domínio da União, juntamente com os portos fluviais, as eclusas e outros dispositivos de transposição de níveis, as interligações aquaviárias de bacias hidrográficas e as instalações e estruturas destinadas à operação e à segurança da navegação aquaviária, compõem o Subsistema Aquaviário Federal do Sistema Federal de Viação. Este, por sua vez, é parte do Sistema Nacional de Viação (SNV), definido na lei n.º 12.379/2011. Essa lei dispõe sobre o SNV e também revoga, entre outros, a lei n.º 5.917/1973 – que aprovou o Plano Nacional de Viação (PNV)<sup>41</sup> e, em seus anexos, definiu o SNV e seus componentes: os sistemas rodoviário, ferroviário, portuário, hidroviário e aeroviário nacional.

Ocorre que a revogação estabelecida pela lei n.º 12.379/2011 não foi, de fato, efetivada. Isso porque seus anexos foram vetados, o que fez com que ainda valessem as relações descritivas da lei de 1973. Porém, enquanto a lei de 2011 se concentra nos sistemas federais do SNV, os anexos da lei de 1973 descrevem os sistemas nacionais do PNV (SNV)<sup>42</sup>, gerando uma confusão conceitual, posto que o termo “nacional” se refere à totalidade da infraestrutura analisada, de domínio tanto da União quanto dos estados e municípios, enquanto o termo “federal” é restrito ao âmbito da União.

Além disso, conforme estabelecido no artigo 9º da lei n.º 5.917/1973, o PNV deveria ser, “em princípio”, revisto de cinco em cinco anos, o que, especialmente no que se refere ao segmento hidroviário<sup>43</sup>, não tem acontecido. A relação descritiva das vias navegáveis interiores constante dos anexos da referida lei sofreu apenas duas modificações, em 1979 e 2010 (respectivamente, leis n.º 6.630 e 12.247), e vigora até os dias de hoje. Conforme já mencionado, o anexo da lei n.º 12.379/2011, que continha a relação atualizada das vias navegáveis existentes e planejadas do SNV, foi vetado.

---

41 O PNV foi descrito, na lei n.º 5.917/1973, como o conjunto de princípios e normas aplicáveis ao SNV e a própria infraestrutura do SNV.

42 O setor rodoviário é o único a contar com uma descrição, no anexo da lei n.º 5.917/1973, dos trechos que compõem o subsistema “federal”. As demais infraestruturas – incluídas as hidrovias – são descritas apenas como “partes” do PNV, o que sinaliza uma reduzida preocupação do legislador na definição das responsabilidades do Governo Federal para com a sua estruturação.

43 O DNIT atualiza, sistematicamente, a relação descritiva das rodovias constantes do SNV, bem como seu estado (pavimentada, não pavimentada, planejada). Entretanto, tal atualização se restringe ao segmento rodoviário.

Assim, a base descritiva das vias navegáveis brasileiras encontra-se defasada. Pela falta de atualização, considera como “navegáveis” rios que não o são atualmente – embora tenham potencial de utilização futura, a exemplo do rio Paranaíba, na Bacia do Paraná, de navegação inexpressiva – e deixa de contemplar hidrovias que já são utilizadas comercialmente –, tais como trechos dos rios Moju, Trombetas e Pará, que são economicamente navegados, mas não aparecem registrados na listagem do PNV<sup>44</sup>. Tanto a confusão conceitual quanto a falta de atualização da base de vias navegáveis interferem no planejamento e na realização de intervenções nas vias interiores, posto que, por exemplo, órgãos federais como o DNIT têm suas competências limitadas às infraestruturas que estejam elencadas como parte do Sistema Federal de Viação<sup>45</sup>, conforme estabelecido na lei n.º 10.233/2001.

Ainda em termos de infraestrutura do sistema hidroviário, cabe destaque à legislação referente aos terminais portuários – lei n.º 12.815/2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Destaca-se ainda a legislação relativa às eclusas – lei n.º 13.081/2015, que dispõe sobre a construção e a operação de outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis em vias navegáveis e potencialmente navegáveis –, instalações complementares, porém essenciais à realização do transporte hidroviário.

A lei n.º 12.815, também chamada de “Nova Lei dos Portos” – regulamentada pelo decreto n.º 8.033/2013<sup>46</sup>, que, por sua vez, foi alterado pelo decreto n.º 9.048/2017 –, veio substituir a lei n.º 8.630/1993 (conhecida como “Lei dos Portos”). A “velha” Lei dos Portos foi considerada como um marco para o setor portuário nacional, uma vez que promoveu mudanças administrativas e operacionais nos portos

---

44 Análises acerca da navegabilidade de cada trecho hidroviário e sua relação com o PNV/SNV serão realizadas no âmbito dos Cadernos Hidroviários relativos a cada sistema hidroviário.

45 A “aprovação das revisões periódicas das redes de transporte e a proposição das reformulações do Sistema Nacional de Viação (SNV)” foram incluídas, pela medida provisória n.º 882/2019, entre as competências do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (CPPI). Entretanto, a MP perdeu a validade em 30 de agosto de 2019 e, até a data de fechamento deste relatório, os pontos nela abordados não haviam sido, ainda, objeto de outro instrumento normativo. O Programa de Parcerias de Investimentos será detalhado à frente, neste relatório.

46 No contexto jurídico, algumas leis são “autoaplicáveis” e outras dependem de regulamento, isto é, de um ato do Poder Executivo que detalhe os diversos aspectos “práticos” da execução da “ideia” estabelecida na lei (com a determinação de formas de realização, exceções, prazos, sanções, entre outros). Cabe ressaltar, no entanto, que todo decreto que regulamenta uma lei é subordinado a ela, devendo ser fiel aos aspectos nela estabelecidos, explicando-a, não a contrariando, restringindo-a ou ampliando as suas disposições.

organizados e trouxe significativos ganhos para a eficiência do setor. Entretanto, ela continha incongruências, como o elevado nível de interferência estatal na atividade. Houve, ainda, contenção dos investimentos no setor, em decorrência da instabilidade regulatória<sup>47</sup>. A nova lei, por sua vez, ampliou os benefícios da lei anterior, em termos de aperfeiçoamento da gestão portuária, redução de custos, aumento da segurança jurídica e dos investimentos. O decreto n.º 9.048/2017, em particular, instituiu modificações relativas à prorrogação dos contratos de concessão e à ampliação da área dos arrendamentos portuários, entre outras. Outro aspecto a ser destacado é o fato de, em nenhuma das leis, existirem normas específicas para infraestruturas fluviais e lacustres.

Já a lei n.º 13.081/2015 (“Lei das Eclusas”) estabeleceu que a construção de barragens para geração de energia elétrica em vias navegáveis ou potencialmente navegáveis, a partir da sua promulgação, deverá ocorrer concomitantemente com a implantação de dispositivos de transposição de níveis. Trata-se de uma lei com impactos potencialmente positivos para o setor da navegação, que contempla soluções para os barramentos “previstos” – porém, não para os já existentes ou em construção, que representam entraves significativos para as hidrovias. Nesse âmbito, refere-se a resolução ANA n.º 463/2012, que define, para os cursos d’água de domínio da União navegáveis ou potencialmente navegáveis, as condicionantes para a reserva de disponibilidade hídrica e para o uso de recursos hídricos de aproveitamentos hidrelétricos. O teor dessa resolução será detalhado em um próximo Caderno Hidroviário.

Em relação à exploração do serviço de transporte aquaviário, o artigo 21 da Constituição Federal de 1988 estabelece que ela compete à União – que pode realizá-la diretamente<sup>48</sup> ou mediante autorização, concessão ou permissão –, quando tal serviço compreender portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou quando transpuser os limites de estado ou território. Isto é, a competência de manter e explorar uma hidrovia dependerá da dominialidade do recurso hídrico. Também cabe à União explorar os portos marítimos, fluviais e lacustres. Conforme definido

---

47 Pesquisa CNT do Transporte Marítimo 2012.

48 A União já explorou diretamente o transporte aquaviário, por meio de empresas estatais, tais como a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro (Lloydbras), Empresa de Navegação da Amazônia S.A. (Enasa), Companhia de Navegação do São Francisco S.A. (Franave), Navegação Vale do Rio Doce S.A. (Docenave) e Serviço de Navegação da Bacia do Prata S.A. (SNBP). Tais empresas, entretanto, foram extintas ou privatizadas.

no artigo 22, compete privativamente à União legislar sobre esses segmentos – “regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial”.

Nesse âmbito, o artigo 178 determina que “a lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade”, e define, ainda, no parágrafo único do referido artigo, que “na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras”.

Em conformidade com o estabelecido no artigo 178, foram promulgadas leis dispendo sobre a organização do transporte aquaviário, com destaque para a lei n.º 9.432/1997, que disciplina aspectos referentes aos transportadores, à frota e à operação da navegação interior. Nela, foi instituído o Registro Especial Brasileiro (REB)<sup>49</sup> e foram definidas as condições associadas a ele – no que se refere à inscrição, aos financiamentos, aos seguros, à tripulação, às taxas, entre outros – bem como foram estabelecidos circunstâncias e requisitos para “arvorar a bandeira brasileira”. Em relação a esse aspecto, a lei estabeleceu que embarcações estrangeiras somente poderiam participar do transporte de mercadorias na navegação interior de percurso nacional quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, mediante autorização do órgão competente – a Antaq – e nas condições estabelecidas nessa lei (e, como será visto adiante, em resoluções específicas da agência). A mão de obra também é citada na lei n.º 9.432/1997, ao se estabelecer que, nas embarcações de bandeira brasileira, devem ser brasileiros, necessariamente, o comandante, o chefe de máquinas e dois terços da tripulação<sup>50</sup>.

No mesmo ano (1997), também foram publicadas a lei n.º 9.433, conhecida como Lei das Águas – que instituiu a Política Nacional de Recursos Hídricos (PNRH) e criou o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos (Singreh) –, e a lei n.º 9.537 – que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional.

---

49 O REB foi regulamentado pelo decreto n.º 2.256/1997.

50 Convém referir, entretanto, que, “nas embarcações registradas no REB, serão necessariamente brasileiros apenas o comandante e o chefe de máquinas” (art. 11, § 6º).

A primeira (lei n.º 9.433/1997), conforme já destacado neste estudo, possui diversos artigos que tratam, direta e indiretamente, da questão do transporte aquaviário, e aborda, notadamente, aspectos relacionados ao uso múltiplo das águas, estabelecendo que a gestão dos recursos hídricos deve sempre proporcionar tal uso múltiplo. Nesse quesito, cabe destaque para o artigo 13, que estabelece que “toda outorga estará condicionada às prioridades de uso estabelecidas nos Planos de Recursos Hídricos e deverá respeitar a classe em que o corpo d’água estiver enquadrado e a manutenção de condições adequadas ao transporte aquaviário, quando for o caso”, preservando o uso múltiplo. Ela estabelece, também, que a outorga de direito de uso de recursos hídricos poderá ser suspensa, entre outros, pela necessidade de serem mantidas as características de navegabilidade do corpo d’água (artigo 15). Ela reitera, portanto, aspectos já mencionados no Código de Águas<sup>51</sup>, voltados à garantia da realização do transporte hidroviário. Cria, ainda, as figuras dos Comitês de Bacia Hidrográfica e do CNRH, bem como estabelece suas composições, áreas de atuação e competências.

A lei n.º 9.433/1997 é apenas uma das normas que trata do relacionamento entre a navegação interior e o meio ambiente, uma vez que a legislação, nesse âmbito, é extensa e envolve a interação de diversos agentes. Outro normativo relevante, nesse sentido, é a lei n.º 9.984/2000, que cria a ANA, cujas atribuições serão discutidas mais à frente neste trabalho. Existem, ainda, as resoluções do CNRH, que, derivadas da lei n.º 9.433/1997, estabelecem diretrizes complementares para a implementação da PNRH e para a aplicação de seus instrumentos de gestão, relacionando-se, assim, com a navegação interior. Nesse âmbito, cabe destacar que, apesar das já conhecidas vantagens ambientais da navegação interior, o relacionamento entre meio ambiente e transporte hidroviário ainda envolve conflitos tanto no processo de licenciamento de intervenções quanto na própria operação do transporte hidroviário.

A segunda lei citada – também promulgada em 1997 –, de n.º 9.537 (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário ou “Lesta”, como é comumente denominada),

---

51 No decreto, foi estabelecido que o uso das águas públicas se deve realizar sem prejuízo da navegação, salvo no caso de uso para as primeiras necessidades da vida e no caso de lei especial que, atendendo a superior interesse público, o permita. Estabeleceu-se, ainda, que a navegação poderá ser preterida sempre que ela não sirva efetivamente ao comércio.

dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário, estabelecendo atribuições da Autoridade Marítima – o Comando da Marinha –, competências do comandante da embarcação, condições do serviço de praticagem, medidas administrativas, infrações e penalidades, entre outros aspectos.

As atribuições da autoridade marítima, listadas na lei, se aplicam à navegação tanto em mar aberto quanto em hidrovias interiores e abrangem, entre outros, a elaboração de normas para habilitação e cadastro de aquaviários e armadores, para o tráfego e a permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, para a realização de inspeções navais e vistorias, para a inscrição das embarcações e fiscalização do registro de propriedade e para o estabelecimento e funcionamento de sinais de auxílio à navegação, bem como para a determinação da tripulação de segurança e dos equipamentos das embarcações. A lei n.º 9.537/1997 foi regulamentada pelo decreto n.º 2.596/1998, que distingue grupos de aquaviários e estabelece as infrações e respectivas penalidades relativas aos diversos aspectos da operação do transporte, incluindo habilitação, tráfego, inscrição de embarcações, uso de equipamentos, entre outros.

Não obstante os agentes já citados – Marinha do Brasil, ANA, Comitês de Bacia Hidrográfica, fluviais, entre outros –, grande parte dos entes que atuam, interferem e/ou estão relacionados ao setor da navegação interior foi instituída por meio da lei n.º 10.233/2001. Essa lei criou as figuras do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (Conit)<sup>52</sup>, da Antaq e do DNIT<sup>53</sup>. Além de estabelecer as atribuições desses atores, a lei n.º 10.233 também trouxe aspectos do gerenciamento da infraestrutura e da operação dos transportes terrestre e aquaviário. Definiu, nesse sentido, as formas de outorga dos serviços de transporte, estabelecendo que a prestação de serviço de transporte aquaviário<sup>54</sup> deve ser outorgada mediante autorização<sup>55</sup>. Estabeleceu ainda, como diretriz,

---

52 Conforme se detalhará à frente, neste relatório, o Conit foi extinto em 2019.

53 Criou ainda a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

54 O transporte aquaviário de mercadorias constitui-se atividade econômica de livre iniciativa e, como tal, pode ser explorado por entes privados mediante autorização. As atividades caracterizadas como serviço público, por sua vez, são incumbência do Poder Público, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre por meio de licitação, conforme definido na Constituição Federal de 1988 (art. 175).

55 Também dependem de autorização a construção e a exploração de instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, compreendendo as seguintes modalidades: terminal de uso privado, estação de transbordo de carga, instalação portuária pública de pequeno porte e instalação portuária de turismo (art. 14, inciso III, da lei n.º 10.233/2001; e art. 8º, da lei n.º 12.815/2013).



que a exploração das vias navegáveis e dos portos organizados que compõem a infraestrutura do SNV depende de concessão<sup>56</sup>. Há, nesse aspecto, divergência entre o disposto na lei n.º 10.233/2001 e na lei n.º 9.074/1995<sup>57</sup>, posto que esta estabelece, em seu artigo 2º, parágrafo 2º, que: “independe de concessão, permissão ou autorização o transporte de cargas pelos meios rodoviário e aquaviário”<sup>58</sup>.

Como outros atos normativos relevantes no que se refere à definição de atribuições de atores no segmento de transportes, têm-se as leis de criação da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) – lei n.º 12.743/2012 – e da já extinta Secretaria Especial de Portos (SEP) – lei n.º 11.518/2007 –, bem como a recente lei n.º 13.844/2019, que reorganizou os órgãos da Presidência da República e os ministérios, transformando o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) no Ministério da Infraestrutura.

Embora o quadro institucional relacionado ao setor logístico brasileiro seja bastante dinâmico, como será visto adiante, observa-se que as mudanças institucionais realizadas nem sempre são replicadas na totalidade das normas que disciplinam o segmento e/ou que definem a estrutura e o inter-relacionamento dos órgãos. Exemplo disso é o caso da própria SEP, que mudou de nome e escopo por diversas vezes, até ser incorporada ao MTPA, em 2016<sup>59</sup>, correspondendo atualmente à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), no âmbito do Ministério da Infraestrutura. Ocorre que essas mudanças não foram inseridas, por exemplo, na lei n.º 10.233/2001. Ainda hoje, constam, na referida lei, menções à Secretaria de Portos da Presidência da República, bem como a vinculação da Antaq a ela e a referência ao Ministério dos Transportes, em vez do Ministério da Infraestrutura. Isso decorre do elevado número de “remendos” normativos que são feitos nas leis, nos decretos, entre outros, e do

---

56 Apesar dessa diretriz, não há atualmente vias navegáveis exploradas em regime de concessão ou previsão de que isso venha a acontecer.

57 Lei que estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos – alterada pela lei n.º 9.432/1997.

58 A lei n.º 9.074/1995 refere ainda que independem de concessão ou permissão “o transporte aquaviário, de passageiros, que não seja realizado entre portos organizados” (art. 2º, § 3º, inciso I) e o transporte “aquaviário de pessoas, realizado por operadoras de turismo no exercício dessa atividade” (art. 2º, § 3º, inciso II).

59 A SEP foi criada em 2007, com status de Ministério, com o objetivo de concentrar as atividades relacionadas aos portos marítimos. Em 2010, sua denominação foi alterada para Secretaria de Portos da Presidência da República. A partir de 2012, os portos fluviais e lacustres passaram também a ser parte de seu escopo, assim como a Antaq passou a estar vinculada a essa secretaria, e não mais ao Ministério dos Transportes. Tal arranjo foi desfeito em 2016, com a promulgação da lei n.º 13.341 e a criação do MTPA, que, como ressaltado, passou a abranger a estrutura da secretaria, então como Secretaria Nacional de Portos (SNP).

complexo inter-relacionamento que eles criam no quadro institucional do setor. Esses “remendos” e a falta de uma ampla atualização – observados não somente no que tange às competências institucionais mas também às regras para exploração da infraestrutura e do serviço – geram divergências e incompatibilidades que prejudicam o entendimento das normas e até mesmo o efetivo exercício da atividade regulatória.

Em relação à operação do transporte hidroviário interior (aquele realizado em caráter comercial), ela é disciplinada em normas da Antaq, cabendo destaque aos seguintes atos normativos:

- » Resolução n.º 912/2007, que regula a prestação de serviços de transporte de passageiros e misto na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional;
- » Resoluções n.º 1.274/2009 e n.º 3.285/2014, sobre o serviço de transporte de passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia, sendo a segunda aplicável especificamente a microempreendedores individuais; e
- » Resolução n.º 1.558/2009, que trata da prestação de serviço de transporte de cargas em percurso longitudinal interestadual e internacional.

De modo geral, essas resoluções disciplinam aspectos referentes tanto à operação do transporte, propriamente dita, quanto aos órgãos e à frota de embarcações, estabelecendo requisitos – técnicos, econômico-financeiros e jurídico-fiscais – para outorga de autorização aos interessados em prestar o serviço. Além disso, essas resoluções também estabelecem as obrigações das autorizadas junto à Antaq e aos usuários, bem como as infrações, penalidades e multas decorrentes.

Ainda no âmbito da atuação da Antaq, a resolução n.º 1.864/2010 disciplina o afretamento de embarcações para operar na navegação interior, no transporte de cargas, passageiros ou ambos. Ela estabelece, entre outros, os tipos de afretamento possíveis e quando e em que condições podem ser utilizados e os procedimentos de circularização<sup>60</sup>, bem como aqueles referentes aos pedidos de bloqueio<sup>61</sup> do pedido de afretamento, além de infrações, penalidades e multas cabíveis.

---

60 Segundo definição constante da resolução Antaq n.º 1.864/2010, a circularização consiste “no procedimento de consulta formulada por empresa brasileira de navegação a outras empresas brasileiras de navegação autorizadas a operar na navegação interior, sobre a disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira para realizar o transporte de cargas, passageiros ou ambos na navegação interior, com vistas à obtenção de autorização da Antaq para afretar embarcação estrangeira para tal finalidade”.

61 Ainda com relação à resolução n.º 1.864/2010, o bloqueio de pedido de afretamento se refere ao “procedimento pelo qual uma empresa brasileira de navegação, em atendimento a procedimento de circularização, oferece uma embarcação de bandeira brasileira para realizar transporte na navegação interior, conforme as condições estabelecidas por empresa brasileira de navegação interessada em afretar embarcação estrangeira para operar no mesmo tráfego”.

As embarcações também contam com outros normativos além da resolução n.º 1.864/2010, tais como o decreto n.º 666/1969, que institui a obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira nas situações que especifica; o decreto n.º 2.256/1997, que regulamenta o REB; e, de forma mais detalhada, a Normam n.º 02/DPC<sup>62</sup>, de 2005, da Marinha do Brasil, que estabelece os requisitos para embarcações destinadas à navegação interior. Esta última define diversos critérios de segurança relacionados às embarcações e sua operação e às cargas transportadas, tais como os requisitos para registro, construção e alteração de embarcações, materiais de segurança, transporte de cargas perigosas, lotação de passageiros e peso máximo da carga, arqueação, deslocamento e porte bruto, vistorias e certificações, navegação em eclusas e canais artificiais, navegação de travessia e regras para evitar abalroamentos, entre outros. Os incentivos à indústria naval são tratados por atos normativos diversos, tendo destaque aqueles relativos ao Fundo da Marinha Mercante (FMM) e ao Fundo de Garantia à Construção Naval (FGCN)<sup>63</sup>.

No âmbito de atuação da Marinha do Brasil<sup>64</sup>, cabe destacar, além da Normam n.º 02/DPC, as outras normas de interesse da navegação interior: a Normam n.º 13/DPC, sobre aquaviários; a Norman n.º 17/DHN, sobre auxílios à navegação; a Normam n.º 28/DHN, relativa à navegação e às cartas náuticas; a Norman n.º 30/DPC, para o ensino profissional marítimo de aquaviários; as Normams n.º 4/DPC e n.º 8/DPC, para operação de embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras (sendo a primeira aplicável às embarcações estrangeiras; e a segunda, às embarcações de bandeiras brasileira e estrangeira); e a Norman n.º 20/DPC, para o gerenciamento da água de lastro dos navios. Cabe destacar que, embora existam Normams dedicadas à navegação interior, várias dessas normas foram inicialmente elaboradas para a navegação marítima e, em seguida, “estendidas” ao segmento hidroviário, de modo que não contemplam todas as suas especificidades.

---

62 Além das Normams, a Marinha também possui as Normas Técnicas Ambientais (Nortams) e Normas Técnicas Orientadoras para as Capitânicas (Nortecs). Porém, são normativos voltados para orientar o público interno da entidade, diferentemente das Normams, que são voltadas ao público externo. Existem, ainda, as Normas e Procedimentos para as Capitânicas, que complementam as Normams, adequando-as, no que couber, às especificidades regionais das áreas de jurisdição das capitânicas portuárias e fluviais.

63 O FMM está definido no decreto-lei n.º 1.801/1980. O FGCN, por sua vez, foi instituído pela lei n.º 11.786/2008.

64 As Normams da Marinha do Brasil têm como foco a segurança do tráfego hidroviário e, juntamente com a lei n.º 9.537/1997 e seu regulamento (decreto n.º 2.596/1998), constituem os principais normativos que disciplinam esse aspecto.

Quanto à mão de obra, além das referidas Normams n.º 13 e n.º 30, têm-se como legislações relacionadas aos profissionais do setor aquaviário a lei n.º 7.573/1986, que dispõe sobre o ensino profissional marítimo – alocando-o como responsabilidade do Comando da Marinha –, e as normas regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) –, atualmente parte do Ministério da Economia –, notadamente a NR n.º 30, que objetiva a proteção e a regulamentação das condições de segurança e saúde dos trabalhadores aquaviários. Em relação ao ensino profissional, ele é mantido com os recursos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo<sup>65</sup>, sendo que os cursos podem ser ministrados em organizações externas, porém, mediante aprovação do currículo pela Diretoria de Portos e Costas (DPC); o ensino para o profissional de Marinha Mercante, entretanto, é exclusividade da Marinha.

Ainda em relação à mão de obra, a lei n.º 8.213/1991, que dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social, estabelece, em seu artigo 93, que a empresa com cem ou mais empregados está obrigada a preencher de 2% (dois por cento) a 5% (cinco por cento) dos seus cargos com beneficiários reabilitados ou pessoas com deficiência habilitadas. Essa norma visa a estimular a contratação pelas empresas de pessoas com deficiência, bem como pessoas reabilitadas, mediante cotas calculadas sobre um percentual do número total de empregados contratados. Ocorre que as empresas de navegação têm a maioria dos seus empregados embarcados, realizando atividades que podem ser prejudiciais à saúde da pessoa com deficiência, como atividades insalubres, penosas ou perigosas.

Considerada essa característica do setor, foi incluído<sup>66</sup>, em 2015, na lei n.º 7.573/1986, o art. 16-A, no qual se indica que “os marítimos exercendo atividades embarcadas [...] não integram a soma dos trabalhadores das empresas de navegação para o disposto no art. 93 da lei n.º 8.213, de 24 de julho de 1991”. Tal exclusão se justificou pelo fato de os marítimos “serem submetidos às exigências contidas em convenções e acordos internacionais ratificados pelo Brasil relativas às condições físicas, médicas e psicológicas”.

---

65. Instituído pelo decreto-lei n.º 828/1969 e regulamentado pelo decreto n.º 968/1993.

66. Incluído pela lei n.º 13.194/2015.

Em decisão mais recente<sup>67</sup>, de setembro de 2019, o Plenário do Supremo Tribunal Federal julgou procedente, por unanimidade, o pedido formulado na ação direta para declarar a inconstitucionalidade do citado art. 16-A, suspendendo-o em seus efeitos. Considerou-se, na decisão, que deve ser feita uma avaliação casuística das pessoas com deficiência, de modo a aferir a sua aptidão aos empregos disponíveis e eventualmente compatíveis com as suas limitações.

Convém citar, ainda, conforme determinado no decreto-lei n.º 5.452/1943 (CLT<sup>68</sup>) e na lei n.º 10.097/2000 (Lei do Aprendiz), a obrigatoriedade de empregar menores, na qualidade de aprendizes, em número equivalente a 5% (cinco por cento), no mínimo, e a 15% (quinze por cento), no máximo, dos trabalhadores existentes em cada estabelecimento, cujas funções demandem formação profissional. Ocorre que são proibidos aos menores os trabalhos prejudiciais à sua saúde e segurança, nos quais se incluem os trabalhos em porão ou convés de navio, conforme definido no decreto n.º 6.481/2008. Ademais, é exigida aos aquaviários capacitação específica para ingresso tanto na Seção de Convés quanto na Seção de Máquinas<sup>69</sup>. Nesse sentido, conforme entendimento da própria Marinha, não se prevê o embarque de pessoas não capacitadas, ainda que na condição de aprendizes.

No que tange aos produtos perigosos, a ANP disciplina, por meio de portaria e resoluções<sup>70</sup>, sujeitando-a a autorização, a atividade de transporte a granel de petróleo, seus derivados, gás natural, biodiesel e misturas óleo diesel/biodiesel por meio aquaviário – compreendendo ainda as navegações de apoio marítimo e portuário e as operações de abastecimento (*bunkering*). Além da autorização, também é exigido às empresas que realizam essa atividade que utilizem embarcações detentoras de Declaração de Conformidade<sup>71</sup> emitida pela Marinha do Brasil, operem somente em terminais autorizados pela Agência, comuniquem eventuais acidentes e enviem informações sobre a movimentação de produtos – entre outras exigências.

---

67 Sessão virtual de 6 de setembro de 2019 a 12 de setembro de 2019, relativa à Ação Direta de Inconstitucionalidade n.º 5.760.

68 Consolidação das Leis do Trabalho.

69 Conforme referido no item 0103, da Normam n.º 13/DPC.

70 Portaria ANP n.º 170/2002 e resoluções ANP n.º 44/2009, n.º 10/2016 e n.º 729/2018.

71 Conforme definido na Normam n.º 4/DPC, trata-se de documento que atesta a conformidade da embarcação que transporta mais de 200 m<sup>3</sup> de petróleo e seus derivados, como carga, com os requisitos estabelecidos nas normas em vigor aplicáveis ao transporte a granel de petróleo e seus derivados. Sua emissão é precedida de perícia técnica, tendo validade de um ano a contar da data dessa perícia.

A Agência regula ainda, em particular, também mediante autorização, a atividade do chamado Transportador-Revendedor-Retalhista (de combustíveis) na Navegação Interior (TRRNI), na qual se incluem a aquisição, o armazenamento, o transporte, a revenda e o controle de qualidade dos produtos comercializados.

Por fim, a tributação da operação e dos componentes do sistema de transporte hidroviário é objeto de uma extensa quantidade de normas. Cabe destaque, no âmbito da navegação, à arrecadação e à destinação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e sua relação com o FMM, os quais são tratados, notadamente, na lei n.º 10.893/2004 e em alterações posteriores.

Outros normativos importantes são as resoluções de conselhos como o Conama e o CNRH, da Receita Federal do Brasil (RFC), da ANA e da Aneel, entre outros. Entretanto, por não tratarem especificamente do transporte hidroviário, esses normativos não serão detalhados no presente trabalho.

No âmbito das bacias hidrográficas partilhadas com países limítrofes, o Brasil tem estabelecido acordos bilaterais e multilaterais concernentes ao transporte fluvial, padronizando trâmites e documentação, no sentido de fomentar as ligações entre as suas localidades e estabelecer condições de igualdade de oportunidade e acesso para as empresas de navegação dos diferentes países. Busca-se, assim, uniformizar normas relativas a vias navegáveis (balizamento, sinalização), navegação, praticagem, vistorias e inspeções – e, ainda, normas de segurança relativas às embarcações, à carga e ao pessoal embarcado.

A exemplo disso, refere-se o acordo de transporte fluvial<sup>72</sup> para a hidrovia Paraguai-Paraná, assinado por Brasil, Argentina, Bolívia, Paraguai e Uruguai – e promulgado pelo decreto n.º 2.716/1998. Tal acordo prevê “a liberdade de navegação em toda a hidrovia das embarcações de suas respectivas bandeiras, bem como a navegação de embarcações de terceiras bandeiras”, assim como a liberdade de trânsito “das embarcações, bens e pessoas dos países signatários”. Refere-se ainda o acordo sobre transporte fluvial e lacustre<sup>73</sup> firmado no âmbito da hidrovia Uruguai-Brasil

---

72 O acordo foi assinado em 26 de junho de 1992 e aprovado pelo Congresso Nacional por meio do decreto legislativo n.º 32/1994.

73 O acordo foi assinado em 30 de julho de 2010 e aprovado pelo Congresso Nacional por meio do decreto legislativo n.º 305/2013.

e promulgado pelo decreto n.º 8.548/2015 – que prevê o “acesso livre e não discriminatório de empresas mercantes brasileiras e uruguaias aos mercados de ambos os países”.

Os acordos e protocolos adotados pelo Brasil e por seus países vizinhos serão abordados em detalhe nos Cadernos dos correspondentes Sistemas Hidroviários.

O **QUADRO 1** apresenta, de forma simplificada, os principais normativos destacados anteriormente e sua relação com os elementos do sistema de transporte hidroviário. Cabe lembrar que um mesmo ato normativo tem, muitas vezes, relação com mais de um elemento do sistema. Destaca-se, também, que, em relação às cargas e aos passageiros, o fato de inexistir uma ampla lista de normativos (como nos demais elementos do sistema apresentado no **QUADRO 1**) reflete a falta de normas específicas para esses elementos no âmbito das legislações dos principais agentes relacionados à navegação interior no Brasil.

Ao final do item “Diretrizes para aperfeiçoamento dos planos e programas”, na **FIGURA 14**, é apresentada uma compilação da legislação ao longo de uma linha do tempo, na qual estão também representados o cenário institucional e os planos e programas relacionados ao setor hidroviário.

**QUADRO | 1****PRINCIPAIS ATOS NORMATIVOS E SUA RELAÇÃO COM O SISTEMA DE TRANSPORTE HIDROVIÁRIO BRASILEIRO**

ATO NORMATIVO	ABRANGÊNCIA				
	INFRAESTRUTURAS	AGENTES	EMBARCAÇÕES	CARGAS/ PASSAGEIROS	OPERAÇÃO
Constituição Federal de 1988	√	√			√
Lei n.º 5.917/1973	√				
Lei n.º 7.573/1986		√			
Lei n.º 9.074/1995	√				√
Lei n.º 9.432/1997		√	√		√
Lei n.º 9.433/1997	√	√			
Lei n.º 9.537/1997		√			√
Lei n.º 9.984/2000		√			
Lei n.º 10.233/2001		√			√
Lei n.º 10.893/2004			√		√
Lei n.º 11.518/2007		√			
Lei n.º 11.768/2008			√		
Lei n.º 12.379/2011	√				
Lei n.º 12.743/2012		√			
Lei n.º 12.815/2013	√				√
Lei n.º 13.081/2015	√	√			
Lei n.º 13.341/2016		√			
Lei n.º 13.844/2019		√			
Decreto-lei n.º 828/1969		√			
Decreto-lei n.º 1.801/1980			√		
Decreto n.º 24.643/1934	√				
Decreto n.º 666/1969			√		
Decreto n.º 968/1993		√			
Decreto n.º 2.256/1997		√	√		√
Decreto n.º 2.596/1998		√	√		√
Decreto n.º 8.033/2013	√				
Decreto n.º 9.048/2017	√				
Resolução ANA n.º 463/2012	√				
Resolução Antaq n.º 912/2007		√	√		√
Resolução Antaq n.º 1.274/2009		√	√		√
Resolução Antaq n.º 1.558/2009		√	√		√
Resolução Antaq n.º 1.864/2010			√		√
Resolução Antaq n.º 3.285/2014		√	√		√
Portaria DNAEE n.º 707/1994	√				
Normam n.º 13/DPC/2003					√
Normam n.º 02/DPC/2005			√	√	
Normam n.º 17/DHN/2008					√
Normam n.º 28/DHN/2011					√



ATO NORMATIVO	ABRANGÊNCIA				
	INFRAESTRUTURAS	AGENTES	EMBARCAÇÕES	CARGAS/ PASSAGEIROS	OPERAÇÃO
Normam n.º 30/DPC/2012		✓			✓
Normam n.º 04/DPC/2013			✓		✓
Normam n.º 08/DPC/2013			✓		✓
Normam n.º 20/DPC/2014			✓		✓
Norma regulamentadora NR MTE n.º 30/2002		✓			✓

FONTE: ELABORAÇÃO CNT.

## DIRETRIZES PARA MELHORIA DO CENÁRIO NORMATIVO

Considerado o quadro geral do cenário normativo nacional, é possível concluir que se trata de um conjunto extenso e disperso de leis, decretos, resoluções e outras disposições que nem sempre abordam, de forma clara, o setor hidroviário, desconsiderando, dessa forma, suas especificidades.

A diversidade de normas existentes, seus inter-relacionamentos (muitas vezes, “remendos normativos”) e as suas constantes alterações originam um cenário complexo, que atrapalha a atuação dos entes privados e até mesmo as atividades de planejamento, gestão e regulação do setor. A falta de um aparato legal robusto sobre as hidrovias e a sua exploração acaba por fazer com que o tema seja tratado apenas de forma pontual, em leis diversas que, de modo geral, não têm como foco o setor e, por isso, não se atêm às suas particularidades, aos seus problemas e à definição de soluções adequadas para o segmento.

Ademais, os distintos regulamentos e regimes de fiscalização existentes entre os diferentes âmbitos resultam em assimetrias nos requisitos impostos aos serviços prestados, notadamente no transporte de passageiros.

Nesse sentido, é importante que o conjunto de normas existente seja consolidado em um “marco regulatório do setor hidroviário” – como já ocorre em outros setores regulados pelo Poder Público, tais como o elétrico e até mesmo o portuário –, que contemple as condições de entrada no mercado e as regras para a operação, os requisitos referentes à mão de obra, às embarcações, às cargas e aos passageiros transportados, bem como os direitos e deveres relacionados à navegação fluvial e lacustre, visando a conferir maior segurança aos atores envolvidos. Leis claras

e estáveis servem, inclusive, de incentivo a uma maior participação da iniciativa privada, posto que conferem segurança também para o desenvolvimento de projetos e para a realização de investimentos.

É essencial, ainda, manter a atualidade e a padronização das normas técnicas e dos regulamentos relacionados à navegação interior, a fim de que representem a realidade do setor e de sua estrutura e não gerem dificuldades de interpretação. O objetivo é que esse marco regulatório robusto, abrangente e atual sirva de base para a formulação de políticas públicas mais adequadas ao segmento.

Como parte de uma política regulatória efetiva, é preciso que, além de se aperfeiçoarem continuamente os processos de regulamentação, também se aprimorem as técnicas e ferramentas de fiscalização, com vistas a garantir a eficácia da implementação e o efetivo cumprimento dessas normas. Deve-se buscar, nesse sentido, uma estratégia de fiscalização inteligente, que maximize a eficiência regulatória e minimize os custos envolvidos no processo, tanto para o ente regulado quanto para o regulador. Nesse sentido, as ações de fiscalização devem ser proporcionais ao risco e ao comportamento do ente regulado, devendo ser mais incisivas quanto mais inadequado for o comportamento do ente. Por outro lado, os processos devem ser simplificados para os entes que se adéquam, de forma a não consumir, desnecessariamente, os recursos do órgão regulador e evitar um ônus desnecessário ao agente regulado.

Por fim, outro aspecto a ser destacado diz respeito à quantidade de órgãos criados por meio dos atos normativos e seus desdobramentos, que interferem na gestão, operação, manutenção, regulação e fiscalização do setor hidroviário, conforme será tratado a seguir.

Dado o exposto, os principais aspectos críticos relacionados ao referido cenário normativo são compilados no **QUADRO 2**, assim como as correspondentes diretrizes para a sua melhoria.

**QUADRO | 2** ASPECTOS CRÍTICOS E DIRETRIZES PARA A MELHORIA DO CENÁRIO NORMATIVO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR NO BRASIL

ASPECTOS CRÍTICOS	DIRETRIZES PARA A MELHORIA
Inexistência de legislação robusta e completa para o setor hidroviário	Elaboração de “marco regulatório” específico para o setor hidroviário, no qual sejam consideradas também as especificidades regionais
Ausência de atualização da relação descritiva das vias navegáveis interiores no SNV	Revisão periódica das vias navegáveis interiores no SNV
Ausência de obrigatoriedade de implantação de dispositivos de transposição de níveis em barramentos existentes ou em construção	Alteração da “Lei das Eclusas” para incluir essa obrigatoriedade, considerando um prazo razoável para a sua implantação
Divergências entre diferentes atos normativos relativas a competências institucionais e a regras para exploração da infraestrutura e do serviço	Atualização dos atos normativos, considerando a sua compatibilização
Incompatibilidade entre a obrigatoriedade de empregar pessoas com deficiência e menores aprendizes e o caráter insalubre, penoso ou perigoso das atividades na navegação interior	Alteração nas respectivas leis para excluir do cálculo da cota as referidas atividades
Distintos regulamentos e regimes de fiscalização nos âmbitos federal e estadual	Harmonização dos requisitos impostos aos serviços nos distintos regulamentos e regimes de fiscalização

FONTE: ELABORAÇÃO CNT.

## CENÁRIO INSTITUCIONAL DA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Na análise da organização do sistema de transporte hidroviário (apresentada na **FIGURA 8**), tem-se que, além da infraestrutura (hidrovias, terminais, eclusas, entre outros), das embarcações, dos transportadores e da mão de obra, a navegação também depende de uma série de instituições que planejam, gerem, disciplinam e regulam o setor.

No Brasil, o quadro institucional da navegação interior é complexo. Existe uma grande diversidade de atores envolvidos – direta ou indiretamente – na elaboração de normas, no planejamento e no desenvolvimento de políticas, na realização de intervenções de implantação e de manutenção das hidrovias, no monitoramento, na regulação e na fiscalização do setor, na disponibilização de recursos para financiamentos, entre outros, atuando, muitas vezes, de forma sobreposta. Além disso, esses órgãos e entidades possuem múltiplas responsabilidades legais e interesses institucionais e/ou políticos, o que leva, reiteradamente, a ações divergentes. A falta de coordenação e cooperação é um aspecto crítico dessa estrutura e afeta, inclusive, a efetividade de ações e a implementação das políticas do setor hidroviário.

A questão institucional torna-se ainda mais complexa quando se analisa que a operação da navegação interior é intrinsecamente relacionada à de outros modos de transporte e do sistema portuário do país, bem como dos setores de energia e de meio ambiente – por exemplo, na gestão dos recursos hídricos. Ademais, existem entidades atuando nos diferentes âmbitos: federal (internacional e interestadual), regional (ou no âmbito das bacias e regiões hidrográficas), estadual (distrital) e municipal. Esse horizonte amplia, de forma significativa, o quadro institucional em que se insere a navegação interior brasileira e torna ainda mais importantes a articulação e o alinhamento dos planejamentos e ações entre as instituições.

### **BREVE HISTÓRICO DO CENÁRIO INSTITUCIONAL**

A complexidade e a diversidade observadas no cenário institucional atual da navegação interior brasileira têm relação com o próprio histórico da estrutura de planejamento, gestão e regulação do setor no país. Enquanto os modos de transporte terrestres dispuseram, historicamente, de instituições mais consolidadas e robustas, que centralizavam as ações sobre os seus setores – a exemplo do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), que atuou nas rodovias do país entre 1937 e 2001, e da Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA), que geriu as ferrovias brasileiras de 1957 a 1999 –, a estrutura institucional do segmento hidroviário, de modo contrário, caracterizou-se por discontinuidades, instabilidades e indefinições<sup>74</sup>.

Até 1907, a gestão das hidrovias do país era caracterizada por entidades públicas de atuação regional, vinculadas diretamente ao ministério responsável. O surgimento da pasta de transportes, por sua vez, data ainda de meados de 1860, com a criação da Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas<sup>75</sup>. Com a Proclamação da República, ocorrida em 1889, foi promovida a reestruturação administrativa do país e, em 1891<sup>76</sup>, foi criado o Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, perdurando até 1906, ano em que recebeu novas atribuições e passou a ser nomeado como Ministério da Viação e Obras Públicas<sup>77</sup>. De 1907 em

---

74 Carvalho, 2015.

75 Decreto n.º 1.067/1860.

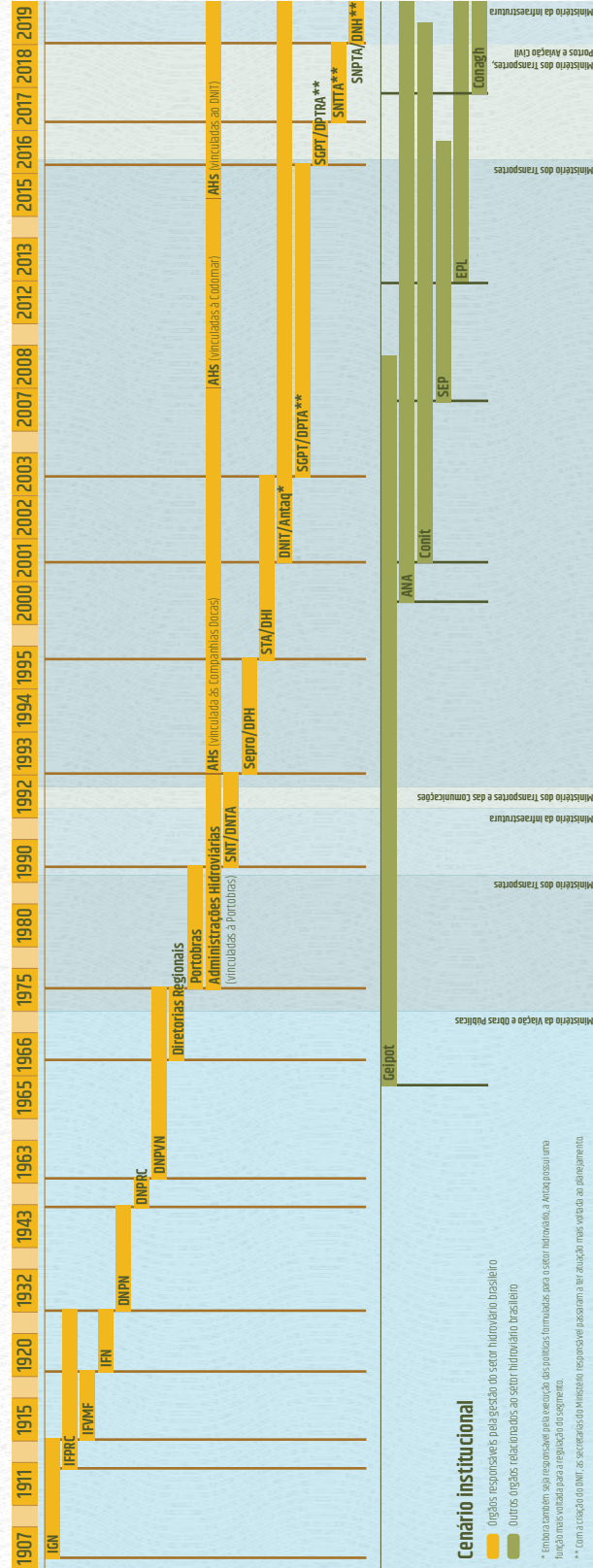
76 Lei n.º 23/1891.

77 Decreto n.º 1.606/1906.

diante, o histórico se deu conforme apresentado na **FIGURA 9** e detalhado nos tópicos listados a seguir. Na **FIGURA 14**, por sua vez, é apresentada uma linha do tempo mais abrangente, que contempla, além do cenário institucional, os atos normativos e os planos e programas relacionados ao setor hidroviário.



**FIGURA | 9** ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS PELA GESTÃO DO SETOR HIDROVIÁRIO BRASILEIRO ENTRE 1907 E OS DIAS ATUAIS



- » Em 1907, dando início a uma política de maior centralização das ações relativas aos setores hidroviário e portuário, foi criada<sup>78</sup> a **Inspetoria Geral de Navegação (IGN)**<sup>79</sup>, que tinha a incumbência de fiscalizar as empresas de navegação subvencionadas pelo governo; a fiscalização abrangia aspectos relativos às embarcações, às cargas e aos passageiros e suas condições de segurança, à tripulação, aos preços e aos horários das viagens, entre outros aspectos.
- » Em 1911, foi criada a **Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais (IFPRC)**<sup>80</sup>, que tinha como principais competências: a realização de estudos de obras de melhoramento de portos e rios navegáveis e de abertura de canais, a organização e gestão desses projetos; e a fiscalização das obras. Cabe ressaltar que a atuação da IFPRC se dava de forma independente das inspetorias de navegação existentes à época.
- » A IGN foi substituída pela **Inspetoria Federal de Viação Marítima e Fluvial (IFVMF)** em 1915<sup>81</sup>; suas atribuições, exercidas até 1920, compreendiam, além da atividade de fiscalização, também a própria concessão de subvenções às empresas de navegação.
- » Em 1920, a IFVMF passou a denominar-se apenas **Inspetoria Federal de Navegação (IFN)**<sup>82</sup> e suas atribuições foram ampliadas, de modo a abranger, além da concessão de subvenções e fiscalização dos serviços de navegação, também a proposição de novas linhas, a fiscalização de estaleiros e a organização da “estatística” de todos os serviços sob sua responsabilidade.
- » Em 1932, em substituição à IFN e à IFPRC, foi instituído o **Departamento Nacional de Portos e Navegação (DNPN)**<sup>83</sup>, que tinha competências também relacionadas à realização de estudos, projetos, execução de obras e sua fiscalização; tinha, ainda, atribuições relativas à exploração comercial dos portos e vias navegáveis, à navegação mercante, às estatísticas de tráfego e à construção naval.
- » Em 1943, o DNPN passou a denominar-se **Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais (DNPRC)**<sup>84</sup> e sua função foi resumida à seguinte descrição: “tem por finalidade promover, orientar e instruir todas as questões relativas à construção, melhoramento, manutenção e exploração dos portos e vias d’água do país”. O DNPRC atuou até 1963.
- » Em 1963, o DNPRC foi reorganizado e deu origem ao **Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN)**<sup>85</sup>. O DNPVN possuía uma listagem ampla de competências, que contemplava, de modo geral, as atividades de elaboração de estudos, planejamento, supervisão, administração, execução e fiscalização dos portos e vias navegáveis. Para o exercício dessas competências, foram instituídas

78 Decreto n.º 6.453/1907.

79 As siglas utilizadas para referência aos diferentes órgãos e entidades públicas foram criadas para, neste estudo, simplificar os esquemas gráficos apresentados. Desse modo, tais siglas podem não corresponder, necessariamente, às siglas oficialmente utilizadas.

80 Decreto n.º 9.078/1911.

81 Decreto n.º 11.456/1915.

82 Decreto n.º 14.050/1920.

83 Decreto n.º 20.933/1932.

84 Decreto-lei n.º 6.166/1943.

85 Lei n.º 4.213/1963.

dez **Diretorias Regionais**<sup>86</sup>, cujas jurisdições contemplavam todas as bacias hidrográficas do país. Conforme já mencionado neste estudo, essas diretorias originaram as atuais Administrações Hidroviárias (AHs).

- » Em 1967<sup>87</sup>, o Ministério de Viação e Obras Públicas passou por consideráveis alterações institucionais e recebeu a denominação de **Ministério dos Transportes**, tendo como responsabilidades os transportes ferroviário, rodoviário, aeroviário e aquaviário, marinha mercante, portos e vias navegáveis.
- » Em 1975, foi criada a **Empresa de Portos do Brasil (Portobras)**<sup>88</sup>, empresa pública que atuou na gestão dos portos e vias navegáveis brasileiras até 1990. Vinculada ao Ministério dos Transportes, sua finalidade era realizar atividades relacionadas com a construção, administração e exploração dos portos e das vias navegáveis interiores, exercendo a supervisão, orientação, coordenação, controle e fiscalização sobre tais atividades. Entretanto, conforme estabelecido na lei de criação da empresa, as atribuições relativas às vias navegáveis interiores seriam exercidas pela Portobras apenas em caráter transitório<sup>89</sup>, até que o Poder Executivo viesse a constituir outra entidade destinada a essa finalidade; o que, contudo, não ocorreu. Eram vinculadas à Portobras, à época, as Companhias Docas e as **Administrações Hidroviárias (AHs)** – estas últimas criadas em substituição às Diretorias Regionais do DNPVN.
- » Em 1990<sup>90</sup>, surgiu o **Ministério da Infraestrutura** – resultante da unificação dos Ministérios dos Transportes, das Comunicações e das Minas e Energia –, assumindo as competências e responsabilidades institucionais da diversidade das áreas unificadas.
- » Também em 1990<sup>91</sup>, a Portobras foi dissolvida e suas atribuições foram incorporadas ao Ministério da Infraestrutura, que, por meio do **Departamento Nacional de Transportes Aquaviários (DNATA)** da **Secretaria Nacional de Transportes (SNT)**, era responsável pela execução, direta ou indireta, da política nacional e dos planos, programas e projetos de viação e de transportes aquaviários. Constituíam sua esfera de atuação: as instalações portuárias, marítimas, fluviais e lacustres, bem como o transporte aquaviário nacional e internacional<sup>92</sup>. Também em decorrência da extinção da Portobras, originaram-se os convênios de descentralização que vincularam as AHs às Companhias Docas<sup>93</sup> (convênios que foram seguidamente renovados, se mantendo em vigor até 2007).

---

86 Decreto n.º 58.324/1966.

87 Decreto-lei n.º 200/1967.

88 Lei n.º 6.222/1975.

89 Parágrafo único do art. 3º da lei n.º 6.222/1975.

90 Medida provisória n.º 150/1990, convertida na lei n.º 8.028/1990.

91 Lei n.º 8.029/1990.

92 Decreto n.º 99.244/1990.

93 Com a extinção da Portobras, seriam também extintos os órgãos diretamente controlados pela empresa; para que isso não ocorresse, foi promulgado o decreto n.º 99.475/1990, que descentralizou as atividades de administração dos portos, hidrovias e eclusas às sociedades de economia mista subsidiárias da Portobras ou às unidades federadas, mediante convênio. Como resultado, as oito Administrações Hidroviárias existentes foram alocadas às Companhias Docas: a Ahimor e a Ahitar foram vinculadas à Companhia Docas do Pará (CDP), a Ahinor e a Ahimoc, à Companhia Docas do Maranhão (Codomar), a Ahipar, a Ahrana e a Ahsul à Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) e a Ahsfra à Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba) (Barnez *et al.*, 2017).



- » Em abril de 1992<sup>94</sup>, o Ministério da Infraestrutura foi novamente modificado, perdendo as atribuições das minas e da energia e passando a ser denominado **Ministério dos Transportes e das Comunicações**. No final de 1992<sup>95</sup>, diante de novos ajustes, a pasta voltou a ter exclusivamente as competências da área de transportes, sendo, novamente, denominada **Ministério dos Transportes** (perdurando com essa denominação até 2016).
- » Em 1993, a já existente **Secretaria de Produção (Sepro)**<sup>96</sup>, do então Ministério dos Transportes, passou a exercer as competências do DNNTA<sup>97</sup>, por meio do **Departamento de Portos e Hidrovias (DPH)**. Tal estrutura perdurou até 1995.
- » Em 1995<sup>98</sup>, a estrutura do Ministério dos Transportes foi alterada, sendo criada a **Secretaria de Transportes Aquaviários (STA)**, subdividida em três departamentos, dentre os quais o **Departamento de Hidrovias Interiores (DHI)**. As competências do DHI consistiam em: promover análises para subsidiar a elaboração de políticas e diretrizes para o setor de hidrovias interiores; promover a elaboração de planos, projetos e programas; elaborar e implantar normas para concessões, permissões, autorizações, exploração e fiscalização de serviços, e para a contratação e fiscalização de obras; entre outras.
- » Em 2001, com a publicação da lei n.º 10.233, o setor de transportes aquaviários – assim como o de transportes terrestres – foi reestruturado, sendo criados o **DNIT** e a **Antaq**, órgãos que, desde então, têm gerido, operado e regulado o segmento hidroviário brasileiro<sup>99</sup>. Por serem instituições que fazem parte do cenário atual do setor, suas atribuições e competências serão retomadas adiante, neste capítulo. Com a referida lei, as funções das Administrações Hidroviárias foram transferidas ao DNIT. Este, no entanto, pela carência de recursos técnicos e operacionais, manteve a vinculação das AHs com as Companhias Docas até 2007<sup>100</sup>. Em 2008, o DNIT assinou um convênio de descentralização com a Companhia Docas do Maranhão (Codomar) – o qual teria caráter provisório –, transferindo à companhia a coordenação da atuação das AHs. O convênio foi revogado em 2015.
- » Em 2003<sup>101</sup>, ocorreram alterações na estrutura do Ministério dos Transportes, com a criação de novas secretarias. Foram instituídas, entre outras, a **Secretaria de Política Nacional de Transportes (SPNT)** e a **Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes (SGPT)** –, sendo que a esta estava vinculado o **Departamento de Programas de Transportes Aquaviários (DPTA)**. A estrutura dessas secretarias foi alterada em 2016<sup>102</sup>: na SGPT, os departamentos de transporte aquaviário e rodoviário foram agrupados no **Departamento de Programas de Transportes**

94 Medida provisória n.º 302/1992, convertida na lei n.º 8.422/1992.

95 Medida provisória n.º 309/1992, convertida na lei n.º 8.490/1992.

96 Criada pela lei n.º 8.490/1992.

97 Decreto n.º 731/1993.

98 Decreto n.º 1.642/1995.

99 Conforme já mencionado, também foi criado, no âmbito da lei n.º 10.233/2001, o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (Conit), com atribuição de, entre outros, propor políticas nacionais de integração dos diversos modos de transporte de pessoas e bens. O Conit foi extinto em 2019, por força da lei n.º 13.844/2019.

100 Em 2007, com a criação da Secretaria Especial de Portos (SEP), as Companhias Docas foram incorporadas a essa nova secretaria – à exceção da Companhia Docas do Maranhão (Codomar).

101 Decreto n.º 4.721/2003.

102 Decreto n.º 8.687/2016.

Rodoviário e Aquaviário (DPTRA); a estrutura da SPNT, porém, foi mantida.

- » Posteriormente, no ano de 2016<sup>103</sup>, o Governo Federal promoveu uma nova reforma administrativa e transformou o Ministério dos Transportes em **Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA)**, assim permanecendo até janeiro de 2019.
- » Em 2017<sup>104</sup>, foram criadas novas secretarias, no MTPA, destinadas a atuar no segmento, com destaque para a **Secretaria Nacional de Transportes Terrestre e Aquaviário (SNTTA)**, com diversos departamentos que integravam as duas modalidades.
- » Em 2019, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil passou a ser denominado **Ministério da Infraestrutura**<sup>105</sup>, tendo, dentre as suas secretarias, a **Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários** e o seu **Departamento de Navegação e Hidrovias**, que possuem atribuições mais diretamente relacionadas ao transporte hidroviário, conforme será retomado mais adiante, neste capítulo.

Ressalta-se que, com a criação, em 2001, do DNIT e da Antaq, as atribuições das secretarias internas ao Ministério se tornaram mais restritas ao planejamento propriamente dito, contemplando, de modo geral, o apoio à definição de políticas, de programas e de investimentos. O DNIT, por sua vez, ficou responsável pela execução das políticas do setor e a Antaq, por sua regulação.

O breve histórico apresentado mostra que o cenário institucional do setor hidroviário brasileiro tem se caracterizado por uma ausência de robustez e por uma descontinuidade nas suas estruturas de governança. No recorte analisado, verificou-se que, em pouco mais de um século, o setor passou por mais de 20 alterações no arranjo diretamente relacionadas à sua gestão – uma modificação a cada cinco anos, em média<sup>106</sup>. Embora se entenda que a conformação da administração pública não seja estática, mas, sim, dinâmica, de modo que as instituições sofrem mudanças para se adaptarem a novos conceitos e novas propostas<sup>107</sup>, as frequentes reestruturações, desmembramentos e junções (numa espécie de “desarranjo institucional”<sup>108</sup>), interferem negativamente no planejamento, na alocação de

---

103 Medida provisória n.º 726/2016, convertida na lei n.º 13.341/2016.

104 Decreto n.º 9.000/2017.

105 Medida provisória n.º 870/2019, convertida na lei n.º 13.844/2019 e no decreto n.º 9.676/2019.

106 No período de 1907 a 2019, 16 diferentes órgãos atuaram na gestão do setor hidroviário em âmbito nacional e dois atuaram em âmbito regional (Diretorias Regionais e Administrações Hidroviárias). As Administrações Hidroviárias, por sua vez, passaram quatro vinculações diferentes desde que foram criadas (Portobras, Companhias Docas, Codomar e DNIT).

107 DNIT, 2017.

108 Carvalho, 2015.

recursos e na execução da política pública – sobretudo em médio e longo prazos. Além disso, são indicativos de uma menor atenção, e mesmo de uma menor importância, conferida ao segmento no decorrer dos anos.

Outro aspecto que reforça essa menor atenção dada ao segmento é o fato de, historicamente, os departamentos responsáveis pelo segmento hidroviário dividirem atenções com outros setores – principalmente com o setor portuário mas também o de transportes terrestres. Tal “compartilhamento”, em vez de propiciar um planejamento integrado da navegação, tem resultado em uma preterição do setor hidroviário, que acaba sendo relegado a um plano secundário.

### **ESTRUTURA INSTITUCIONAL ATUAL: AGENTES E GOVERNANÇA**

A administração pública brasileira está organizada em diversos órgãos e entidades, que, sob a tutela da Constituição Federal de 1988, de leis e de regulamentos próprios, desenvolvem políticas públicas voltadas para o cumprimento dos objetivos do Estado Brasileiro. Esse conjunto de instituições se inter-relaciona nas diversas etapas do planejamento, gestão, operação, manutenção, monitoramento e regulação do transporte hidroviário, das vias navegáveis do país, de suas infraestruturas e dos demais elementos desse sistema. Identificar os papéis dessas instituições permite compreender a governança do segmento da navegação interior, bem como detectar pontos positivos e aspectos críticos. Possibilita, também, verificar a necessidade de ajustes e potenciais ações de melhoria, visando ao avanço da utilização do modal no país e ao desenvolvimento do setor.

Dado esse contexto, a seguir, é apresentado um breve levantamento dos principais agentes institucionais atualmente relacionados à questão hidroviária no país, bem como suas competências e atribuições. A análise se concentrou nas instituições com maior interferência sobre o setor hidroviário e que atuam em âmbito federal, embora órgãos estaduais e mesmo municipais também intervenham sobre os elementos do sistema hidroviário – tal foco se deve, como já assinalado, ao fato de a maioria das vias navegáveis hoje utilizadas comercialmente ser de domínio da União.

Nesse âmbito, o **Ministério da Infraestrutura** se apresenta como importante agente institucional para a atividade da navegação interior. Ele é responsável, entre outros, pela formulação e supervisão de políticas referentes aos diferentes modais de transporte, incluindo aquaviário e portuário, assim como pelo desenvolvimento de sua infraestrutura. Ele participa ativamente no estabelecimento de diretrizes para a implementação do planejamento estratégico e na definição das prioridades dos programas de investimentos em transportes.

Conforme já mencionado, a estrutura desse Ministério sofreu diversas modificações, que resultaram em diferentes configurações de suas secretarias e departamentos ao longo dos anos. A estrutura atual, definida pelo decreto n.º 9.676/2019, é composta por quatro secretarias principais: Secretaria Nacional de Aviação Civil, Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Secretaria Nacional de Transportes Terrestres e Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias. Destas, destaca-se a **Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA)**, que tem como missão propor, implementar e monitorar a política nacional de transportes, no âmbito dos setores de transporte aquaviário e portuário, em articulação com a Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias. Ela também assessora o Ministro de Estado na coordenação e supervisão dos órgãos e das entidades vinculadas a esses setores. Dentre os departamentos que constituem a estrutura da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários<sup>109</sup>, tem atuação destacada, para o transporte hidroviário, o **Departamento de Navegação e Hidrovias**.

Além de suas secretarias, o Ministério da Infraestrutura tem, ainda, como órgãos colegiados também relacionados ao segmento hidroviário: o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) e a Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (Conaportos); e como autarquias vinculadas, o DNIT e a Antaq, descritos a seguir. Outro organismo importante no âmbito dessa pasta é o **Comitê Nacional de Gestão Hidroviária (Conagh)**<sup>110</sup>, instituído pela portaria n.º 608/2016 (portanto,

---

109 Compõem a secretaria: o Departamento de Navegação e Hidrovias, o Departamento de Gestão de Contratos, o Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias e o Departamento de Gestão e Modernização Portuária.

110 O Conagh é constituído por entes governamentais e pode significar importante espaço de governança entre os órgãos da administração pública federal no tocante à tomada de decisão sobre o transporte aquaviário. Entretanto, ainda não é possível verificar se o comitê terá continuidade após as alterações promovidas no âmbito da Administração Pública Federal em 2019.

ainda na gestão do MTPA) com o objetivo de promover a discussão e a divulgação de temas e ações relacionados ao transporte aquaviário, sobretudo aqueles necessários à implantação do Plano Hidroviário Estratégico (PHE).

O CDFMM é regulamentado pelo decreto n.º 5.269/2004 e tem a responsabilidade, dentre outras, de supervisionar a arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e a partilha e destinação do seu produto, assim como deliberar sobre a aplicação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) e sobre a concessão de prioridade de apoio financeiro desse fundo. O Conselho é composto por representantes do Governo Federal, da sociedade civil e de agentes financeiros, sendo a responsabilidade pela gestão da aplicação do FMM, do próprio Ministério da Infraestrutura.

A **Conaportos** foi instituída pelo decreto n.º 7.861/2012, com a finalidade de integrar as atividades desempenhadas pelos órgãos e entidades públicos nos portos e instalações portuárias. A Comissão é composta apenas por representantes governamentais<sup>111</sup>, sendo facultado à sua coordenação o convite a representantes de outros órgãos e entidades públicos ou privados e a pessoas de notório conhecimento para participar das reuniões.

O **DNIT**, por sua vez, é uma entidade da administração indireta, constituída em pessoa jurídica de direito público e submetida ao regime de autarquia. Segundo o estabelecido na sua lei de criação (lei n.º 10.233/2001), o departamento é responsável por implementar as políticas formuladas para a infraestrutura do Sistema Federal de Viação (inclusive, portanto, do Subsistema Aquaviário Federal), sob a jurisdição do Ministério da Infraestrutura, incluindo as vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, e, também, instalações e vias de transbordo e de interface intermodal<sup>112</sup>. As ações do órgão

---

111. Constatam, do decreto n.º 7.681/2012, como integrantes da Conaportos: Ministério da Infraestrutura (em substituição ao MTPA), Casa Civil da Presidência da República, Ministério da Justiça e Segurança Pública, Ministério da Defesa, Ministério da Fazenda, Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Ministério da Saúde, Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão e Antaq. Verifica-se, no entanto, que o referido decreto não foi atualizado, em sua totalidade, com a nova estrutura do Governo Federal. Assim, cabe destacar que o Ministério da Economia substituiu os ministérios da Fazenda, da Indústria, Comércio Exterior e Serviços e do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão.

112. A medida provisória n.º 882/2019 incluiu as instalações portuárias na esfera de atuação do DNIT. Incluiu, ainda, entre as atribuições desse órgão, “projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura e autorizados pelo Orçamento Geral da União”. Entretanto, como a MP perdeu a validade em 30 de agosto de 2019, as alterações por ela produzidas deixaram de ter efeito.

compreendem, assim, a operação, a manutenção, a restauração ou reposição, a adequação de capacidade e a ampliação de vias e terminais. Cabe destacar que, quando da sua criação, o DNIT incorporou grande parte das atribuições do extinto DNER. Isso explica, de certa forma, o enfoque que o órgão tem na gestão das rodovias, apesar de suas competências concernirem à infraestrutura logística (federal) como um todo: rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e terminais.

Em sua estrutura atual, o DNIT é gerido por um Conselho de Administração e uma Diretoria composta por um Diretor-Geral e por quatro diretorias executivas, dentre as quais a **Diretoria de Infraestrutura Aquaviária (DAQ)**, que é o departamento responsável pelo segmento hidroviário. A DAQ tem como missão a construção, manutenção, ampliação, fiscalização e elaboração de estudos técnicos das hidrovias, portos marítimos, portos interiores e eclusas.

As vias navegáveis interiores administradas pelo DNIT são geridas diretamente pelas oito **Administrações Hidroviárias (AH)** ligadas ao Diretor-Geral do órgão, que executam, por delegação e de forma descentralizada, as responsabilidades operacionais dos empreendimentos em conjunto com a Diretoria de Infraestrutura Aquaviária (DAQ). Elas são responsáveis por programar, coordenar, fiscalizar e orientar a execução de planos e programas em suas áreas de atuação, objetivando garantir a fluidez do tráfego de embarcações e a navegabilidade dos rios, de acordo com aspectos de segurança e zelo pela preservação do meio ambiente. Suas atribuições envolvem, também, a organização, manutenção e divulgação de informações estatísticas e de navegabilidade atualizadas e a coordenação do desenvolvimento dos levantamentos de campo necessários à definição das intervenções e soluções de manutenção e de eliminação de pontos críticos, compilando-os para formatação dos projetos ou anteprojetos. Conforme já explicitado anteriormente, as AHs estiveram inicialmente vinculadas à Portobras (1975-1990), posteriormente às Companhias Docas (1990-2007), à Codomar (2008-2015) e, finalmente, diretamente ao DNIT (a partir de 2015).

Em suma, na prática, cabe ao DNIT a gestão, a operacionalização e a manutenção das condições de navegabilidade das hidrovias existentes, assim como o desenvolvimento de projetos para ampliar a extensão da malha navegável. É o responsável pela gestão completa das obras, desde a fase de projeto até sua

entrega à sociedade, passando pelos procedimentos de licenciamento ambiental. Tais obras são de natureza diversa e contemplam desde a desobstrução de canais, o derrocamento de pedrais, a dragagem de bancos de areia, a sinalização e o balizamento das vias interiores até a construção de eclusas ou outros dispositivos de transposição de desníveis.

Com a publicação da medida provisória n.º 882, de 30 de maio de 2019, o **Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH)** passou a integrar a estrutura do DNIT – antes disso, o Instituto compunha a estrutura básica do então MTPA (conforme definido pela lei n.º 13.341/2016). Entretanto, como a referida MP perdeu a validade em 30 de agosto de 2019, tal vinculação deixou de existir. Dentre as funções do INPH, está a realização de estudos, pesquisas e projetos técnico-científicos na área da infraestrutura portuária e hidráulica marítima, fluvial e lacustre, conforme a política definida para esses setores.

Já a **Antaq** – entidade também da administração federal indireta, sob regime autárquico especial – é responsável pela regulação da atividade de navegação interior no Brasil. É vinculada ao Ministério da Infraestrutura e detém independência administrativa e autonomia financeira e funcional. Segundo sua lei instituidora, a Antaq tem por objetivo implementar as políticas públicas relacionadas à sua missão institucional, formuladas pelo Ministério da Infraestrutura, assim como regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária.

Segundo a lei n.º 10.233, constituem esferas de atuação da Antaq: a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso; os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas; os terminais portuários; o transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas; e a exploração da infraestrutura aquaviária federal.

Dentre as competências regimentais da agência, destacam-se a edição de normas sobre a infraestrutura aquaviária e portuária e a fiscalização da prestação de serviços pelas empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre. Também compete à Antaq publicar editais, julgar licitações e celebrar contratos de concessão – precedida ou não de

execução de obra pública – para a exploração de serviços de operação de eclusas ou de outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis situados em corpos d’água de domínio da União.

Em anos recentes, a vinculação da Antaq a órgãos superiores sofreu alterações significativas: de 2001 (ano de sua criação) até 2012, a agência possuía vinculação com o Ministério dos Transportes; em 2012, por força da medida provisória n.º 595/2012, posteriormente convertida na lei n.º 12.815/2013, que alterou a lei n.º 10.233/2001, passou a estar vinculada à Secretaria de Portos da Presidência da República. Em 2017, com a publicação da lei n.º 13.502/2017 e do decreto n.º 9.000/2017, as secretarias de Portos e Aviação Civil foram extintas (incorporadas ao MTPA). Com isso, a Antaq voltou a estar vinculada ao Ministério. Essa vinculação foi mantida por meio da lei n.º 13.844/2019<sup>113</sup> e pelo decreto n.º 9.676/2019 – porém, o então MTPA teve sua denominação modificada para Ministério da Infraestrutura<sup>114</sup>.

Cabe registrar que a atuação da Antaq também deve, sem subordinação hierárquica, observar as Normas da Autoridade Marítima Brasileira, editadas pela Marinha do Brasil como regramento de fiscalização para a promoção da segurança na navegação, preservação da vida e ações preventivas da poluição das águas.

A **Marinha do Brasil**<sup>115</sup> – mais especificamente o Comando da Marinha, que é a Autoridade Marítima Brasileira – possui atribuições vinculadas à defesa nacional e à segurança da navegação, estabelecendo normas e fiscalizando o tráfego, as embarcações e seus equipamentos e mesmo os aquaviários, bem como implantando e mantendo sinais e auxílios à navegação. Em sua complexa estrutura, cabe destacar a atuação da **Diretoria-Geral da Navegação (DGN)**, à qual compete “contribuir para o preparo e a aplicação do Poder Naval e do Poder Marítimo, no tocante às atividades relacionadas com a segurança da navegação, hidrografia, oceanografia e meteorologia”<sup>116</sup>. À DGN estão subordinadas a Diretoria de Portos e Costas (DPC) e a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN).

---

113 Conversão da medida provisória n.º 870/2019.

114 Importa destacar que, não obstante as alterações realizadas, a lei n.º 10.233/2001 continua com a referência à vinculação da Antaq à SEP.

115 A Marinha do Brasil possui como agentes as Capitânicas Fluviais e dos Portos e suas respectivas Delegacias e Agências.

116 Decreto n.º 5.417/2005.



A DPC é responsável, entre outros, por elaborar normas relativas à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e nas hidrovias interiores, à prevenção de acidentes e fatos da navegação e da poluição hídrica por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio e ao ensino profissional. Também regulamenta o serviço de praticagem e estabelece tripulações e equipamentos de segurança. Já a DHN tem o propósito de desenvolver atividades relacionadas com a hidrografia, a oceanografia, a cartografia, a meteorologia, a navegação e a sinalização náutica e garantir a qualidade das atividades de segurança da navegação que lhe couberem (na área marítima e nas vias navegáveis interiores).

Dentre os órgãos da Administração Pública Federal, observa-se que, no âmbito do setor de transporte, além dos órgãos já citados, possui atuação relevante a **Empresa de Planejamento e Logística (EPL)**, criada pela lei n.º 12.743/2012<sup>117</sup>, com o objetivo de prestar serviços na área de projetos, estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento da infraestrutura e da logística no Brasil.

É importante ressaltar que o cenário institucional da navegação interior, conforme já exposto anteriormente, não se limita à estrutura hidroviária em si, mas abrange a estrutura portuária, a gestão dos recursos hídricos – e, portanto, outros setores que se utilizam desses recursos, tais como o setor energético – e a interface com o meio ambiente, entre outros. Nesse sentido, cabe evidenciar também as instituições de outros setores que possuem estreita relação com o transporte hidroviário.

Ainda no âmbito federal, possui destaque a **Agência Nacional de Águas (ANA)**, que desempenha importante influência sobre o processo de utilização e viabilidade das hidrovias do país, em virtude das regras sobre o uso dos recursos hídricos. A agência é uma autarquia criada pela lei n.º 9.984/2000 – inicialmente vinculada ao Ministério do Meio Ambiente (MMA) e, posteriormente (em 2019), ao Ministério do Desenvolvimento Regional – com a missão de, dentre outras, disciplinar a implementação, a operacionalização, o controle e a avaliação dos instrumentos de gestão da Política Nacional de Recursos Hídricos (PNRH). Essa política, por sua

---

117 A lei n.º 12.404/2011 criou a Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. (ETAV) e foi alterada pela lei n.º 12.743/2012, por meio da qual a ETAV passou a ser denominada Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL).

vez, cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos e define os critérios de outorga de direito de uso das águas.

Dentre as atribuições da ANA, aquelas que mais diretamente afetam o segmento hidroviário consistem na outorga de direito de uso de recursos hídricos em corpos d'água de domínio da União, na fiscalização dos usos desses recursos e na definição e fiscalização das condições de operação dos reservatórios, visando a garantir o uso múltiplo das águas. Além disso, a ANA edita normas que objetivam preservar os diversos usos dos recursos hídricos, inclusive para garantir os cursos de navegação quando da construção de empreendimentos ao longo dos rios.

Além da ANA, fazem parte do Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, entre outros, o Conselho Nacional de Recursos Hídricos (CNRH) e os Comitês de Bacia Hidrográfica. O *CNRH* representa um importante fórum de regulamentações que impactam a atividade da navegação interior, sendo um colegiado responsável pela edição de regras de mediação entre os diversos usuários das águas. As definições e delimitações conceituais estabelecidas no âmbito desse conselho são importantes para orientar o planejamento e o gerenciamento dos recursos hídricos pelo poder público.

Os *Comitês de Bacia Hidrográfica*, por sua vez, são organismos colegiados – de composição diversificada entre representantes do poder público, usuários da água e sociedade civil – que atuam nas respectivas bacias hidrográficas, tendo poder de decisão na elaboração das políticas para gestão dessas áreas. São esses comitês, por exemplo, que influenciam na decisão de suspender determinado uso da água quando em cenário de escassez ou má qualidade do recurso na região.

Os comitês são responsáveis, ainda, pela aprovação do Plano de Recursos Hídricos da Bacia – que contém informações estratégicas para a gestão das águas – arbitragem, em primeira instância administrativa, nos casos de conflitos pelo uso dos recursos e estabelecimento de formas e valores de cobrança pelo uso da água.

Outros órgãos que também podem ser destacados, por atuarem sobre o transporte hidroviário, sobre sua infraestrutura (vias navegáveis, terminais portuários, eclusas entre outros) ou sobre os demais elementos de seu sistema são:

- » As Capitâneas Fluviais (ou portuárias), as Companhias Docas e as Autoridades Portuárias;
- » O Ministério do Meio Ambiente (MMA), o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), o Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama) e o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio);
- » O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) e a Fundação Nacional do Índio (Funai);
- » O Ministério de Minas e Energia (MME) e as instituições relacionadas à geração de energia hidrelétrica e ao transporte de combustíveis – notadamente a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP);
- » O Ministério da Saúde (MS) – especialmente por meio da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa);
- » O Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) – sobretudo o Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro);
- » O Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR) – com a Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco (Codevasf), por exemplo;
- » Os órgãos de controle, tais como a Controladoria-Geral da União (CGU), o Ministério Público da União (MPU) e o Tribunal de Contas da União (TCU);
- » O Ministério da Economia (ME), o Ministério das Relações Exteriores (MRE), o Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP), a Receita Federal do Brasil (RFB), o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e outros bancos públicos federais, regionais e estaduais, entre outros.

Na rede institucional do setor hidroviário, é necessário considerar, ainda, os órgãos públicos estaduais e municipais desses diversos segmentos, bem como os vários entes privados que atuam no setor:

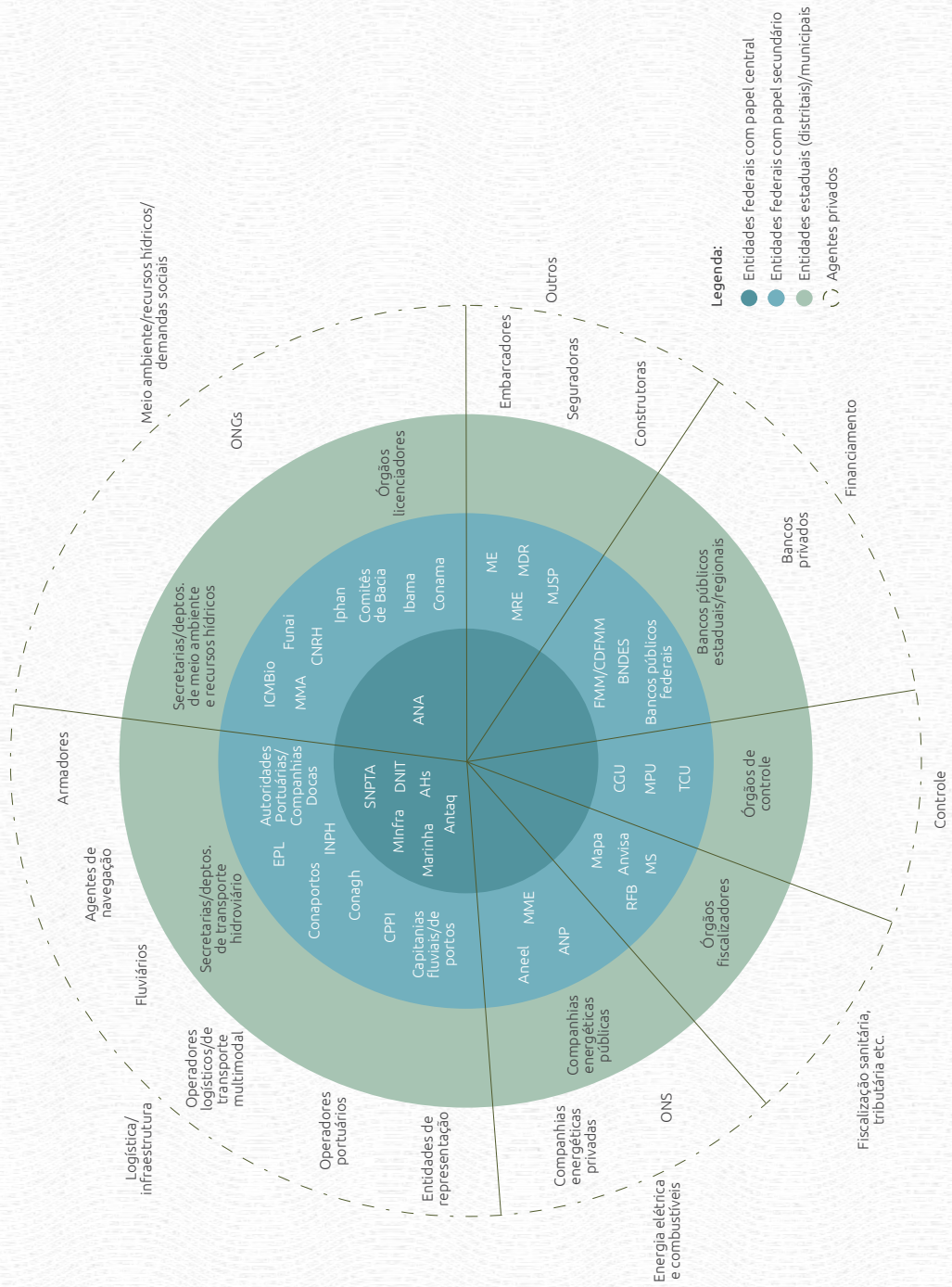
- » Na contratação do serviço de navegação (embarcadores);
- » Na realização do transporte (armadores, agentes de navegação, fluviais);
- » Na operação de terminais portuários e eclusas;
- » Na viabilização do transporte inter ou multimodal (operadores logísticos e de transporte multimodal);
- » Na execução das obras (empresas construtoras ou executoras dos serviços de implantação e manutenção hidroviária);
- » No financiamento das intervenções e da aquisição/renovação da frota (bancos privados);
- » Na disponibilização de seguros (seguradoras).

Existem, também, as Organizações Não Governamentais (ONGs), as entidades de representação de classe (federações, sindicatos, associações, entre outros) e outros utilizadores dos recursos hídricos – a exemplo dos operadores das usinas hidrelétricas e do gestor do sistema elétrico, o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) –, que têm uma interferência significativa sobre o setor. Embora tais entes não sejam objeto dessa análise, considerar sua existência é essencial para entender a complexidade da rede de agentes do setor hidroviário.

A **FIGURA 10** apresenta um resumo do cenário institucional do setor hidroviário, com a identificação das principais entidades intervenientes sobre ele, subdivididas considerando-se duas características principais: o setor em que elas estão inseridas e a amplitude ou centralidade da interferência sobre o segmento hidroviário.

PRINCIPAIS ENTIDADES INTERVENIENTES SOBRE O SETOR HIDROVIÁRIO BRASILEIRO

FIGURA 10



FONTE: ELABORAÇÃO CNT.

## **DIRETRIZES PARA MELHORIA DA ESTRUTURA INSTITUCIONAL**

Considerada a referida estrutura da Administração Pública, demonstra-se que a navegação interior sofre influência da atuação de diversos órgãos e entidades, responsáveis pelo desenvolvimento de políticas públicas para o incremento da infraestrutura nacional ou pela regulação das atividades econômicas.

Conforme visto, o histórico da estrutura institucional do setor hidroviário brasileiro, desde seus primórdios até os dias atuais, não favoreceu o seu pleno desenvolvimento. Dentre os principais aspectos críticos associados a essa questão, pode-se listar: a falta de estabilidade institucional, de integração e de articulação entre os entes; a ausência de equiparação, em termos de importância, do setor hidroviário a outros setores do transporte, por parte dos órgãos gestores; a estrutura frágil dos agentes e a falta de recursos financeiros, materiais e humanos (sobretudo dos órgãos que estão “na ponta” do arranjo institucional); e a atuação deficiente dos órgãos planejadores superiores.

Com relação ao primeiro aspecto, destaca-se, na organização institucional atual do setor hidroviário brasileiro, a falta de coordenação entre os órgãos que planejam e executam as políticas e regulam as atividades de transporte, bem como destes com os responsáveis por setores que têm interação com a navegação interior, tais como o elétrico e o ambiental. De modo geral, as ações das diferentes entidades são planejadas e executadas de forma isolada e de acordo com seus próprios interesses, sem que haja articulação com outros setores, mesmo que interdependentes.

A exemplo disso, a falta de harmonização no planejamento das intervenções nas hidrovias impacta, de forma direta e negativa, a realização das obras, tais como as de melhoria e/ou manutenção da navegabilidade, que precisam ser realizadas de forma sistemática e em períodos adequados. Nesse âmbito, pode-se citar as demoras nos processos de licenciamento que fazem com que tais obras atrasem significativamente ou mesmo não sejam realizadas. A falta de articulação afeta, portanto, a efetividade das intervenções sobre as hidrovias e do próprio uso dos recursos públicos.

A dissonância entre os setores hidroviário e ambiental, como no caso dos licenciamentos, é significativamente prejudicial à navegação. Fomentar a aproximação e a cooperação entre esses dois segmentos, promovendo as vantagens do transporte hidroviário, é essencial e condizente com uma política de desenvolvimento sustentável, especialmente se considerando que as hidrovias são o modal de transporte menos danoso ao meio ambiente, dado que possuem maior eficiência energética, menores emissões de poluentes e menores alterações ao meio, uma vez que seu “componente principal”, a via fluvial ou lacustre, já existe na natureza<sup>118</sup>. Nesse sentido, é importante que, garantido o atendimento de condicionantes ambientais, sejam realizadas intervenções para que as hidrovias funcionem efetivamente e, assim, possibilitem o transporte de cargas e passageiros de modo eficiente e seguro, contribuindo para a competitividade dos produtos nacionais e para o desenvolvimento sustentável do país.

A existência de inter-relacionamentos frágeis, aliada à reduzida capacidade de mediação de conflitos dos órgãos que têm essa competência, é relevante, ainda, no que tange às questões envolvendo setores divergentes como o elétrico e o hidroviário<sup>119</sup>, a exemplo do ocorrido na hidrovia Tietê-Paraná, em 2014. Nessa hidrovia, o rebaixamento dos níveis de água, realizado em virtude da estiagem ocorrida na região e com o objetivo de garantir o abastecimento energético, resultou na paralisação da hidrovia por longo período, gerando insegurança para os agentes privados e incertezas quanto ao desenvolvimento da navegação interior.

Embora tratados, muitas vezes, de forma isolada e avaliados como incompatíveis, os assuntos relativos aos diversos usos dos recursos hídricos são inter-relacionados e podem ser conciliáveis. Para isso, no entanto, é necessário um adequado gerenciamento e coordenação entre os planejamentos e as ações dos diferentes setores usuários. A falta de integração faz com que as demandas do setor hidroviário não sejam consideradas nos projetos do setor elétrico, a exemplo da construção de barramentos sem eclusas, da regulação inadequada dos níveis dos reservatórios (como no exemplo da hidrovia Tietê-Paraná), da liberação de troncos

---

118 TCU, 2003.

119 Os principais mediadores de conflitos decorrentes do uso dos recursos hídricos são a ANA, o CNRH e, local ou regionalmente, os Comitês de Bacia.

retidos pelos barramentos hidrelétricos<sup>120</sup> em períodos aleatórios e/ou sem aviso prévio aos navegantes, entre outros. Esses assuntos serão retomados mais adiante, em edição posterior dos Cadernos Hidroviários.

A articulação é essencial, ainda, no contexto de desenvolvimento socioeconômico das populações ribeirinhas – sobretudo no norte do país – para as quais, muitas vezes, o transporte fluvial é a única forma de abastecimento e deslocamento. Para essa realidade, faz-se ainda mais importante o desenvolvimento de programas e ações interinstitucionais, envolvendo, além do transporte, meio ambiente e geração de energia, também a agricultura, o turismo, entre outros.

Nos últimos anos, entretanto, foram observadas algumas ações importantes no sentido de integrar e articular o setor hidroviário com outros segmentos econômicos, sobretudo com outros modais de transporte e com o setor elétrico. São exemplos disso a criação de um ministério “da infraestrutura logística”<sup>121</sup> – abrangendo rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos que, anteriormente, estavam alocados em estruturas separadas como a Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP) e a Secretaria de Aviação Civil (SAC) – e a promulgação da lei n.º 13.081/2015, que estabeleceu a necessidade de um planejamento mais adequado da construção de barramentos em vias navegáveis e potencialmente navegáveis, que considere a construção de dispositivos de transposição de níveis. Porém, há muito, ainda, a se evoluir nessa articulação. Objetivos, como o de dotar o país de um sistema de transporte confiável e desenvolvido que permeie planos como o PHE, ficam mais distantes de serem alcançados sem essa interlocução.

É preciso que os planejamentos setoriais sejam alinhados, bem como as ações, coordenadas ou mesmo realizadas em conjunto – numa articulação intra e intergovernamental, bem como interssetorial – de forma que possam reforçar objetivos estratégicos mais amplos de desenvolvimento do país, evitando, assim, esforços contraproducentes, retrabalhos, duplicações e sobreposições<sup>122</sup>. Ainda, uma estreita cooperação entre os agentes públicos e destes com os agentes privados facilitaria o atingimento das metas e dos objetivos estabelecidos, inclusive com uma maior eficiência

---

120 Os troncos carregados pelo caudal dos rios e acumulados nos barramentos de usinas hidrelétricas, quando liberados, dada a sua inércia e quantidade, podem causar danos a embarcações e instalações portuárias.

121 A lógica de integração está presente desde a criação do MTPA e foi mantida no atual Ministério da Infraestrutura.

122 TCU, 2014.



na utilização dos recursos existentes. Fóruns integrados de discussão são importantes ferramentas nesse sentido, mas precisam ser efetivos na promoção dessa coordenação.

Esses problemas têm sido constantemente apontados pelos órgãos de controle, notadamente o TCU, que, ao analisar as dificuldades de inter-relacionamento entre as AHs, o DNIT, o Ibama, a Antaq, a Marinha e a ANA, concluiu que “a falta de planejamento intermodal, a multiplicidade de órgãos envolvidos com o tema e a maior importância econômica de outros setores contribuem para que haja subutilização das hidrovias brasileiras”<sup>123</sup>.

Como segundo aspecto crítico da estrutura institucional da navegação interior no Brasil, pode ser destacada a sua gestão por entidades historicamente mais voltadas a outro setor. Como já mencionado, o DNIT é o principal órgão responsável pela execução das políticas públicas de transporte hidroviário<sup>124</sup>. Apesar de sua esfera de atuação compreender a infraestrutura federal de transportes, de modo geral, o seu principal enfoque ainda está no segmento rodoviário. Segundo apontado por órgãos de controle, não há uma equiparação em termos de importância e recursos entre os diversos modais abrangidos pelo órgão, com destacado desfavorecimento do setor hidroviário.

Diante desse cenário, é necessário propiciar um ambiente institucional que beneficie a navegação interior, ao menos equilibrando a atenção dada ao segmento com aquela dada a outros setores de transporte – e, também, ao de energia, que historicamente tem sido priorizado na utilização dos recursos hídricos, comparativamente ao setor hidroviário.

Como terceiro item relevante do cenário institucional, têm-se a estrutura frágil e a falta de recursos dos entes responsáveis pelo setor hidroviário. Para empreender suas atividades e exercer suas competências de forma satisfatória, as instituições públicas devem contar com arranjos e processos apropriados e, ainda, com recursos financeiros, materiais – equipamentos, instalações e sistemas – e humanos. No setor hidroviário brasileiro, no entanto, tem-se observado a existência de estruturas organizacionais frágeis – sobretudo nas entidades que estão localizadas

---

123 TCU, 2006.

124 Juntamente com a Antaq, que possui um papel mais regulador.

“na ponta” no arranjo institucional do segmento: as Administrações Hidroviárias. Tal fragilidade é particularmente grave diante da importância da atuação desses órgãos “capilares”, que representam “braços regionais” do setor público federal, e que, por isso, podem, mais facilmente, identificar e agir sob as especificidades de cada bacia/região hidrográfica e de cada hidrovia – isto é, é nesse âmbito em que, de fato, as políticas públicas, os programas e os projetos são executados.

Embora a vinculação direta das AHs ao DNIT, a partir de 2015, tenha representado um avanço para a estrutura institucional do setor – na medida em que alterou um arranjo confuso e desordenado de gestão –, tais entidades ainda têm dificuldades em exercer as suas atribuições, devido à já referida falta de recursos financeiros, materiais e humanos. Com relação a esse último aspecto, as administrações contam com reduzido número de profissionais<sup>125</sup> e, de modo geral, há carências também em termos de sua capacitação, o que interfere na gestão das atividades do setor hidroviário e na própria execução das políticas públicas, dificultando ou mesmo impedindo o alcance dos objetivos da entidade. Os problemas relacionados à mão de obra, no entanto, não são exclusividade das AHs. Em diversos relatórios, o TCU apontou que o número de empregados dedicados ao setor hidroviário dentro do próprio DNIT era insuficiente, recomendando a realocação de empregados em sua estrutura.

Com relação aos recursos financeiros, historicamente, o montante destinado ao setor hidroviário é muito limitado. No âmbito do próprio DNIT, a maior parte do volume de recursos é destinada ao segmento rodoviário. De modo geral, o histórico orçamentário do setor é baixo, contrastando com o volume de recursos necessário para a realização das intervenções essenciais ao seu desenvolvimento, como será visto adiante.

Nesse contexto, é essencial que se ampliem os recursos destinados às instituições responsáveis pela gestão e execução das políticas de transporte hidroviário, de modo a permitir a realização das ações necessárias para o desenvolvimento do setor. Ademais, é importante adequar a estrutura organizacional do setor

---

<sup>125</sup> Segundo informações do Relatório de Gestão 2018 do DNIT, existe um total de apenas 32 empregados nas oito AHs – uma média de quatro empregados por AH. Desse quantitativo, somente 17 são empregados de “nível superior”. Já nas 26 superintendências regionais do órgão, há 1.969 empregados, resultando numa média de 75 empregados por unidade.

hidroviário, avaliando-a periodicamente e, quando preciso, ampliando-a e promovendo capacitações visando à melhoria do desempenho e ao atendimento das demandas impostas pelo próprio órgão e pela navegação interior, como um todo. Outro ponto importante nesse sentido é o estabelecimento, de forma clara e transparente, de diretrizes e procedimentos padronizados a serem seguidos pelas AHs, com indicadores de desempenho, regras de segurança e metodologia de avaliação de suas ações, de modo a uniformizar tais elementos relacionados à gestão e à manutenção das hidrovias.

Cabe destacar, ainda, considerando a atuação finalística, o papel dos Comitês de Bacia Hidrográfica que, conforme já explicitado, exercem atribuições – de caráter consultivo e deliberativo, juntamente com o poder público – relativas à gestão do uso dos recursos hídricos das bacias hidrográficas, interferindo, desse modo, nos níveis de água nas hidrovias. Ocorre, no entanto, que, na estrutura desses comitês, o setor hidroviário, em geral, não é representado de forma adequada. Considerando a importância dos Comitês de Bacia como fóruns de discussão, que contribuem para a aproximação das partes interessadas e para a escolha de projetos mais adequados às realidades regionais, é preciso que se amplie a participação da representação do setor hidroviário, com as AHs e sindicatos ou associações de armadores, a fim de adicionar a essas discussões as demandas da navegação<sup>126</sup>.

Não obstante a importância dos órgãos que exercem a gestão “nas pontas” do arranjo institucional hidroviário brasileiro, a atuação dos órgãos superiores (quarto aspecto crítico a ser destacado), em sua função de orientar ações e destinações de recursos, deve ser adequada e condizente com objetivos maiores de desenvolvimento do setor hidroviário, de modo integrado com o sistema logístico do país. Esse desenvolvimento depende de um planejamento robusto, articulado e coordenado entre os diversos elementos do sistema de transporte e destes com as demais áreas intervenientes.

No cenário atual da navegação interior brasileira, ainda há pouca articulação na elaboração de planejamentos logísticos. Como resultado, têm-se diversos planos

---

126 Situação semelhante é observada no âmbito da Conaportos, que não possui representação do setor usuário. A inclusão de representantes das empresas de navegação na composição dessa Comissão seria de grande valia dada a sua importante missão na integração das atividades desempenhadas pelos órgãos e entidades públicos nos portos e instalações portuárias.

setoriais isolados – conforme será visto adiante. A união dos setores de portos e aviação civil ao Ministério dos Transportes (hoje Ministério da Infraestrutura) representou um avanço nesse sentido ao nível institucional, conforme já mencionado, porém ainda é cedo para avaliar se as ações resultantes desse arranjo serão, de fato, pensadas e articuladas no contexto de um sistema logístico integrado e multimodal. Nesse sentido, é importante que seja retomado o papel anteriormente atribuído ao Geipot, que pode vir a ser exercido (de forma mais ampla) pela EPL: a elaboração de estudos técnicos que subsidiem as intervenções na infraestrutura logística do país e/ou as outorgas à iniciativa privada, contribuindo para uma maior coesão do setor de transporte no Brasil.

Também inexitem fóruns de discussão interssetorial que reúnam o setor de transporte com, por exemplo, os de meio ambiente e energia elétrica, e que possam articular e alinhar os planejamentos e as ações das diversas entidades visando a objetivos maiores de desenvolvimento econômico e social do país. Um planejamento articulado entre os diversos setores é aspecto essencial para o crescimento sustentado e consistente do setor da navegação, no âmbito de uma logística multimodal e integrada.

Além dos aspectos mencionados anteriormente, outras dificuldades e desafios institucionais podem ser listados, tais como a carência de informações adequadas (isto é, a ausência de um sistema de comunicação eficiente), o que prejudica um planejamento pertinente por parte dos transportadores. Um resumo dos entraves aqui expostos, bem como as diretrizes para a sua melhoria, é apresentado no **QUADRO 3**.

Resume-se, por fim, que o cenário de entraves institucionais identificado contribui para a subutilização do modal hidroviário e está intrinsecamente relacionado com a falta de priorização que lhe é reservada – presente nos diversos âmbitos do planejamento e da execução das políticas públicas.

**QUADRO | 3** ASPECTOS CRÍTICOS E DIRETRIZES PARA A MELHORIA DO CENÁRIO INSTITUCIONAL DA NAVEGAÇÃO INTERIOR NO BRASIL

ASPECTOS CRÍTICOS	DIRETRIZES PARA A MELHORIA
Diversidade e complexidade do quadro institucional, com sobreposições e lacunas	Simplificação da estrutura institucional atual, com melhor definição dos papéis de cada agente
Descontinuidades e instabilidades na gestão do setor hidroviário	Fortalecimento e manutenção de órgãos destinados à gestão do setor hidroviário
Falta de coordenação entre os órgãos do setor, bem como destes com os responsáveis por setores que têm interação com a navegação interior	Fomento à aproximação e à cooperação dos setores de transporte, meio ambiente, geração de energia, entre outros Melhoria na articulação e no alinhamento dos planejamentos e das ações entre as instituições, reforçando objetivos estratégicos mais amplos de desenvolvimento do país
Ausência de equiparação, em termos de importância, do segmento hidroviário a outros segmentos do transporte, por parte dos órgãos gestores	Criação de um ambiente institucional que favoreça a navegação interior, equilibrando a atenção dada ao segmento com a atenção dada a outros segmentos do transporte
Estrutura frágil dos agentes e falta de recursos financeiros, materiais e humanos	Ampliação dos recursos destinados às instituições responsáveis pela gestão e execução das políticas de transporte hidroviário Adequação e ampliação da estrutura organizacional do setor hidroviário, com avaliações e capacitações periódicas
Falta de padronização na gestão das hidrovias do país	Estabelecimento, de forma clara e transparente, de diretrizes e procedimentos padronizados a serem seguidos pelas Administrações Hidroviárias, com indicadores de desempenho, regras de segurança e metodologia de avaliação de suas ações
Reduzida participação do setor de transporte nos Comitês de Bacia	Ampliação da participação da representação do setor hidroviário nos Comitês de Bacia, a fim de adicionar às discussões as demandas da navegação
Atuação deficiente dos órgãos planejadores superiores	Articulação de ações no contexto de um sistema logístico integrado e multimodal, com esforços voltados a todos os modos de transporte Retomada do papel do Geipot (via ampliação da atuação da EPL) na elaboração de estudos que subsidiem as políticas públicas do setor de transporte no Brasil
Carência de informações adequadas sobre o setor hidroviário	Investimento em compilação e divulgação de dados para o setor de transporte, visando a subsidiar o desenvolvimento das políticas públicas e as tomadas de decisão dos operadores

FONTE: ELABORAÇÃO CNT.

## PLANOS E PROGRAMAS RELACIONADOS À NAVEGAÇÃO INTERIOR

Planejamento é o processo por meio do qual se busca alcançar uma situação futura desejada. Em especial, quando é executado na esfera pública, ele deve buscar as formas mais eficientes para se atingir o objetivo pretendido, dada a escassez de recursos. Nesse contexto, são elaborados os planos, documentos formais de consolidação das informações e atividades desenvolvidas no processo de planejamento. O plano é o instrumento que integra as principais metas e políticas

de um setor, de forma coesa, a fim de organizar e alocar os recursos disponíveis, levando em consideração as competências e deficiências dos agentes envolvidos e antecipando possíveis mudanças de cenário.

Por sua vez, as ações e os projetos semelhantes que devem ser executados para se atingirem os objetivos traçados pelos planos são agrupados e denominados de programas. Por meio dos programas, assegura-se que os recursos necessários sejam comprometidos e que seja feito um acompanhamento contínuo do progresso dessas ações. Dessa forma, os programas podem ser considerados um desdobramento dos planos e, portanto, são mais específicos. Em contrapartida, os planos possuem caráter mais geral, indicando as grandes linhas políticas, as estratégias e as diretrizes para o setor. Seguindo essa lógica, serão apresentados, neste item, em primeiro lugar, os principais planos que regem o desenvolvimento do transporte hidroviário no Brasil e, em seguida, os programas relacionados ao setor.

Após quase duas décadas de ausência de instrumentos de planejamento de médio e longo prazos para o setor de transporte<sup>127</sup>, em 2007, o então Ministério dos Transportes<sup>128</sup> lançou o **Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT)** com o objetivo de reverter esse cenário e nortear o desenvolvimento do setor<sup>129</sup>. Inicialmente com um horizonte de planejamento até 2023, o PNLT deveria possuir natureza dinâmica, sendo periodicamente reavaliado e atualizado. Dessa forma, ele foi revisado em 2009 e, posteriormente, em 2011, com um novo cenário de planejamento que iria até 2031. No entanto, o PNLT foi descontinuado, sendo a versão de 2011 a mais recente. Com o objetivo de substituir o PNLT, em 2012, foi anunciada a elaboração do Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI), que, em 2018, passou a ser denominado apenas como Plano Nacional de Logística (PNL)<sup>130</sup>, elaborado pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL).

---

127 Registra-se que, até então, os últimos esforços para o planejamento de longo prazo do setor de transporte consistiram no Programa de Desenvolvimento do Setor de Transportes (Prodest), lançado em 1985 pelo Geipot.

128 Em parceria com o Ministério da Defesa.

129 O PNLT foi desenvolvido no sentido de orientar a elaboração do Plano Plurianual (PPA) de 2008/2011 e dos quadriênios subsequentes, até 2020-2023. Os PPAs serão analisados adiante nesta seção.

130 O PNL foi aprovado pela resolução n.º 45/2018 do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República.

Por ser um plano multimodal, o PNLT consistia em um portfólio composto por 1.167 projetos para o setor de transporte, totalizando um investimento, em valores de 2011, de, aproximadamente, R\$ 424 bilhões. Parte dessa carteira era composta por projetos que pertenciam ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) – 231 projetos. O PAC foi um programa criado em 2007 pelo Ministério do Planejamento, com o objetivo de executar grandes obras no setor de infraestrutura.

Os projetos do PAC incorporados ao PNLT possuíam data de implementação já definida e, portanto, não foram avaliados quanto à sua viabilidade, como ocorreu com os demais projetos desse Plano, mas foram mantidos no portfólio a fim de terem seus impactos considerados nas simulações realizadas. Os demais projetos foram analisados com base em critérios técnicos a fim de comprovar sua viabilidade econômica e verificar a necessidade ou não de terem sua execução priorizada para o período abrangido pelo PNLT (até 2031).

Com esse intuito, foram desenvolvidos estudos de oferta e demanda para a caracterização da matriz de transporte à época de elaboração do Plano e para a projeção da matriz futura desejada. O critério econômico utilizado para que um projeto fosse considerado prioritário foi a Taxa Interna de Retorno (TIR). Os projetos que atingiram uma taxa igual ou superior a 8% ao ano foram considerados exequíveis e prioritários para o período projetado.

Refere-se que, do total de 1.167 projetos, apenas 57 eram relativos ao modal hidroviário. Desses, 18 estavam contidos no PAC, à época, e, portanto, não foram avaliados quanto à sua viabilidade. Dos demais, apenas 34 puderam ser analisados de acordo com os critérios econômicos e sociais adotados, pois os outros cinco não dispunham das informações suficientes (como, por exemplo, não puderam ser georreferenciados). Ao final, dos 34 projetos hidroviários analisados, apenas nove mostraram-se viáveis economicamente, sendo classificados como prioritários e correspondendo a um investimento de R\$ 5,3 bilhões<sup>131</sup>.

A data recomendada para a implementação dos projetos hidroviários prioritários era até 2015. Esse curto prazo (de 2011 a 2015) estaria relacionado à escassez de

---

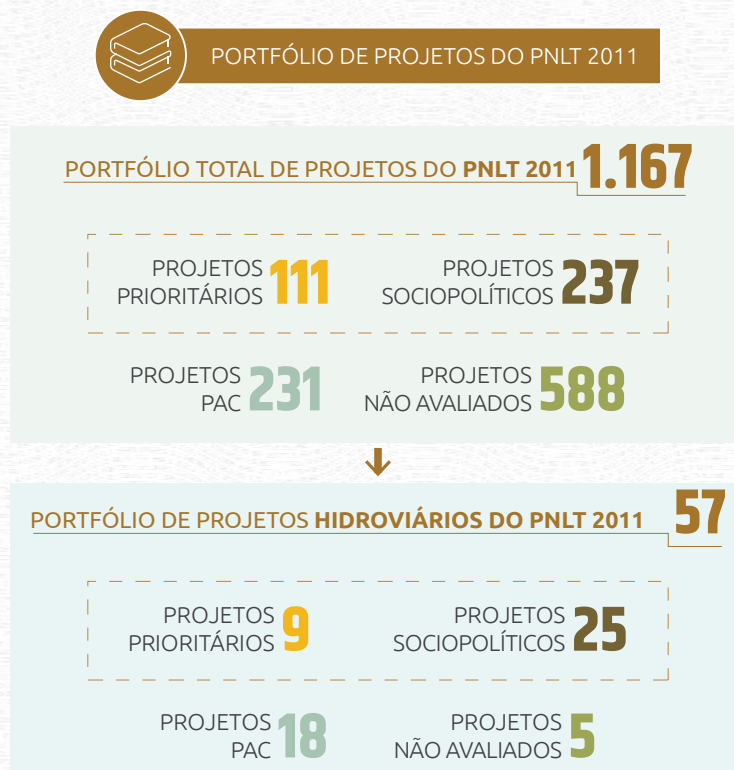
131 Em valores de 2011.

investimentos no setor nos últimos anos, o que fez com que o sistema se tornasse atrasado e ineficiente. No entanto, o que se constata ainda hoje é que esses projetos não tiveram andamento significativo, estando, em sua maioria, avaliados como em preparação ou planejados.

O Plano ainda estabeleceu que os demais projetos avaliados, que não atingiram a TIR maior ou igual a 8% ao ano – ou seja, que possuíam menor viabilidade econômica e, portanto, não foram considerados prioritários –, teriam sua implementação justificada em função de aspectos não considerados na análise econômica, tais como os interesses sociopolíticos, ambientais, tecnológicos e de desenvolvimento regional. Dessa forma, esse conjunto de projetos foi denominado de “projetos sociopolíticos”, mantidos no portfólio do Plano, mas sem a designação de prioritários.

Para melhor ilustrar o que foi exposto, a **FIGURA 11** apresenta esquematicamente o portfólio total de projetos do PNLT e o portfólio de projetos hidroviários de acordo com sua avaliação e se estavam ou não contidos no PAC em 2011.

**FIGURA 11** PORTFÓLIO PNLT POR CLASSIFICAÇÃO DOS PROJETOS





A **FIGURA 12**, por sua vez, apresenta os investimentos necessários por grupo de projetos, exclusivamente para os projetos hidroviários.

**FIGURA 12** INVESTIMENTOS POR GRUPO DE PROJETOS HIDROVIÁRIOS DO PNLT



<sup>1</sup> VALORES APROXIMADOS PARA O ANO DE 2011.

FONTE: ELABORAÇÃO CNT COM DADOS DO MT (2012).

Conforme estimativa do governo federal<sup>132</sup>, a implementação dos projetos hidroviários prioritários do PNLT possibilitaria um aumento da densidade das hidrovias navegáveis no país em 28%, enquanto o portfólio total avaliado (os 34 projetos, prioritários e sociopolíticos) permitiria um aumento dessa densidade em 35%, sendo que, na Região Nordeste, o aumento seria superior a 100%.

Por sua vez, o impacto da implementação de todos os projetos do PNLT (incluindo os prioritários, os sociopolíticos, os não avaliados e os do PAC) na participação do modal hidroviário, na matriz de transporte de cargas, seria de um ponto percentual, partindo de 5% em 2011 para 6% em 2015 e mantendo-se constante até 2031.

Cabe destacar ainda que são considerados como projetos hidroviários, no PNLT, apenas aqueles relacionados a intervenções nas hidrovias em si. Esses projetos

<sup>132</sup> MT, 2012.

contemplam obras e serviços como dragagem, derrocamentos, sinalização e balizamento e construção de eclusas nas vias navegáveis.

O PNLT trata, ainda, de projetos de terminais hidroviários, infraestrutura que é essencial para viabilizar uma maior utilização da navegação interior. Nessa categoria, foram contemplados 15 projetos de construção ou de adequação de um ou mais terminais hidroviários, totalizando um investimento de, aproximadamente, R\$ 1,8 bilhão<sup>133</sup>. A maioria desses projetos estava contida no PAC – portanto, não foi avaliada quanto à sua viabilidade ou prioridade de execução.

De forma a complementar ao PNLT, em 2010, o Ministério dos Transportes lançou o documento intitulado **Diretrizes da Política Nacional de Transporte Hidroviário (PNTH)**, cujo objetivo era definir diretrizes para o fomento do modal e o aumento de sua participação na matriz de transporte brasileira<sup>134</sup>. São elas:

- 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. priorizar 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 Órgão de Controle; e
- XIV. estabelecer articulação para promoção da navegação interior.

---

133 Em valores de 2011.

134 O documento foi elaborado em respeito às diretrizes propostas pelo Conselho Nacional de Integração das Políticas de Transportes (Conit), assim como as do Plano Nacional sobre Mudança do Clima (PNMC).

Para cada diretriz, de forma breve, foi avaliado o cenário atual, bem como foram elencadas as ações necessárias ou em andamento para se alcançarem os objetivos propostos. Nesse sentido, destacam-se as diretrizes relacionadas à execução de obras e serviços específicos para as hidrovias, tais como as diretrizes iii, v, vi, ix e x. No documento, foi dado maior desdobramento ao terceiro ponto: “implantar as eclusas prioritárias”.

A definição das eclusas prioritárias foi feita a partir da criação de um Grupo de Trabalho, denominado **GT Eclusas**, que foi composto por técnicos representantes dos setores público e privado. Esse grupo tinha por objetivo discutir a problemática das eclusas, uma vez que tanto a navegação fluvial quanto a geração de energia elétrica são empreendimentos vitais para o país e devem ser desenvolvidos de forma não excludente em um mesmo corpo hídrico, ou seja, deve ser respeitado o uso múltiplo das águas. O resultado desse trabalho foi a definição de 62 eclusas prioritárias a serem construídas, até 2026, em hidrelétricas previstas ou existentes, totalizando um investimento da ordem de R\$ 28,6 bilhões<sup>135</sup>.

A quinta diretriz (v) ressalta a importância da execução contínua de serviços de dragagem, sinalização e balizamento para a segurança nas hidrovias brasileiras. Assim, ela propõe a criação de procedimentos que garantam a manutenção hidroviária em ciclos de cinco anos, semelhante ao adotado atualmente para o setor rodoviário. No seguimento dessa proposta, experiências recentes no DNIT estão testando a contratação da manutenção hidroviária nesse modelo, a exemplo da dragagem continuada do rio Madeira, que foi pactuada para o período de 2017 a 2022. Refere-se ainda o **Programa Nacional de Recuperação, Operação e Manutenção de Eclusas (Proeclusas)**, lançado pela mesma autarquia, em 2019, com o objetivo de promover a gestão, manutenção e operação das eclusas pelas quais é responsável<sup>136</sup>.

Nesse mesmo sentido, a diretriz (vi), que reforça a necessidade de se ampliar o conhecimento das condições de navegabilidade, é necessária para subsidiar

---

135 O montante se refere apenas aos custos de construção das eclusas, não contemplando os custos para contratação dos estudos preliminares, projetos básico e executivo e licenças ambientais.

136 São oito eclusas no total: Fandango, Amarópolis, Dom Marco e Bom Retiro do Sul, no Rio Grande do Sul; Três Irmãos e Jupia, em São Paulo; Tucuruí, no Pará; e Sobradinho, na Bahia.

adequadamente os projetos de intervenções hidroviárias. Assim, sugere-se o estabelecimento de uma rotina de levantamento de dados batimétricos e hidrológicos para manter tais dados atualizados e fornecer informações adequadas aos executores das obras e aos usuários das vias, a exemplo da definida no projeto-piloto do **Programa de Operação Integrada de Hidrovias (Prohidro)**, empreendido pelo DNIT para monitoramento da hidrovia do rio Tapajós.

As diretrizes ix e x, por sua vez, convergem no sentido de aprimorarem o sistema de transporte como um todo a fim de permitir um melhor aproveitamento do potencial hidroviário do país, seja por meio da ampliação da rede de terminais hidroviários e da própria rede rodoferroviária, seja por meio da utilização de novos acessos hidroviários aos portos do Norte com o propósito de desafogar os já sobrecarregados portos do Sul e Sudeste, alterando, assim, o tradicional caminho para escoamento de grãos e minérios no território nacional.

Conforme explicitado anteriormente, foram destacadas as diretrizes mais diretamente relacionadas à execução de obras e serviços nas hidrovias. No entanto, todas as diretrizes, de uma forma ou de outra, permeiam a realização da navegação interior, mesmo que em instâncias e contextos diversos. Alguns dos casos que serão abordados no âmbito dos próximos Cadernos Hidroviários e que não foram citados (por não estarem relacionados às obras e aos serviços) são o licenciamento ambiental (diretriz iv) e a formação de fluviários (diretriz viii).

Outro plano norteador do desenvolvimento do transporte hidroviário é o **Plano Nacional de Integração Hidroviária (PNIH)**, lançado em 2013 e concebido pela Antaq. Esse plano teve como objetivo realizar um estudo detalhado das hidrovias brasileiras, a fim de analisar as demandas por transporte hidroviário e, assim, indicar áreas propícias para a implantação de instalações portuárias<sup>137</sup> viáveis economicamente. Considerando a natureza intermodal do transporte hidroviário, essas infraestruturas são de suma importância para viabilizar a utilização do modal de forma mais expressiva e para garantir a eficiência no transbordo de cargas e transferência de pessoas.

---

137. Instalações localizadas dentro ou fora da área de porto organizado, utilizadas em movimentação de passageiros ou em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

Por meio de um Sistema de Informação Geográfica (GIS), foi realizado um mapeamento georreferenciado das hidrovias e das projeções de movimentação de cargas para os anos de 2015, 2020, 2025 e 2030. Com isso, foi feito um diagnóstico da rede de transportes atual e a definição da rede futura, permitindo a estimativa dos investimentos necessários, bem como a realização da avaliação econômica dos projetos elencados. As regiões hidrográficas analisadas foram a Amazônica, a do Paraguai, a do Tocantins-Araguaia, a do São Francisco, a do Paraná e a do Atlântico Sul. Foram identificadas 41 áreas propícias para implantação de instalações portuárias, com um investimento estimado de R\$ 1,7 bilhão.

Ainda em 2013, o Ministério dos Transportes lançou outro instrumento para planejamento do setor, que tomou como base o PNLT, as Diretrizes da Política Nacional de Transporte Hidroviário e o PNIH. Trata-se do **Plano Hidroviário Estratégico (PHE)**, que apresenta um escopo complementar ao do PNIH e abrange análises institucionais, econômicas, do sistema físico dos rios e da legislação de transporte, além de indicar medidas e investimentos necessários para a melhoria das condições de navegabilidade e para a estruturação do setor.

O objetivo proposto pelo PHE é de “transportar 120 milhões de toneladas de carga por meio do transporte hidroviário interior em 2031”. Segundo o plano, esse volume representaria um aumento de quatro a cinco vezes do volume transportado em 2013<sup>138</sup> (27,7 milhões de toneladas), mas ainda estaria de acordo com previsões realistas para o transporte de commodities, cujas regiões produtoras estariam relativamente próximas às hidrovias. Refere-se que, atualmente, são transportadas 37,5 milhões de toneladas de carga<sup>139</sup>. Houve, assim, um aumento de 9,8 milhões de toneladas transportadas em um período de cinco anos, faltando ainda um acréscimo de 82,5 milhões de toneladas em um período de 13 anos, para que se alcance o objetivo em 2031.

Para a consecução do seu objetivo, o plano estabeleceu duas metas:

1. **Rede hidroviária brasileira ampliada e com nível de serviço adequado:** a rede de hidrovias brasileira deve ter um acréscimo de mais de 3.000 km de rios

---

138 Ano de lançamento do PHE.

139 Antaq, 2019 (dado referente ao ano de 2018).

que ainda não são utilizados para o transporte de carga em larga escala, com condições mínimas de navegabilidade.

2. **Sistema de transporte confiável e desenvolvido:** não basta o desenvolvimento de obras que garantam as condições mínimas de navegabilidade. É necessário o aumento da confiabilidade do sistema de transporte, seja por meio da transparência das informações sobre os serviços, seja pelo desenvolvimento de melhorias constantes no sistema.

Nesse sentido, foram estudadas oito das doze regiões hidrográficas brasileiras, cobrindo, aproximadamente, 35.000 km de rios e canais. Para cada hidrovia, foram feitos diagnósticos da navegabilidade, das vulnerabilidades socioambientais, das demandas atual e futura por transporte, das características do sistema de transporte disponível (rodovias, ferrovias, portos e terminais) e da frota, bem como dos aspectos de governança e institucionais. Com base nesses levantamentos, foram identificadas as principais intervenções necessárias, e foi traçado um plano de ação para criar as condições físicas e institucionais adequadas que permitiriam a implementação dessas intervenções, bem como o consequente desenvolvimento do sistema de transporte hidroviário interior (THI), tanto em nível nacional quanto em nível regional.

Para atingir o objetivo proposto, o plano sugeriu a criação de uma força-tarefa para o desenvolvimento do transporte hidroviário interior. Nessa força-tarefa, coordenada pelo então Ministério dos Transportes e constituída por representantes da administração direta e indireta federal, proprietários de cargas, empresas de navegação e operadoras de terminais, haveria três grupos de trabalho, cada um destinado a estudar um tema relevante para o desenvolvimento do transporte hidroviário, a saber: a estrutura organizacional para dar maior suporte ao THI; o planejamento integrado entre os modais e na gestão dos recursos hídricos; e as parcerias público-privadas para estabelecer relações duradouras.

Além disso, sugeriu-se a criação de um Grupo de Desenvolvimento Regional para cada sistema hidroviário, com a finalidade de garantir que as melhorias nas hidrovias ocorressem de forma integrada. Assim, às Administrações Hidroviárias caberia a execução dos projetos, enquanto aos Grupos de Desenvolvimento Regional caberia garantir que todos os planos e políticas relevantes à navegação interior seriam desenvolvidos de forma simultânea e harmônica. Esse papel é importante, pois o

desenvolvimento do THI depende não apenas de intervenções como dragagens e construção de eclusas mas também do desenvolvimento das infraestruturas de conexão rodoviária, de terminais e da capacidade da frota.

Em outubro de 2016, foi emitida a portaria n.º 608, por meio da qual o Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil criou o Comitê Nacional de Gestão Hidroviária (Conagh), que desempenharia o papel da força-tarefa, e os Grupos de Desenvolvimento Regional Hidroviário (GDRHs), para realizar as funções descritas previamente. Segundo documento do Ministério dos Transportes<sup>140</sup>, o prazo para implantação dos GDRHs encerrava-se em 2017. Até a data de publicação deste relatório, entretanto, foram encontradas referências à efetividade da implantação dos GDRHs apenas na Administração Hidroviária da Amazônia Oriental (Ahimor) e na Administração das Hidrovias do Sul (Ahsul), respectivamente em outubro e dezembro de 2018.

Paralelamente ao desenvolvimento dos estudos do PHE, o DNIT iniciou a contratação de **Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEAs)** para as principais bacias hidrográficas do país<sup>141</sup>. Esses estudos têm o intuito de fornecer informações aprofundadas de cada hidrovia, visando a contribuir para a realização de um diagnóstico mais preciso do setor e para o planejamento das ações necessárias para estruturação do transporte hidroviário. Considera-se, ainda, que esses EVTEAs podem complementar e preencher possíveis lacunas deixadas pelo PHE. O investimento do DNIT para a contratação dos EVTEAs foi da ordem de R\$ 84 milhões<sup>142</sup>. Alguns desses estudos estão sendo entregues ainda no presente ano (2019).

Conforme mencionado no início desta seção, a fim de substituir o PNLT como instrumento de planejamento integrado de longo prazo para o setor de transporte, foi lançado o **Plano Nacional de Logística (PNL)**<sup>143</sup> pela EPL. Prevê-se que tal plano

---

140 Relatório de Gestão 2016.

141 Hidrovias Paraná-Tietê, Parnaíba, Teles Pires-Tapajós, Guamá-Capim, Madeira, Amazonas, São Francisco, Brasil Uruguai (Mercosul), Tocantins-Araguaia, Paraguai e Lago de Furnas.

142 Valores dos contratos de 2015 (não atualizados), apresentados no Relatório de Gestão do DNIT para o ano de 2015. À época, apenas o EVTEA da hidrovia Guamá-Capim estava em análise da fase de habilitação. Os demais tinham datas de início e término definidas. O EVTEA dessa hidrovia teve a ordem de serviço assinada em 2017 e permaneceu em execução em 2018 (Relatório de Gestão do DNIT para o ano de 2018).

143 Aprovado pela resolução n.º 45/2018 do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República.

seja periodicamente atualizado. O PNL contempla, além dos projetos necessários para o setor, a caracterização do panorama do transporte inter-regional de carga; a projeção das matrizes origem-destino do transporte de cargas para diferentes horizontes de tempo, até 2035; a caracterização do perfil dos embarcadores, com base em aspectos das empresas e em particularidades do serviço demandado; e uma pesquisa de origem e destino do transporte aéreo de passageiros. Em sua carteira de projetos, considerando os trechos priorizados, predominam, de forma evidente, os projetos rodoviários e ferroviários, sem qualquer referência a projetos para o modal hidroviário. Assim, apesar da ambição do plano em ser multimodal, percebe-se que será deixado um gargalo no planejamento integrado do setor.

Além dos planos apresentados, foram diversos os programas de governo que tinham, em seu arcabouço de projetos, intervenções no setor de transporte. Dentre eles, o **Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)** foi um dos poucos que contemplou ações no âmbito da navegação interior. O objetivo era potencializar a utilização desse modal por meio de investimentos em sinalização, balizamento, dragagem e derrocamento nas principais hidrovias do país, bem como via construção de dispositivos de transposição, como foi o caso da eclusa de Tucuruí. Outros investimentos também seriam destinados à construção de novos terminais portuários e à melhoria dos acessos terrestres e aquaviários, importantes para viabilizar uma maior utilização do modal. No total, o setor hidroviário foi contemplado, no módulo PAC Hidrovias, com 46 projetos de infraestrutura e estudos de viabilidade técnica, visando a ampliar e a melhorar a navegabilidade das hidrovias, aumentar a segurança da atividade transportadora e diminuir o custo de frete de mercadorias.

O primeiro PAC foi lançado em 2007 e foi continuado por meio do PAC 2, lançado em 2011, com ampliação da participação de estados e municípios para execução das obras, e do PAC 3, lançado em 2015.

Outros programas lançados pelo governo federal ao longo da última década foram: o **Programa de Investimento em Logística (PIL)**, lançado em 2012; o **Programa de Parcerias de Investimentos (PPI)**, lançado em 2016; e o **Programa Avançar**, de 2017. Com os mesmos objetivos de modernizar a infraestrutura de transporte e trazer novos investimentos para o setor, cada um desses programas possuiu um



viés distinto<sup>144</sup>. O PIL e o PPI buscaram trazer investimentos para o setor por meio de parcerias com a iniciativa privada. No entanto, nenhum dos dois contemplou projetos para o setor hidroviário – em especial, pela característica de gestão das vias navegáveis, que ainda hoje são de competência apenas dos órgãos públicos, não existindo um modelo ou marco regulatório de como a concessão ocorreria nesses casos. Os benefícios do PIL para a navegação interior, em particular, viriam indiretamente pelos investimentos em portos, essenciais para o funcionamento da cadeia logística. Foram previstos, nesse programa, R\$ 50,8 bilhões em investimentos na modernização do setor portuário brasileiro, dos quais R\$ 15,8 bilhões para o Programa de Arrendamentos Portuários.

O PPI, da mesma forma, não apresentou, inicialmente, projetos em hidrovias, sendo os benefícios para o setor viabilizados por meio de investimentos em portos. Não obstante, em 2019, o governo federal anunciou que ampliará a carteira do PPI para contemplar projetos de investimentos em hidrovias. Por outro lado, o Programa Avançar contempla, atualmente, uma carteira com onze projetos para o setor de hidrovias, sendo seis de construção de terminais hidroviários e os demais cinco para elaboração de estudos e execução de serviços de dragagem, derrocamento e sinalização, todos sob responsabilidade do MTPA<sup>145</sup>. Cabe destacar que uma das propostas do Avançar é retomar e finalizar obras paralisadas, portanto, todos os projetos contemplados pelo Programa Avançar também fazem parte da carteira de projetos do PAC e já tiveram sua execução iniciada.

Convém referir ainda o **Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II**, instituído pela lei n.º 12.815/2013 (Lei dos Portos), que ampliou as possibilidades previstas no Programa Nacional de Dragagem I (PND I), permitindo a contratação de serviços de forma mais ampla e global para atingimento dos objetivos de desassoreamento do acesso a portos e de hidrovias, garantindo maior navegabilidade e segurança na atividade transportadora.

Essa lei prevê atividades específicas a serem desenvolvidas, sem prejuízo de outras ações para o cumprimento de seus objetivos:

---

144 O PPI e o Avançar permanecem em execução. O PIL não se encontra mais ativo (não foi encontrada a data do fim da sua execução).

145 No site do Avançar, ainda se refere o MTPA, que foi, entretanto, transformado no Ministério da Infraestrutura.

- » Obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção ou ampliação de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, e berços de atracação, compreendendo a remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito.
- » Serviço de sinalização e balizamento, incluindo a aquisição, instalação, reposição, manutenção e modernização de sinais náuticos e equipamentos necessários às hidrovias e ao acesso aos portos e terminais portuários.
- » Monitoramento ambiental.
- » Gerenciamento da execução dos serviços e das obras.

Para que as ações e os investimentos previstos por esses planos e programas possam ser concretizados, é necessário que estejam contidos nos **Planos Plurianuais (PPAs)**, cuja elaboração é obrigatória ao Poder Executivo, devendo estar respaldados em lei<sup>146</sup>. Esses são os instrumentos que estabelecem as diretrizes, os objetivos e as metas da administração pública federal a serem realizados no período vigente de cada plano (quatro anos)<sup>147</sup>.

Ainda antes do lançamento dos planos apresentados neste relatório, o PPA 2000-2003 e o PPA 2004-2007, do governo federal, já estabeleciam o Programa “Manutenção de Hidrovias”, cujo objetivo era manter as características físicas e operacionais das vias interiores navegáveis.

No PPA seguinte, de vigência 2008-2011, quando o PAC e o PNLT já haviam sido lançados, as atividades de manutenção, conservação e ampliação do transporte aquaviário foram alocadas nos programas denominados “Vetores Logísticos”, o que culminou na exclusão do Programa de Manutenção de Hidrovias. Os Vetores Logísticos dividiam o território brasileiro em sete regiões geográficas<sup>148</sup>, de acordo com a semelhança dos investimentos necessários em transportes para adequar a infraestrutura de cada uma. Cabe destacar ainda que os projetos contidos no PNLT

---

146 O Poder Executivo também é obrigado a elaborar, além da proposta de Plano Plurianual (PPA), a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e a Lei Orçamentária Anual (LOA). Tais instrumentos devem ser encaminhados ao Legislativo, respectivamente, no primeiro ano de mandato (até 31 de agosto), anualmente (até 15 de abril) e anualmente (até 31 de agosto).

147 Os estados, o Distrito Federal e os municípios também elaboram os seus próprios PPAs. Tais documentos, assim como os demais planos e programas relacionados ao transporte hidroviário interior dos entes federados citados, serão abordados nos próximos Cadernos Hidroviários, consoante se apliquem às regiões hidrográficas abordadas em cada caderno.

148 Vetores Logísticos Amazônico, Centro-Norte, Leste, Nordeste Setentrional, Nordeste Meridional, Centro-Sudeste e Sul.

também foram organizados em Vetores Logísticos. Dessa forma, esse PPA estava em consonância com os principais planos do período.

O PPA 2012-2015, por sua vez, reagrupou todas as atividades e todos os projetos relativos à manutenção e ampliação do transporte hidroviário em um único programa temático, denominado dessa vez de “Transporte Hidroviário”.

Na mesma linha, o PPA vigente (2016-2019) estabelece o programa “Transporte Aquaviário”, visando à expansão da cobertura da rede de transporte hidroviário no país, dividida em oito objetivos. Dentre eles, os mais voltados para o desenvolvimento do transporte hidroviário no Brasil são:

- » Ampliar a capacidade da rede de transporte hidroviário por meio da melhoria das condições de navegabilidade existentes e da adequação da infraestrutura portuária pública de pequeno porte.
- » Expandir a cobertura da rede de transporte hidroviário por meio de intervenções nos corredores hidroviários e de novas instalações portuárias públicas de pequeno porte (IP4).
- » Modernizar, renovar e ampliar a frota mercante brasileira de longo curso, de cabotagem e navegação interior e o parque nacional de estaleiros, por meio de concessão de financiamento com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM).
- » Assegurar a disponibilidade da rede de transporte hidroviário de passageiros e cargas por meio da manutenção e da operação.

O cumprimento desses objetivos é avaliado com base em metas. Por exemplo, para o objetivo de ampliar a capacidade da rede de transporte hidroviário, as metas definidas para mensurar o cumprimento desse objetivo foram adequar quatro IP4 e eliminar 18 pontos críticos em hidrovias, devendo ser executadas ao longo desses quatro anos. Por meio do Relatório de Gestão do MTPA, referente ao exercício de 2017<sup>149</sup>, de modo geral, observa-se que as metas relacionadas à construção e manutenção de instalações portuárias (particularmente as IP4<sup>150</sup>) estão sendo atingidas.

149 Trata-se do relatório mais recente disponível à data de fechamento deste Caderno.

150 As IP4 possuem a finalidade de favorecer a movimentação de cargas e passageiros em áreas remotas, atendidas pelo transporte fluvial, sendo instrumentos de desenvolvimento regional.

Por outro lado, o cumprimento das metas relacionadas às intervenções nas hidrovias em si, necessárias para que a navegação ocorra com segurança, ainda estão aquém do desejado. No caso da construção das eclusas de Marabá e de São Luiz do Tapajós, por exemplo, nenhuma foi iniciada, estando dependentes da implantação das respectivas usinas hidrelétricas e de que tais dispositivos de transposição de desnível sejam previstos nos projetos. Das intervenções para a eliminação de pontos críticos, tais como o alargamento de vãos e a proteção de pilares de pontes, dragagens e derrocamentos, apenas duas foram concluídas, do total das 18 previstas. Os melhores desempenhos observados são aqueles relativos às metas de quantidade de contratos de manutenção e de sinalização das hidrovias, que, segundo o relatório, atingiram, cada uma, 71% de execução.

Quanto ao objetivo relacionado à frota, constatou-se que a construção de embarcações atingiu 60% da quantidade estabelecida como meta, embora o valor dos projetos contratados com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) ainda esteja muito abaixo da meta de R\$ 14 bilhões.

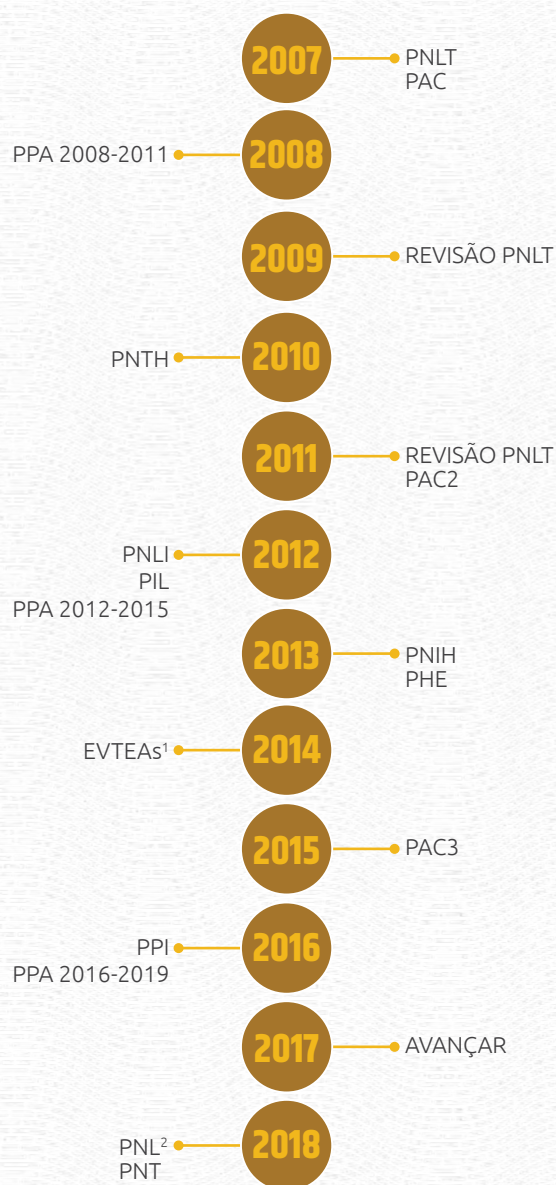
Em um nível superior aos planos e programas apresentados, insere-se a **Política Nacional de Transportes (PNT)**<sup>151</sup>, instituída em 2018. Nessa política, são definidos os princípios, os objetivos e as diretrizes a serem considerados “nos processos de planejamento, implementação, gestão, operação e avaliação do setor de transportes” por todos os entes federados. Definem-se ainda os seus instrumentos, a exemplo do Livro de Estado, do Planejamento de Transportes e do Caderno das Estratégias Governamentais. Nesse último, são listadas as estratégias para os diferentes modais. Para o modo aquaviário, em particular, são definidas 28 estratégias, a exemplo de “reavaliar o subsistema aquaviário federal a partir da intermodalidade como critério de priorização, considerando os corredores logísticos estratégicos” (estratégia 4), “promover a discussão sobre um modelo de concessão ou Parceria Público-Privada para manutenção de hidrovias utilizadas para o transporte de cargas, considerando o conceito de corredores logísticos estratégicos” (estratégia 8) e “implementar o programa de manutenção estruturada dos trechos hidroviários (dragagem, sinalização, balizamento e destocamento)” (estratégia 15).

---

151 Instituída pela portaria n.º 235/2018, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

A **FIGURA 13** apresenta, em ordem cronológica, o lançamento dos planos e programas do governo federal, que contemplam ações e investimentos para as hidrovias, desde o lançamento do PNLT, em 2007. De modo geral, esses são os instrumentos de planejamento mais recentes relacionados ao desenvolvimento da navegação interior no Brasil e que, portanto, devem nortear as ações e intervenções nesse setor.

**FIGURA 13** ORDEM CRONOLÓGICA DOS PLANOS E PROGRAMAS DO GOVERNO FEDERAL – HIDROVIAS



<sup>1</sup> DATA REFERENTE À ENTREGA DOS PRIMEIROS EVTEAS CONTRATADOS.

<sup>2</sup> DATA DE LANÇAMENTO DA CARTEIRA DE PROJETOS DO PNL, QUE NÃO CONTEMPLA PROJETOS HIDROVIÁRIOS. OS TRECHOS HIDROVIÁRIOS FAZEM PARTE DA CARTEIRA DE ESTUDOS DO PLANO.

FONTE: ELABORAÇÃO CNT.

Na **FIGURA 14**, é apresentada uma linha do tempo mais detalhada, com a compilação de todos os planos e programas e o seu período de vigência. Nela, estão também representados o cenário institucional e os atos normativos relacionados ao setor hidroviário.

## **DIRETRIZES PARA APERFEIÇOAMENTO DOS PLANOS E PROGRAMAS**

Após anos de ausência de um instrumento de planejamento de longo prazo para o setor de transporte, a última década tem sido como uma tentativa de recuperar o tempo perdido. Nesse período, inúmeros foram os planos desenvolvidos para o setor, conforme apresentado. No entanto, esse volume não tem se convertido, de forma proporcional, em investimentos (conforme será detalhado no item a seguir) e em melhorias para a navegação interior no Brasil.

Os diversos planos e programas apresentados foram desenvolvidos sem uma devida coordenação e alinhamento entre si. De acordo com o levantamento realizado dentre os principais instrumentos de planejamento, foram identificadas duas políticas, seis planos, quatro programas e 11 estudos de viabilidade. Muitos foram elaborados de forma concomitante, ocasionando retrabalhos ou mesmo duplicação de esforços. Essa dinâmica de planejamento desordenada pode conduzir inclusive à divulgação de informações divergentes entre os resultados de diferentes estudos. Conforme já destacado, é preciso que o planejamento do setor de transporte e dos demais setores que com ele interagem seja realizado de forma alinhada e que as ações sejam coordenadas entre si.

Nesse sentido, destaca-se que os instrumentos de planejamento são desenvolvidos por iniciativa de diversos órgãos do poder executivo, com uma aparente sobreposição de competências. Além disso, há uma evidente inversão entre as etapas de planejamento do setor. Por ser um modal relativamente pouco explorado, o transporte hidroviário possui também características pouco conhecidas. Assim, a elaboração dos EVTEAs das hidrovias como ação prévia ao planejamento do setor permitiria conhecer os requisitos técnicos de cada bacia ou rio e identificar as demandas por investimentos, sua viabilidade financeira, a perspectiva de movimentação de cargas e os impactos ambientais e sociais de cada intervenção. Esse seria, portanto, o instrumento que

viabilizaria o acesso às informações básicas necessárias ao desenvolvimento de planos adequados para o desenvolvimento do setor<sup>152</sup>. Ademais, a Política Nacional de Transportes, que se situa ao nível estratégico, é definida *a posteriori* em relação aos planos e programas existentes, que se situam aos níveis tático e operacional.

Refere-se ainda que os planos setoriais dos transportes deveriam ter maior relação com outros planejamentos setoriais, como, por exemplo, os do setor energético. Nesse sentido, observa-se ser necessário que os planos hidroviários tenham mais integração e influência nos planejamentos sobre a utilização dos recursos hídricos e de suas atividades usuárias (geração de energia, irrigação, portos, entre outros).

Outro gargalo encontrado nos planos apresentados é que a maioria deles não estabelece critérios claros para a orientação dos gestores quanto a quais investimentos devem ser priorizados, o que é muito importante, especialmente diante de um cenário de escassez de recursos como o que o país vem enfrentando nos últimos anos. A adequada definição de critérios de priorização permite uma aplicação de recursos de forma racionalizada e uma melhor avaliação quanto ao cumprimento dos objetivos previstos no PPA e nos demais documentos oficiais.

Em particular, observa-se que o PHE não apresenta indicadores para acompanhamento do desenvolvimento das obras de infraestrutura necessárias para o atingimento dos 3 mil km de adequação hidroviária previstos para 2031.

O PAC, por outro lado, mesmo com assinalável atraso nas entregas das obras, apresenta relatórios de execução dos estudos e empreendimentos até o ano de 2018, o que demonstra uma preocupação em se respeitar a transparência na gestão do Programa. O PNL, por sua vez, apresenta interessante modelo de gestão e calibragem dos cenários, o que permite aos sucessivos governos o acompanhamento e a atualização do plano de forma a dar continuidade às políticas públicas e ao processo de planejamento já realizado. O PPI também foi formulado com um modelo de gestão bastante inovador, pois, ao vincular sua estrutura à Presidência da República e a ministérios que lhe são próximos, acaba por atribuir maior poder político aos responsáveis pelo seu acompanhamento e apoio aos outros ministérios responsáveis pela execução dos processos de concessão dos empreendimentos.

---

152 Ipea, 2014.

Em geral, contudo, os planos e programas parecem suceder-se, circunstancialmente, sujeitos às iniciativas dos diferentes gestores, a cada novo ciclo político. Ou, mais grave, motivados pela visibilidade de um “novo produto”, vinculado a um determinado mandatário, visando a ganhos eleitorais. Nesse sentido, ressalta-se que, apesar de alguns desses instrumentos serem instituídos por atos normativos, como leis, decretos e portarias, estão também sujeitos a alterações frequentes, sendo descaracterizados, e mesmo ao gradual “abandono”, na medida em que, eventualmente, têm os seus prazos descumpridos sucessivas vezes.

Por fim, considerando o cenário atual, em que há inúmeros planos e estudos desenvolvidos, seria importante consolidá-los em uma única e robusta estrutura de planejamento para o setor, o que permitiria uma atuação governamental devidamente orientada e efetiva.

No entanto, parece que se está caminhando no sentido contrário, especialmente quando se observa a proposta do PNL, que tem como objetivo ser o instrumento de planejamento de longo prazo para o setor de transporte. Apesar de sua proposta de ser um plano multimodal, neste primeiro momento, a carteira de projetos do plano prioriza os setores rodoviário e ferroviário, sem considerar o modal hidroviário e as suas vantagens potenciais. Dessa forma, contribui para manter a atual repartição modal, com um foco segmentado – e não sistêmico – no planejamento do transporte no país.

Com isso, a manter-se esse cenário, parece provável que o transporte hidroviário perca, novamente, força e prioridade dentre os investimentos do governo para os próximos anos. A proposta é que o PNL seja um plano atualizado anualmente, mas que tem um horizonte de planejamento inicial até 2025. Dada a importância de um desenvolvimento integrado dos modais de transporte e diante de todo o potencial das hidrovias no Brasil, espera-se que esse cenário seja revertido e que as hidrovias recebam a devida importância dentro do principal instrumento de planejamento do setor.

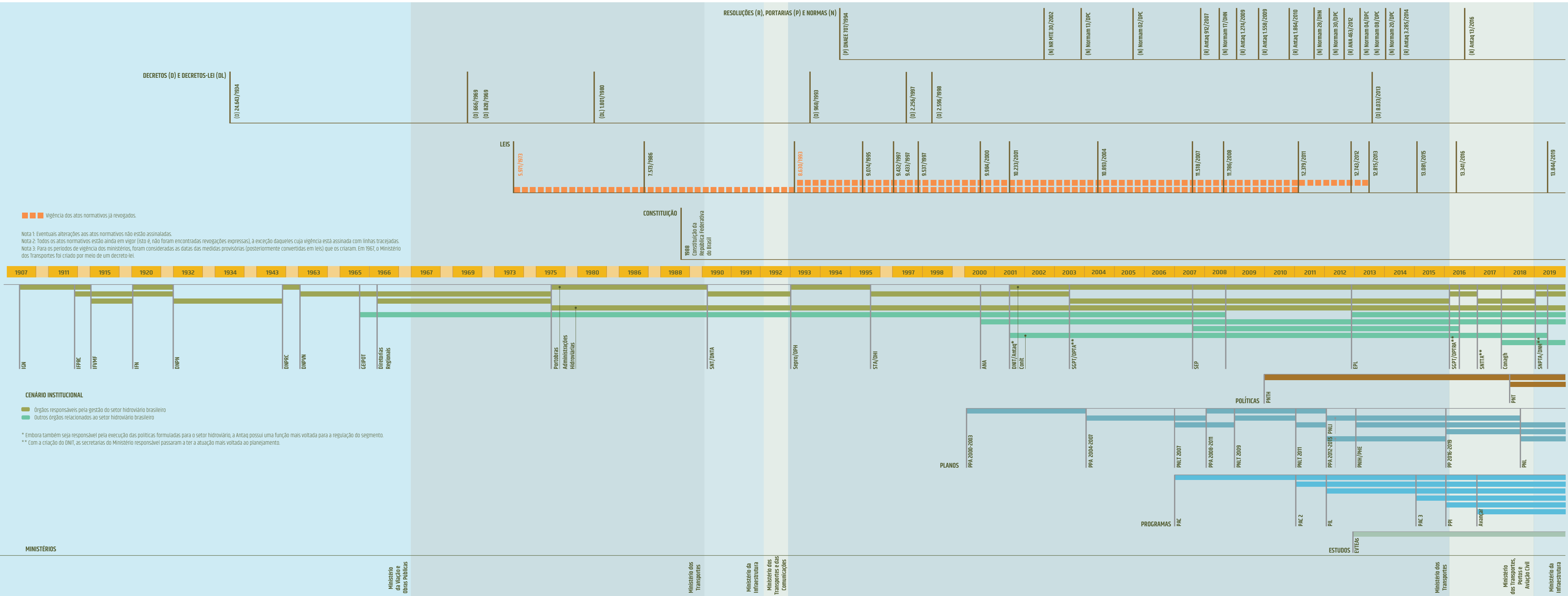
Considerado o exposto, apresenta-se, no **QUADRO 4**, uma compilação dos aspectos críticos identificados no desenvolvimento e na implementação dos instrumentos de planejamento já referidos, assim como as correspondentes diretrizes para o seu aperfeiçoamento.



**QUADRO | 4** ASPECTOS CRÍTICOS E DIRETRIZES PARA O APERFEIÇOAMENTO DO PLANEJAMENTO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR NO BRASIL

ASPECTOS CRÍTICOS	DIRETRIZES PARA APERFEIÇOAMENTO
Elaboração de planos e programas sem a devida coordenação e alinhamento com os demais instrumentos de planejamento vigentes	Desenvolver, de forma vinculada, os diversos planos e programas, considerando inclusive a sua ordem de elaboração, do mais abrangente e estratégico (políticas) para o mais específico e operacional (programas)
Elaboração de planos integrados (multissetoriais) de transporte com abordagem a apenas alguns modais	Adotar, no planejamento, uma abordagem sistêmica e integrada, considerando todos os modais  Promover a elaboração de um Plano Nacional de Transporte Integrado, com definição de metas, objetivos e projetos
Ausência de análise da viabilidade de projetos	Realizar a análise da viabilidade de projetos, considerando inclusive os seus impactos sociais e ambientais  Promover a participação dos diversos setores da iniciativa privada na escolha dos empreendimentos
Falta de coerência e clareza na definição dos horizontes de execução dos planos e programas	Aprimorar a definição dos horizontes de execução dos diversos planos e programas, considerando a relação de subordinação entre determinados projetos e infraestruturas
Atraso na realização dos objetivos previstos (ex.: execução de projetos e implantação de grupos de desenvolvimento)  Baixo nível de cumprimento de algumas das metas definidas em planos e programas	Aprimorar a disponibilização de recursos para investimento nos projetos  Definir metas em conformidade com os cenários (mais prováveis) previstos para os horizontes de execução dos planos e programas  Coordenar os planos do setor hidroviário com os planos de setores relacionados, tais como o energético
Ausência de critérios claros para a priorização de investimentos	Definir, a um nível superior de planejamento, os critérios para a priorização de investimentos
Ausência de indicadores para o acompanhamento do desenvolvimento das obras de infraestrutura	Elaborar indicadores para o acompanhamento do desenvolvimento das obras de infraestrutura
Sucessão de instrumentos de planejamento sujeita a mandatos políticos, com alterações frequentes e gradual “abandono” de planos e programas vigentes	Incluir, nos atos normativos que instituem planos e programas, mecanismos (sanções, incentivos) que promovam a sua continuidade como instrumentos de Estado (e não de governo)

FONTE: ELABORAÇÃO CNT.



CENÁRIO NORMATIVO

TIPO DE ATO NORMATIVO	NÚMERO E DESCRIÇÃO
CONSTITUIÇÃO	Constituição da República Federativa do Brasil de 1988
DECRETOS (D) E DECRETOS-LEI (DL)	Decreto n.º 24.643/1934 - Código de Águas
	Decreto n.º 666/1969 - Obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira
	Decreto n.º 968/1993 - Regulamenta o decreto-lei n.º 828/1969
	Decreto n.º 2.256/1997 - Regulamenta o REB
	Decreto n.º 2.596/1998 - Regulamenta a lei n.º 9.537/1997
	Decreto n.º 8.033/2013 - Regulamenta a lei n.º 12.815/2013
	Decreto-lei n.º 828/1969 - Fundo de desenvolvimento do ensino profissional marítimo
Decreto-lei n.º 1.801/1980 - AFRMM e FMM	
LEIS	Lei n.º 5.917/1973 - Plano Nacional de Viação
	Lei n.º 7.573/1986 - Ensino profissional marítimo
	Lei n.º 8.630/1993 - Lei dos Portos
	Lei n.º 9.074/1995 - Outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos
	Lei n.º 9.432/1997 - Ordenação do transporte aquaviário
	Lei n.º 9.433/1997 - Política Nacional de Recursos Hídricos (Lei das Águas)
	Lei n.º 9.537/1997 - Segurança do tráfego aquaviário (Lesta)
	Lei n.º 9.984/2000 - Criação da ANA
	Lei n.º 10.233/2001 - Reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre e criação da ANTT, da Antaq e do DNIT
	Lei n.º 10.893/2004 - AFRMM e FMM
	Lei n.º 11.518/2007 - Criação da SEP
	Lei n.º 11.786/2008 - FGCN
	Lei n.º 12.379/2011 - Dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação
	Lei n.º 12.743/2012 - Criação da EPL
	Lei n.º 12.815/2013 - Nova Lei dos Portos
	Lei n.º 13.081/2015 - Construção e operação de eclusas
Lei n.º 13.341/2016 - Criação do MTPA	
Lei n.º 13.844/2019 - Criação do Minfra	
RESOLUÇÕES (R), PORTARIAS (P) E NORMAS (N)	Normam n.º 13/DPC - Aquaviários
	Normam n.º 02/DPC - Embarcações empregadas na navegação interior
	Normam n.º 17/DHN - Auxílios à navegação
	Normam n.º 28/DHN - Navegação e cartas náuticas
	Normam n.º 30/DPC - Ensino profissional marítimo de aquaviários
	Normam n.º 04/DPC - Operação de embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras
	Normam n.º 08/DPC - Tráfego e permanência de embarcações em águas jurisdicionais brasileiras
	Normam n.º 20/DPC - Gerenciamento da água de lastro de navios
	Norma regulamentadora MTE n.º 30/2002 - Segurança e saúde no trabalho aquaviário
	Portaria DNAEE n.º 707/1994 - Critérios para a classificação, quanto ao domínio, dos cursos d'água brasileiros
	Resolução ANA n.º 463/2012 - Condicionantes para reserva de disponibilidade hídrica
	Resolução Antaq n.º 1.274/2009 - Passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia
	Resolução Antaq n.º 1.558/2009 - Cargas na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional
	Resolução Antaq n.º 1.864/2010 - Afretamento de embarcação para navegação interior
	Resolução Antaq n.º 13/2016 - Registro de instalações de apoio ao transporte aquaviário
	Resolução Antaq n.º 3.285/2014 - Travessia por microempreendedores individuais
	Resolução Antaq n.º 912/2007 - Passageiros e misto na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional



## DISPONIBILIZAÇÃO DE RECURSOS PARA A NAVEGAÇÃO INTERIOR

Em meados do século 20, os recursos para a realização de investimentos no setor de transporte, no Brasil, provinham de tributos federais com destinação vinculada. Isso permitiu que, na esfera federal, esses investimentos alcançassem um montante médio anual de 1,4% do PIB, no período de 1975 a 1980. No entanto, essas fontes de financiamento começaram a ser esvaziadas a partir da década de 1980, quando foi criado o Fundo Nacional de Desenvolvimento<sup>153</sup>, até que foram totalmente extintas pouco tempo depois.

Desde então, os investimentos para o setor, em âmbito federal, dependem da disponibilidade de receitas ordinárias no Orçamento Geral da União (OGU) e estão condicionados pela alocação de recursos públicos limitada pelas restrições orçamentárias cada vez maiores. Assim, o que se observou a partir daí foi uma redução substancial dos recursos disponíveis em comparação com as décadas anteriores. Além disso, os orçamentos passaram a sofrer com a imprevisibilidade quanto aos montantes a serem realizados, impactando diretamente o planejamento e a execução de obras e serviços<sup>154</sup>.

Como forma de enfrentar esse problema, a partir de 1990, os programas de privatização possibilitaram a transferência de parte expressiva dos investimentos para a responsabilidade da iniciativa privada, principalmente nas áreas rodoviária, ferroviária e portuária. No entanto, tal transferência não se deu no âmbito das hidrovias. Assim, apesar de sua grande relevância como agente indutor de crescimento e de desenvolvimento econômico, os investimentos no modal não têm sido suficientes para garantir uma maior oferta de serviços de navegação interior nem uma melhor qualidade das infraestruturas já instaladas.

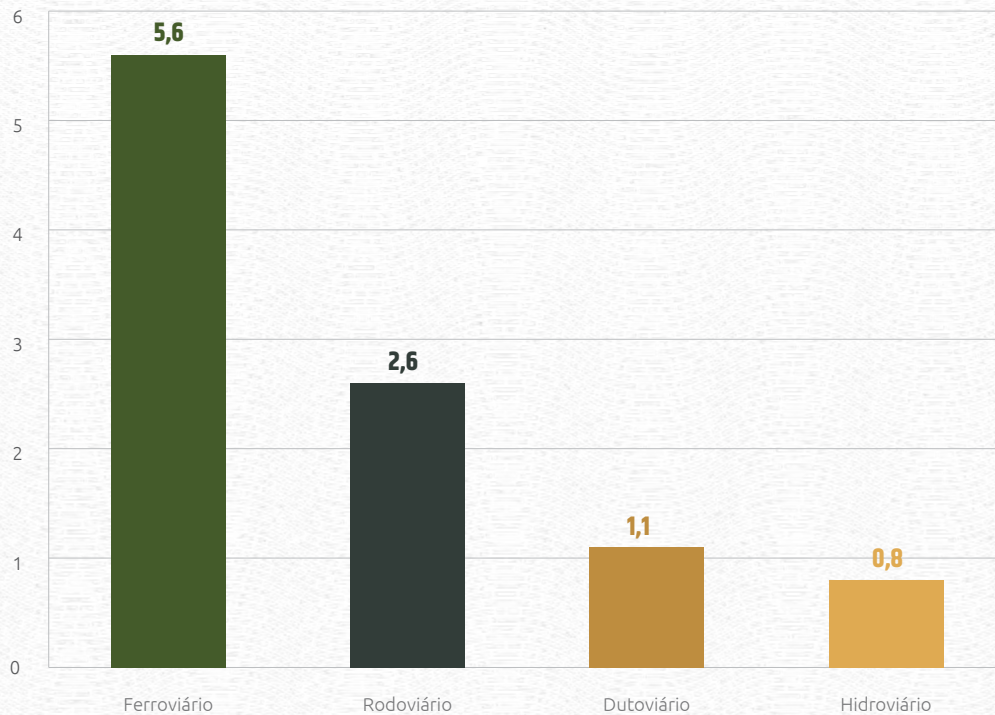
O transporte hidroviário destaca-se, em termos operacionais, em relação aos demais modais, no que tange aos benefícios econômicos e ambientais, conforme apresentado anteriormente neste relatório. Outro aspecto de destaque é apresentado no **GRÁFICO 10**, onde se faz uma comparação entre os custos (por quilômetro) para

153 O Fundo Nacional de Desenvolvimento foi criado pelo decreto-lei n.º 2.288/1986 e extinto pela lei n.º 12.431/2011.

154 MT, 2012.

implementação dos projetos para cada modal, conforme definido no portfólio do PNLT. Constatou-se que os projetos hidroviários são os que apresentam o menor custo por extensão (em quilômetros) em comparação com os demais modais.

**GRÁFICO | 10** CUSTO DE VIABILIZAÇÃO DE INFRAESTRUTURA POR MODAL PARA OS PROJETOS DO PNLT (EM R\$ MILHÕES POR KM)<sup>1</sup>



<sup>1</sup> NÃO FORAM COMPARADOS OS CUSTOS PARA PROJETOS PORTUÁRIOS, AEROMARÍTIMOS E DE TERMINAIS, POIS SUA EXTENSÃO NÃO É CALCULADA EM QUILOMETROS, MAS, SIM, EM UNIDADES.

FONTE: ELABORAÇÃO CNT COM DADOS DO MT (2012).

Com o objetivo de comparar o montante investido nas hidrovias com suas reais necessidades de investimento, suficientes para torná-las competitivas, foram tomados como referência os valores indicados pelos principais planos e programas do setor, a exemplo do Plano CNT de Transporte e Logística 2018.

Os investimentos previstos pelo PNLT em projetos hidroviários totalizavam, aproximadamente, R\$ 20,6 bilhões<sup>155</sup>, a serem executados entre 2011 e 2031. Dentre os projetos hidroviários classificados como prioritários, no entanto, o investimento previsto era de R\$ 5,3 bilhões até 2015. Além dos projetos hidroviários, o PNLT

<sup>155</sup> Valor correspondente ao portfólio total de projetos do PNLT (2011): os 57 projetos hidroviários (incluindo os do PAC, à época).

contemplou, também, cerca de R\$ 1,8 bilhão a ser investido em terminais hidroviários. Somando-se os montantes destinados a projetos hidroviários e de terminais hidroviários, o valor total previsto para o segmento era de cerca de R\$ 22,4 bilhões. No PNL, ainda se destacou que, enquanto não se concretizassem os investimentos necessários para ampliar a participação da modalidade na matriz de transportes brasileira, a atenção do setor deveria se voltar para atividades de manutenção e sinalização dos segmentos já operáveis, a fim de assegurar a sua capacidade de transporte.

No âmbito da já referida PNTH, o GT Eclusas identificou e hierarquizou 62 eclusas prioritárias para a navegação interior. Os investimentos previstos para essas eclusas, para os anos de 2012 a 2026, totalizam R\$ 28,6 bilhões. Considerando apenas as eclusas de maior prioridade<sup>156</sup>, o investimento estimado chega a R\$ 11,6 bilhões<sup>157</sup>. Esses valores consideram apenas os investimentos na construção das eclusas, não contemplando custos de contratação de estudos preliminares, projeto básico e executivo e licenças ambientais.

Por sua vez, estima-se, no PHE, que sejam necessários investimentos da ordem de R\$ 16,8 bilhões, nos anos de 2014 a 2024, em intervenções físicas nas hidrovias para atingir a meta proposta pelo plano. Além desse valor, espera-se um investimento por parte da iniciativa privada de mais de R\$ 5 bilhões em terminais hidroviários, um valor de mesma magnitude para terminais marítimos e mais de R\$ 4 bilhões em expansão da frota atual. Após a realização desses investimentos, estima-se, ainda, um custo anual em atividades de manutenção de R\$ 543 milhões.

Dentre os projetos do PAC, por sua vez, que compreendem 46 empreendimentos para o setor hidroviário, 11 são de intervenções nas hidrovias em si<sup>158</sup>, tais como dragagem, derrocamento e sinalização<sup>159</sup>. Para esses 46 projetos, estima-se um investimento de, aproximadamente, R\$ 5,2 bilhões.

---

156 Foram definidos, no âmbito do GT Eclusas, três níveis de prioridade (1, 2 e 3) para as 62 eclusas

157 Em valores de 2010.

158 A quantidade de projetos hidroviários listados no site do PAC diverge da quantidade listada pelo PNL. Essa diferença pode ser decorrente do agrupamento de projetos por hidrovia pelo PAC, que, no PNL, está especificada por serviço e pode estar relacionada, ainda, ao próprio processo de inclusão e retirada de projetos do PAC.

159 Os demais projetos estão relacionados a intervenções em terminais hidroviários, à contratação de estudos e projetos ou à execução de atividades de caráter social, decorrentes das Eclusas de Tucuruí.

O Plano Plurianual (PPA) 2016-2019 estabeleceu o programa temático do “Transporte Aquaviário”, que estimou para esse período um investimento no valor global de R\$ 35,2 bilhões, que inclui ações em hidrovias, terminais, portos e sistemas gerenciais e para a renovação e ampliação da frota mercante.

O Plano Nacional de Integração Hidroviária (PNIH) apresenta uma indicação de áreas propícias para instalações portuárias, chegando à quantia de 41 terminais viáveis a serem implantados até o ano de 2030. Dessa forma, ao final do horizonte planejado, o total das hidrovias analisadas teria sua extensão navegável aumentada em 67% em comparação com 2015, partindo-se do pressuposto de que as construções dos terminais sejam devidamente acompanhadas das intervenções necessárias nas hidrovias (previstas em outros planos). Ao todo, o investimento estimado pelo PNIH é de cerca de R\$ 1,7 bilhão.

Considerados os planos governamentais apresentados, importa referir que o Plano CNT de Transporte e Logística 2018 é uma contribuição da CNT que visa a auxiliar os governos e a iniciativa privada na identificação das necessidades de investimentos para o setor de transporte. O plano propõe um conjunto de projetos essenciais a partir de uma perspectiva multimodal. As obras apontadas pelo plano são de necessidades imediatas, portanto, quanto mais cedo o país orientar esses recursos ao setor, mais rápido serão solucionados seus gargalos. De acordo com o Plano CNT, o investimento mínimo necessário para a navegação interior corresponde a, aproximadamente, R\$ 166,4 bilhões. O portfólio contempla 367 projetos relevantes para o transporte de cargas e passageiros por esse modal, incluindo intervenções de dragagem, derrocamento, sinalização e balizamento em hidrovias novas ou existentes, bem como a construção de dispositivos de transposição e terminais hidroviários.

Dado o exposto, apresenta-se a seguir uma comparação entre o somatório dos investimentos previstos nos planos e programas citados e o montante mínimo indicado no Plano CNT. Refere-se que os valores dos planos e programas foram atualizados para o mês de referência do Plano CNT (junho de 2018), sendo considerado o IPCA<sup>160</sup> para o período, conforme compilado na **TABELA 2**.

---

160 Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, medido a cada mês pelo IBGE.



**TABELA | 2**

VALORES ATUALIZADOS DOS INVESTIMENTOS PREVISTOS POR PLANO PARA O TRANSPORTE HIDROVIÁRIO (VALORES ATUALIZADOS PELO IPCA PARA JUN/2018)

PLANO	INVESTIMENTO (R\$ BILHÕES) <sup>1</sup>
PNLT	33,2
PNTH <sup>2</sup>	45,1
PHE	22,2
PAC	5,2
PPA 2016-2019 <sup>3</sup>	37,2
PNIH	2,2

<sup>1</sup> DOS PLANOS APRESENTADOS, SOMENTE A PNTH E O PHE NÃO CONTEMPLAM INVESTIMENTOS (PÚBLICOS) EM TERMINAIS HIDROVIÁRIOS.

<sup>2</sup> INVESTIMENTO EM ECLUSAS, DEFINIDO PELO GT ECLUSAS.

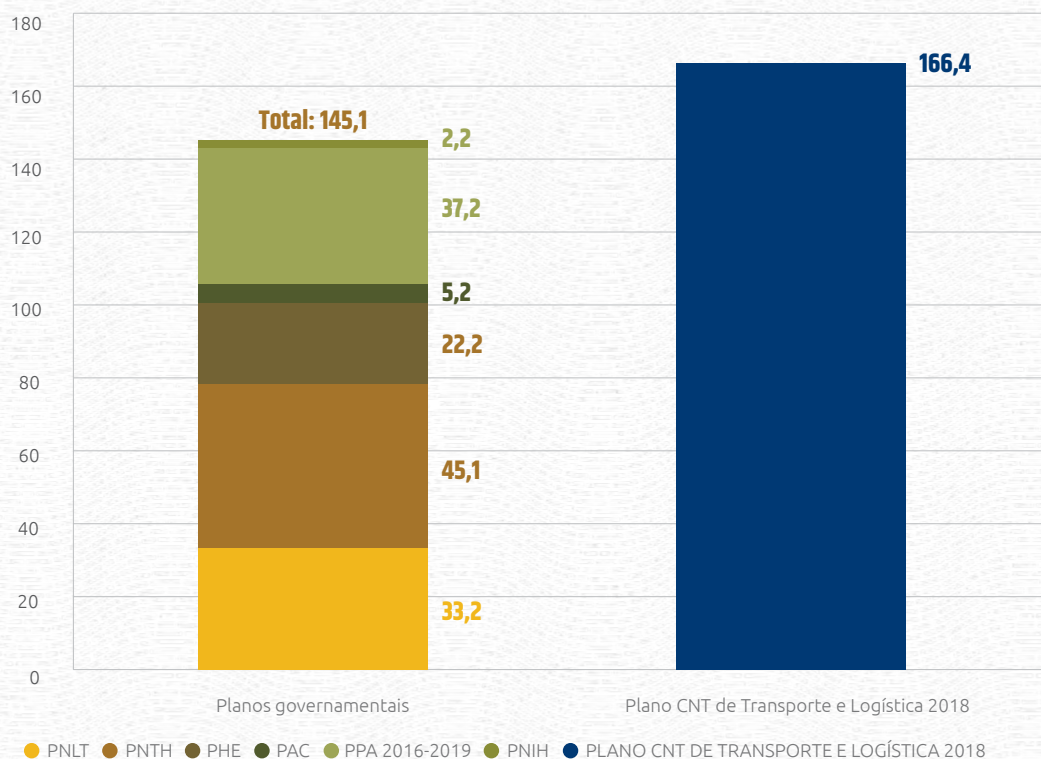
<sup>3</sup> VALOR GLOBAL DO PROGRAMA TEMÁTICO "TRANSPORTE AQUAVIÁRIO".

FONTE: ELABORAÇÃO CNT.

O montante de investimentos previstos no Plano CNT ultrapassa, em 14,7%, o somatório dos investimentos previstos nos planos e programas de governo – atualizados para junho de 2018 –, conforme representado no **GRÁFICO 11**. Estima-se que tal diferença deva ser ainda maior, dado que existe alguma sobreposição de projetos entre os citados planos e programas de governo.

**GRÁFICO | 11**

INVESTIMENTOS PREVISTOS PARA O TRANSPORTE HIDROVIÁRIO NOS PLANOS GOVERNAMENTAIS (EM R\$ BILHÕES ATUALIZADOS PELO IPCA PARA JUN/2018) E NO PLANO CNT DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA 2018 (EM R\$ BILHÕES REF. JUN/2018)



FONTE: ELABORAÇÃO CNT.

Considerado o exposto, convém analisar os montantes de recursos públicos federais que foram efetivamente investidos nos anos recentes, de modo geral e também, especificamente, no âmbito dos planos e programas referidos. Nesse sentido, são apresentados, na **TABELA 3**, os valores de investimento público destinados à infraestrutura do setor aquaviário desde 2001 até 2018.



**TABELA 3** INVESTIMENTO PÚBLICO FEDERAL (TOTAL PAGO) EM INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA, POR TIPO DE NAVEGAÇÃO<sup>1</sup> E POR TIPO DE INTERVENÇÃO – BRASIL 2001 A 2018 (EM R\$ MILHÕES ATUALIZADOS PELO IPCA PARA JUN/2018)<sup>2</sup>

TIPO DE NAVEGAÇÃO	TIPO DE INTERVENÇÃO	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
NAVEGAÇÃO INTERIOR	MANUTENÇÃO E ADEQUAÇÃO DE HIDROVIAS	22,99	8,96	0,01	19,77	45,28	54,51	55,63	33,48	2,70	23,84	3,28	29,87	36,64	36,50	44,77	71,39	47,43	69,28	
	CONSTRUÇÃO DE ECLUSA	263,98	130,09	15,59	137,76	44,88	2,84	198,36	574,45	744,32	157,36	52,89	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	CONSTRUÇÃO DE HIDROVIA	2,84	10,71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,45	3,20	8,07	4,27	3,36	3,03	5,39	
	CONSTRUÇÃO DE PORTO FLUVIAL	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,31	1,85	0,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	CONSTRUÇÃO DE TERMINAL FLUVIAL	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,99	5,58	15,62	38,77	75,48	229,93	209,69	97,14	17,30	113,62	37,40	50,23	63,22	62,91
	OUTROS	2,54	3,76	0,09	0,05	1,19	1,82	2,47	2,14	9,28	3,31	5,48	2,36	110,85	21,37	3,16	54,32	11,36	36,11	
	<b>TOTAL - NAVEGAÇÃO INTERIOR</b>	<b>292,36</b>	<b>153,52</b>	<b>15,69</b>	<b>157,58</b>	<b>128,94</b>	<b>67,07</b>	<b>273,93</b>	<b>649,82</b>	<b>831,79</b>	<b>414,45</b>	<b>271,34</b>	<b>130,82</b>	<b>167,99</b>	<b>179,56</b>	<b>89,60</b>	<b>179,31</b>	<b>125,04</b>	<b>173,70</b>	
	<b>PARTICIPAÇÃO (%) NAVEGAÇÃO INTERIOR</b>	<b>50,3%</b>	<b>36,0%</b>	<b>95,6%</b>	<b>48,9%</b>	<b>45,3%</b>	<b>25,6%</b>	<b>41,3%</b>	<b>56,4%</b>	<b>44,9%</b>	<b>26,5%</b>	<b>24,4%</b>	<b>21,1%</b>	<b>77,6%</b>	<b>55,3%</b>	<b>38,7%</b>	<b>48,9%</b>	<b>31,7%</b>	<b>29,8%</b>	
	TRANSPORTE MARÍTIMO	ADEQUAÇÃO DE INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA	234,82	197,15	0,71	153,69	133,36	189,56	377,03	497,66	975,48	1.131,67	839,34	457,73	47,45	145,09	142,20	187,25	269,12	409,64
		CONSTRUÇÃO DE PORTO	53,99	61,95	0,00	2,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,89	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
CONSTRUÇÃO DE TERMINAL		0,00	0,00	0,00	0,00	11,87	0,00	5,46	0,00	5,95	0,00	0,00	31,92	1,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
OUTROS		0,00	13,60	0,00	8,62	10,45	5,30	6,49	3,72	41,18	12,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
<b>TOTAL - TRANSPORTE MARÍTIMO</b>		<b>288,81</b>	<b>272,70</b>	<b>0,71</b>	<b>164,42</b>	<b>155,68</b>	<b>194,86</b>	<b>388,98</b>	<b>501,37</b>	<b>1.022,61</b>	<b>1.152,18</b>	<b>839,34</b>	<b>489,65</b>	<b>48,59</b>	<b>145,09</b>	<b>142,20</b>	<b>187,25</b>	<b>269,12</b>	<b>409,89</b>	
<b>PARTICIPAÇÃO (%) MARÍTIMO</b>		<b>49,7%</b>	<b>64,0%</b>	<b>4,4%</b>	<b>51,1%</b>	<b>54,7%</b>	<b>74,4%</b>	<b>58,7%</b>	<b>43,6%</b>	<b>55,1%</b>	<b>73,5%</b>	<b>75,6%</b>	<b>78,9%</b>	<b>22,4%</b>	<b>44,7%</b>	<b>61,3%</b>	<b>51,1%</b>	<b>68,3%</b>	<b>70,2%</b>	
<b>TOTAL - TRANSPORTE AQUAVIÁRIO</b>		<b>581,17</b>	<b>426,22</b>	<b>16,41</b>	<b>322,00</b>	<b>284,62</b>	<b>261,94</b>	<b>662,91</b>	<b>1.151,20</b>	<b>1.854,40</b>	<b>1.566,63</b>	<b>1.110,68</b>	<b>620,47</b>	<b>216,59</b>	<b>324,65</b>	<b>231,80</b>	<b>366,56</b>	<b>394,15</b>	<b>583,59</b>	

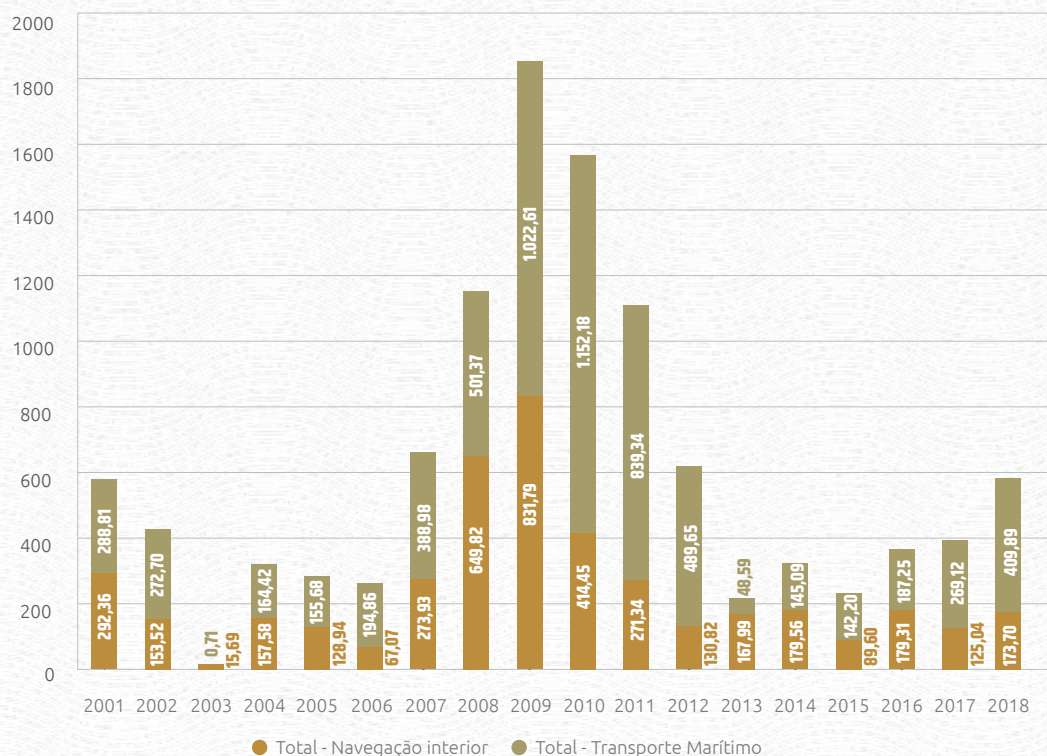
1 NO TRANSPORTE MARÍTIMO, INCLUEM-SE AS NAVEGAÇÕES DE LONGO CURSO E CABOTAGEM.

2 A CLASSIFICAÇÃO DOS INVESTIMENTOS, POR TIPO DE TRANSPORTE E INTERVENÇÃO REALIZADA, FOI FEITA PELA CNT COM BASE NAS DESCRIÇÕES DAS AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS INFORMADAS NO ORÇAMENTO GERAL DA UNIÃO.

FONTE: ELABORAÇÃO CNT COM DADOS DO SENADO FEDERAL (2019).

Conforme é possível observar no **GRÁFICO 12**, há um certo equilíbrio entre os investimentos destinados à navegação interior e ao transporte marítimo ao longo do tempo – com certa prevalência do segundo, sobretudo entre 2010 e 2012. Também se nota que, no período de 2007 a 2012, ocorreu um pico do montante investido no setor aquaviário, de modo geral, coincidente com o lançamento do PNLT, do PAC 1 e 2 e da PNTH. Os maiores investimentos, nesse período, se concentraram na adequação da infraestrutura portuária e na construção de eclusas (Tucuruí e Lajeado, no rio Tocantins) e de terminais fluviais. Em 2018, observa-se outro montante de destaque, com prevalência dos volumes de recursos destinados ao transporte marítimo (longo curso e cabotagem), notadamente às ações relacionadas à adequação da infraestrutura portuária.

**GRÁFICO | 12** INVESTIMENTO PÚBLICO FEDERAL (TOTAL PAGO) POR TIPO DE NAVEGAÇÃO (EM R\$ MILHÕES ATUALIZADOS PELO IPCA PARA JUN/2018)



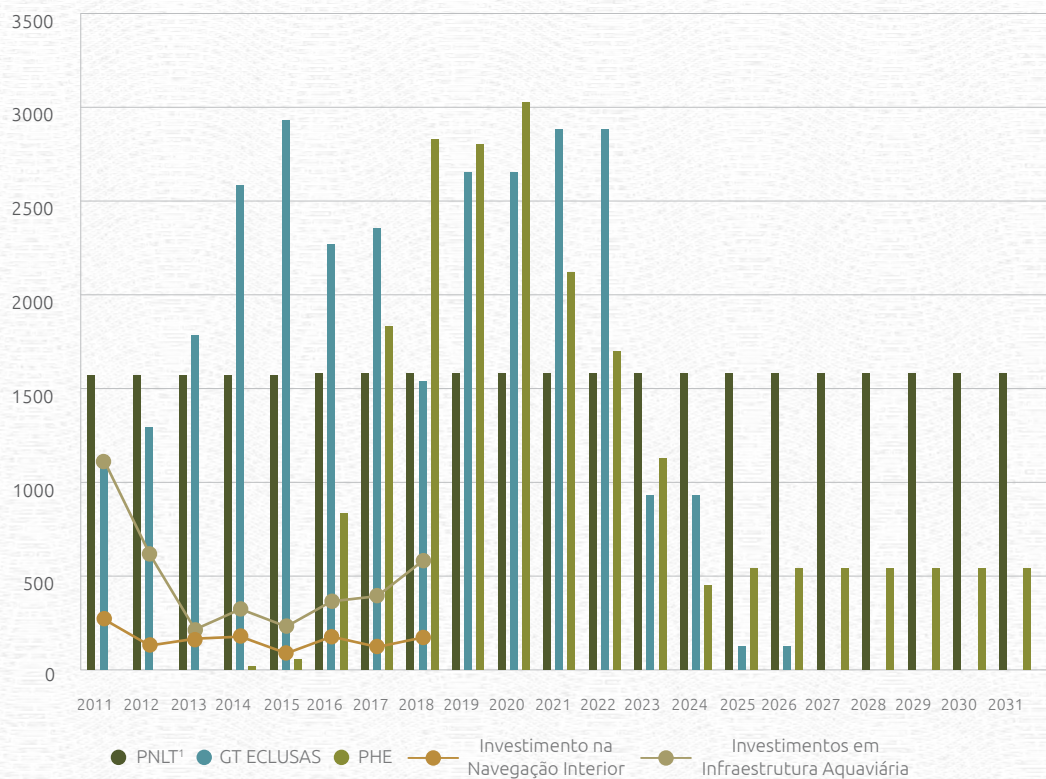
FONTE: ELABORAÇÃO CNT COM DADOS DO SENADO FEDERAL (2019).

Com o intuito de analisar o atendimento da demanda por investimentos na navegação interior, o **GRÁFICO 13** apresenta uma comparação entre os montantes propostos nos principais planos do setor e os valores dos investimentos realizados,

conforme apresentado na **TABELA 3**. Para tanto, foram considerados apenas os planos que estabelecem um horizonte de tempo para execução dos investimentos propostos (PNLT, PHE e GT Eclusas) e com início em 2011, uma vez que esse é o ano de início dos investimentos nos planos considerados.

**GRÁFICO | 13**

INVESTIMENTOS ANUAIS PREVISTOS POR PLANO DE GOVERNO E INVESTIMENTO PÚBLICO FEDERAL PAGO EM INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA E NAVEGAÇÃO INTERIOR (EM R\$ MILHÕES ATUALIZADOS PELO IPCA PARA JUN/2018)



<sup>1</sup> OS INVESTIMENTOS DO PNLT INCLUEM HIDROVIAS E TERMINAIS HIDROVIÁRIOS. OS INVESTIMENTOS PREVISTOS NESSE PLANO ATÉ 2015 CORRESPONDEM APENAS AOS INVESTIMENTOS DOS PROJETOS CLASSIFICADOS COMO PRIORITÁRIOS. OS VALORES DE 2016 A 2031 CONTEMPLAM OS INVESTIMENTOS TOTAIS PREVISTOS PARA TODOS OS DEMAIS PROJETOS DO PORTFÓLIO DO PLANO (INCLUINDO OS PROJETOS DO PAC, À ÉPOCA). EM AMBOS OS CASOS, OS VALORES FORAM DIVIDIDOS IGUALMENTE ENTRE OS PERÍODOS ANALISADOS.

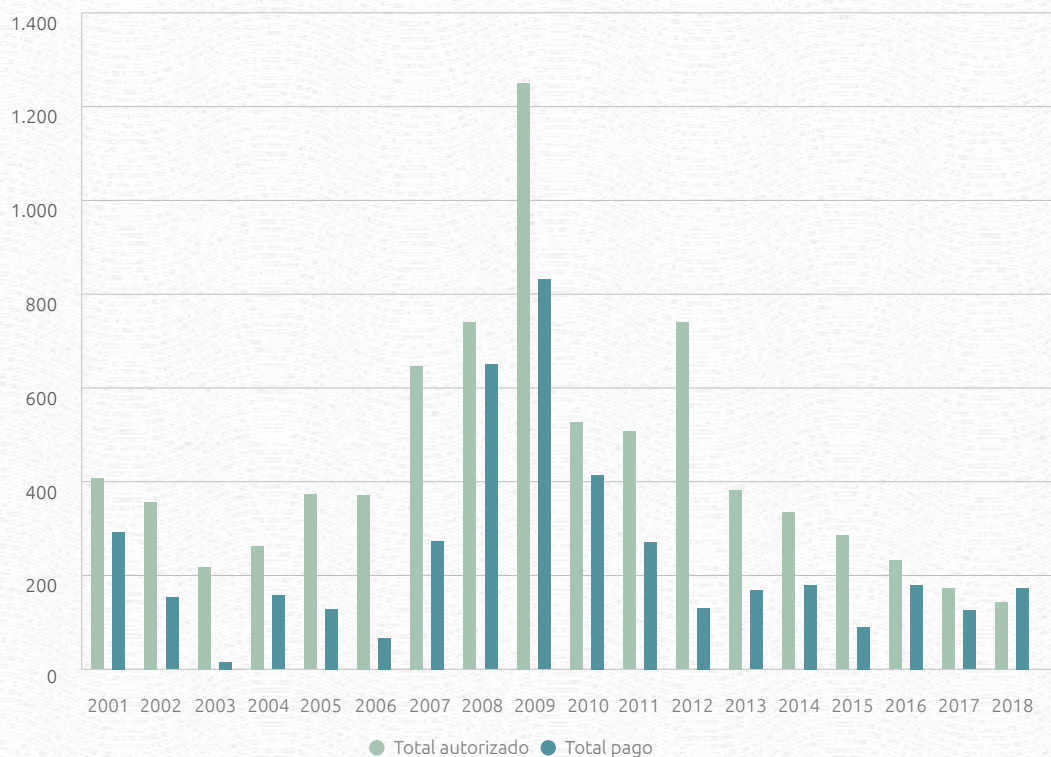
FONTE: ELABORAÇÃO CNT COM DADOS DO SENADO FEDERAL (2019) E MT (2010, 2012 E 2013).

Verifica-se, no **GRÁFICO 13**, que os valores efetivamente investidos, tanto em navegação interior quanto em infraestrutura aquaviária<sup>161</sup>, de modo geral, são bastante inferiores aos volumes previstos em cada um dos planos, mesmo quando tais planos são analisados isoladamente. Em média, os investimentos na navegação interior representaram apenas 10,6% do valor médio estimado nesses planos, no período analisado.

<sup>161</sup> Cabe recordar que, dos planos analisados, somente o PNLT e o PHE abrangem investimentos públicos em terminais hidroviários.

Os investimentos realizados no setor hidroviário são pequenos mesmo quando comparados ao total autorizado. O **GRÁFICO 14** apresenta esses valores desde 2001 até 2018. Para essa análise, foram selecionados apenas os valores referentes à navegação interior. Entretanto, destaca-se que o comportamento dos investimentos para a infraestrutura aquaviária, como um todo, é semelhante.

**GRÁFICO | 14** INVESTIMENTO DIRETO DA UNIÃO EM NAVEGAÇÃO INTERIOR (EM R\$ MILHÕES ATUALIZADOS PELO IPCA PARA JUN/2018)



FONTE: ELABORAÇÃO CNT COM DADOS DO SENADO FEDERAL (2019).

O que se verifica é que apenas 52,9%, em média, do orçamento autorizado para a navegação interior foi, de fato, executado de 2001 a 2018<sup>162</sup>. Isso indica que os órgãos públicos competentes têm tido dificuldades para executar o orçamento anual aprovado – dados, entre outros, os contingenciamentos de gastos – e pode indicar, também, uma ineficiência na gestão dos recursos destinados ao setor. Com isso, além de o montante autorizado para investimento ainda ser muito inferior às necessidades apresentadas, o valor, de fato, investido é ainda menor.

<sup>162</sup> No histórico apresentado, apenas em 2018, o montante pago foi superior ao montante autorizado para o período. Isso ocorreu devido ao efetivo pagamento dos restos a pagar nesse ano, que representaram 86,8% do total desembolsado.

A análise do **GRÁFICO 14** permite verificar, também, que os valores autorizados e executados dos investimentos tiveram um aumento a partir de 2007, com o lançamento do PNLT e do PAC. No entanto, após atingir um máximo em 2009, os valores vêm sofrendo uma queda e, entre 2009 e 2018, o investimento (efetivamente pago) diminuiu quase 80%.

Assim, entende-se que o investimento público federal no setor é ainda muito baixo quando comparado ao montante necessário para torná-lo competitivo. Um primeiro avanço nesse sentido seria a efetiva execução das intervenções autorizadas a cada ano. Um outro corresponderia ao aumento do montante destinado ao setor. Ademais, como se observa, os investimentos para um melhor equilíbrio da matriz de transporte no país passam não apenas por intervenções nas hidrovias em si mas também nas infraestruturas complementares, fundamentais para o setor.






# Capítulo 5

---

Considerações  
finais

A photograph of a wooden boardwalk or path that winds through a dense forest of tall, thin trees. The path is made of light-colored wooden planks and is bordered by small orange and red markers. The trees are mostly bare, suggesting a dry or late autumn season. The sky is a clear, bright blue. The image is split vertically, with the left half showing the path and the right half showing a close-up of the trees.

**E**ntender a importância do modal hidroviário para o país, as suas especificidades, potencialidades e os seus elementos de maior criticidade é etapa essencial de um planejamento bem estruturado para o setor.

De acordo com essa concepção, o presente Caderno, como o primeiro de uma série de cadernos temáticos, buscou introduzir alguns elementos relevantes para o entendimento do setor hidroviário brasileiro. Tais aspectos contemplaram desde análises teóricas dos conceitos de vias navegáveis e hidrovias, perpassando suas vantagens, sua evolução histórica e o cenário atual no país, até suas questões normativas e institucionais, envolvendo, também, a disponibilização de recursos e os investimentos realizados ao longo dos anos no setor.

Os tópicos abordados neste primeiro volume permitem entender por que, de modo geral, o potencial hidroviário do país não é aproveitado, apesar das evidentes vantagens competitivas associadas ao modal. Conforme exposto, a restrita utilização da navegação interior é resultado tanto de aspectos “tangíveis”, relacionados às carências de infraestrutura e operação (que obedecem às especificidades de cada recorte regional e, por isso, serão abordadas nos Cadernos referentes a cada Sistema Hidroviário), quanto de questões “intangíveis”, relacionadas à estrutura institucional e política, à legislação e à burocracia.

Em relação ao cenário normativo, observou-se que ele tem efeitos diretos sobre a acessibilidade, a confiabilidade, a segurança e o custo operacional da atividade hidroviária. Ele também condiciona a formulação de políticas, planos e programas e a alocação de recursos ao setor.

Assim, seu aprimoramento tem efeitos importantes sobre o desenvolvimento da navegação interior no Brasil. Dentre os itens que precisam ser aprimorados, nesse contexto, destacou-se a ausência de um marco regulatório robusto e que contemple todas as especificidades do setor, a ausência de compatibilização entre diferentes atos normativos, a defasagem de algumas leis (como a da base descritiva das vias navegáveis do país) e as assimetrias nos requisitos impostos aos serviços prestados, devido a distintos regulamentos e regimes de fiscalização.

Quanto ao cenário institucional, verificou-se que a navegação interior depende de uma série de instituições que planejam, gerem, disciplinam e regulam o setor. Elas fazem parte de um ambiente complexo, em que se verificam sobreposições de papéis e também lacunas e a falta de coordenação e cooperação entre os diversos entes. A complexidade e a diversidade observadas têm relação com o próprio histórico de ausência de robustez e descontinuidade nas estruturas de governança do setor hidroviário. Outras características desse contexto, observadas no presente documento, foram: a orientação compartimentada – e não sistêmica – dos órgãos de gestão; a falta de recursos financeiros, materiais e humanos – sobretudo das instituições mais capilares, tais como as AHs –; a falta de padronização na gestão; e a carência de fóruns de discussão interssetorial.

Diretamente relacionado à estrutura institucional, tem-se o planejamento das políticas para o segmento hidroviário. Como visto, nos últimos anos, inúmeros foram os planos e programas elaborados para o setor de transporte, porém, sem um diagnóstico amplo prévio e uma devida coordenação e alinhamento entre eles e outros instrumentos de planejamento setoriais. Verificou-se, também, que alguns desses planos e programas se sujeitaram a condicionantes dos ciclos políticos, prejudicando a sua efetiva implantação.

Apesar da diversidade de planos e programas elaborados – mas também relacionado à dificuldade de implantá-los –, foi observado que o volume investido na navegação interior tem sido muito aquém do necessário para torná-la competitiva. Além disso, nos últimos anos, somente parte do orçamento autorizado foi executada, o que indica uma ineficiência na utilização dos recursos.

A conjuntura exposta, alinhada aos problemas de infraestrutura, operação e burocráticos – que serão abordados nos próximos **CADERNOS HIDROVIÁRIOS** –, evidencia a importância de ações efetivas e urgentes no setor hidroviário do país, a fim de que suas vantagens sejam aproveitadas e gerem benefícios econômicos e sociais para o Brasil.





# Referências



AGÊNCIA NACIONAL DE ÁGUAS.

Superintendência de Usos Múltiplos.

**A navegação interior e sua interface com o setor de recursos hídricos no Brasil e aproveitamento do potencial hidráulico para geração de energia no Brasil.** Brasília, 2007.

Disponível em: <https://www.ana.gov.br/textos-das-paginas-do-portal/publicacoes>. Acesso em: mar. 2019.

\_\_\_\_\_. **Base Geográfica Ottocodificada Multiescalas 2017 (BHO 2017).** Brasília, 2017. Disponível em: <https://metadados.ana.gov.br/geonetwork/srv/pt/metadata.show?id=586&currTab=distribution>. Acesso em: fev. 2019.

\_\_\_\_\_. **Resolução n.º 399, de 22 de julho de 2004.** Altera a Portaria n.º 707, de 17 de outubro de 1994, do Departamento Nacional de Águas e Energia Elétrica – DNAEE, e dá outras providências. Brasília, 22 jul. 2004. Disponível em: <http://arquivos.ana.gov.br/resolucoes/2004/399-2004.pdf>. Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Resolução n.º 463, de 3 de setembro de 2012.** Aprova condicionantes relativas a sistemas de transposição de desnível para a navegação em declarações de reserva de disponibilidade hídrica e outorgas de direito de uso de recursos hídricos de aproveitamentos hidrelétricos em cursos d'água de domínio da União. Brasília, 3 set. 2012. Disponível em: <http://arquivos.ana.gov.br/resolucoes/2012/463-2012.pdf>. Acesso em: jul. 2019.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES

AQUAVIÁRIOS. **Anuário Estatístico Aquaviário.**

Brasília, 2019. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/Anuario/>. Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Informações Geográficas: Vias Interiores Economicamente Navegadas (VEN) Shape e Relatório.** Brasília, 2018. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/informacoes-geograficas/>. Acesso em: out. 2018.

\_\_\_\_\_. **PNIH - Plano Nacional de Integração Hidroviária: Base de Dados Geográficos.** Brasília, 2013. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/portalv3/PNIH.asp>. Acesso em: out. 2018.

\_\_\_\_\_. **PNIH - Plano Nacional de Integração Hidroviária: Relatório de Metodologia.** Brasília, 2013. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/portalv3/PNIH.asp>. Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **PNIH - Plano Nacional de Integração Hidroviária: Relatórios Executivos.** Brasília, 2013. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/portalv3/PNIH.asp>. Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Resolução n.º 912-ANTAQ, de 23 de novembro de 2007.** Aprova a norma para outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de passageiros e de serviço de transporte misto na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional. Brasília, 23 nov. 2007. Disponível em: [http://web.antaq.gov.br/portalv3/pdf/Norma\\_Resolucao\\_912\\_TRANSPORTE\\_LONGITUDINAL\\_DE\\_PASSAGEIROS.pdf](http://web.antaq.gov.br/portalv3/pdf/Norma_Resolucao_912_TRANSPORTE_LONGITUDINAL_DE_PASSAGEIROS.pdf). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Resolução n.º 1.274-ANTAQ, de 3 de fevereiro de 2009. Aprova a norma para a outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia. Brasília: 3 fev. 2009. Disponível em: [http://web.antaq.gov.br/Portal/pdf/Norma\\_Resolucao\\_1274\\_TRANSPORTE\\_DE\\_TRAVESSIA.pdf](http://web.antaq.gov.br/Portal/pdf/Norma_Resolucao_1274_TRANSPORTE_DE_TRAVESSIA.pdf). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Resolução n.º 1.558-ANTAQ, de 11 de dezembro de 2009. Aprova a norma para a outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de cargas na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional. Brasília: 11 dez. 2009. Disponível em: [http://web.antaq.gov.br/portaltv3/pdf/Norma\\_Resolucao\\_1558\\_TRANSPORTE\\_LONGITUDINAL\\_DE\\_CARGAS.pdf](http://web.antaq.gov.br/portaltv3/pdf/Norma_Resolucao_1558_TRANSPORTE_LONGITUDINAL_DE_CARGAS.pdf). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Resolução n.º 1.864-ANTAQ, de 4 de novembro de 2010. Aprova a norma para disciplinar o afretamento de embarcação para operar na navegação interior. Brasília: 4 nov. 2010. Disponível em: [http://web.antaq.gov.br/portaltv3/pdf/Norma\\_Resolucao\\_1864\\_Afretamento\\_Embarcacoes.pdf](http://web.antaq.gov.br/portaltv3/pdf/Norma_Resolucao_1864_Afretamento_Embarcacoes.pdf). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Resolução n.º 3.285-ANTAQ, de 13 de fevereiro de 2014. Aprova a norma para a outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia por microempreendedores individuais. Brasília:

13 fev. 2014. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/Resolu%C3%A7%C3%A3o-N%C2%BA-3.285.pdf>. Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Resolução normativa n.º 13-ANTAQ, de 10 de outubro de 2016. Aprova a norma que dispõe sobre o registro de instalações de apoio ao transporte aquaviário. Brasília, 10 out. 2016. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2018/06/Estaleiro-Vard-Pomar-1.pdf>. Acesso em: jul. 2019.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS; UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ. Caracterização da Oferta e da Demanda do Transporte Fluvial de Passageiros e Cargas na Região Amazônica. Brasília, Antaq; Belém, UFPA, 2018. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/caracterizacao-da-oferta-e-da-demanda-do-transporte-fluvial-de-passageiros-na-regiao-amazonica/>. Acesso em: dez. 2018.

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS. Portaria n.º 170, de 25 de setembro de 2002. Regulamenta a atividade de transporte a granel de petróleo, seus derivados, gás natural, biodiesel e misturas óleo diesel/ biodiesel por meio aquaviário, compreendendo as navegações de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário e interior. Brasília: 25 set. 2002. Disponível em: <http://legislacao.anp.gov.br/?path=legislacao-anp/portarias-anp/tecnicas/2002/setembro&item=panp-170-2002>. Acesso em: ago. 2019.



\_\_\_\_\_. Resolução ANP n.º 10, de 14 de março de 2016. Brasília: 14 mar. 2016. Disponível em: <http://legislacao.anp.gov.br/?path=legislacao-anp/resol-anp/2016/marco&item=rانp-10--2016>. Acesso em: ago. 2019.

\_\_\_\_\_. Resolução ANP n.º 44, de 22 de dezembro de 2009. Brasília: 22 dez. 2009. Disponível em: <http://legislacao.anp.gov.br/?path=legislacao-anp/resol-anp/2009/dezembro&item=rانp-44--2009>. Acesso em: ago. 2019.

\_\_\_\_\_. Resolução ANP n.º 729, de 11 de maio de 2018. Dispõe sobre os procedimentos de remessa de informações à ANP pelos agentes regulados que menciona. Brasília: 11 mai. 2018. Disponível em: <http://legislacao.anp.gov.br/?path=legislacao-anp/resol-anp/2018/maio&item=rانp-729-2018>. Acesso em: ago. 2019.

ALLAMA, J. A. M. *A Terceira Onda da Hidrovia Brasileira*. In: SEMINÁRIO DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO HIDROVIÁRIO INTERIOR, 7., 2011, Porto Alegre. *Anais [...]*. Porto Alegre: Sobena, 2011.

A HIERARQUIA das leis parte II. *PPRAOnline*, 2015. Disponível em: <https://ppraonline.wordpress.com/2015/01/16/a-hierarquia-das-leis-parte-ii/>. Acesso em: jul. 2019.

BARNEZ, A. S.; MOREIRA, A. C.; NUNES, G. M.; ABREU JÚNIOR, L. L. de; NÓBREGA, M.;

GONÇALVES, S.; MATA, V. *Evolução da Política de Transporte Hidroviário no Brasil*. In: SEMINÁRIO DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO HIDROVIÁRIO INTERIOR, 10., 2017, Belém. *Anais [...]*. Belém: Sobena, 2017.

BOOZ & COMPANY. *Análise e Avaliação da Organização Institucional e da Eficiência de Gestão do Setor Portuário Brasileiro: Relatório Consolidado – Volume Anexo*. São Paulo: Booz & Company, 2012.

BRASIL. [Constituição (1988)]. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília: Presidência da República, [2016]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constitucao/constitucao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constitucao/constitucao.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Decreto n.º 666, de 2 de julho de 1969. Institui a obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira e dá outras providências. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Decreto-Lei/Del0666.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del0666.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Decreto n.º 968, de 29 de outubro de 1993. Regulamenta o Decreto-Lei n.º 828, de 5 de setembro de 1969, que instituiu o Fundo de Desenvolvimento Profissional Marítimo. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1990-1994/D0968.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0968.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Decreto n.º 2.256, de 17 de junho de 1997.** Regulamenta o Registro Especial Brasileiro - REB, para embarcações de que trata a Lei n.º 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1997/D2256.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1997/D2256.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Decreto n.º 2.596, de 18 de maio de 1998.** Regulamenta a Lei n.º 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/D2596.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2596.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Decreto n.º 5.269, de 10 de novembro de 2004.** Dispõe sobre a competência, composição e funcionamento do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM, e dá outras providências. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5269.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5269.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Decreto n.º 6.481, de 12 de junho de 2008.** Regulamenta os artigos 3º, alínea “d”, e 4º da Convenção 182 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) que trata da proibição das piores formas de trabalho infantil e ação imediata para sua eliminação, aprovada pelo Decreto Legislativo n.º 178, de 14 de dezembro de 1999, e promulgada pelo Decreto n.º 3.597, de 12 de setembro de 2000, e dá outras

providências. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2008/decreto/d6481.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/decreto/d6481.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Decreto n.º 7.861, de 6 de dezembro de 2012.** Institui a Comissão Nacional das Autoridades nos Portos - CONAPORTOS, dispõe sobre a atuação integrada dos órgãos e entidades públicos nos portos organizados e instalações portuárias, e dá outras providências. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/Decreto/D7861.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Decreto/D7861.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Decreto n.º 8.033, de 27 de junho de 2013.** Regulamenta o disposto na Lei n.º 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/decreto/d8033.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/d8033.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Decreto n.º 9.048, de 10 de maio de 2017.** Altera o Decreto n.º 8.033, de 27 de junho de 2013, que regulamenta o disposto na Lei n.º 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2017/decreto/d9048.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/decreto/d9048.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Decreto n.º 24.643, de 10 de julho de 1934. Decreta o Código de Águas. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/D24643.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D24643.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Decreto n.º 99.475, de 24 de agosto de 1990. Dispõe sobre a descentralização da administração dos portos, hidrovias e eclusas que menciona e dá outras providências. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1990-1994/D99475.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D99475.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Decreto-lei n.º 828, de 5 de setembro de 1969. Institui o Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Decreto-lei n.º 1.801, de 18 de agosto de 1980. Consolida e altera a legislação relativa ao Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante, bem como do Fundo de Marinha Mercante e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del1801.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del1801.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Decreto-lei n.º 2.281, de 5 de junho de 1940. Dispõe sobre a tributação das empresas de energia elétrica, e dá outras providências. Brasília: Presidência da República. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/>

[decrei/1940-1949/decreto-lei-2281-5-junho-1940-412337-publicacaooriginal-1-pe.html](http://decrei/1940-1949/decreto-lei-2281-5-junho-1940-412337-publicacaooriginal-1-pe.html). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Decreto-lei n.º 5.452, de 1 de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Brasília: Senado Federal. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/530547/publicacao/15636361>. Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei n.º 5.917, de 10 de setembro de 1973. Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L5917.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L5917.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei n.º 6.222, de 10 de julho de 1975. Autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa pública denominada Empresa de Portos do Brasil S.A. PORTOBRÁS, dispõe sobre a extinção do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN e dá outras providências. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/1970-1979/L6222.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/1970-1979/L6222.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei n.º 6.630, de 16 de abril de 1979. Altera disposições da Lei n.º 5.917, de 10 de setembro de 1973, que “aprova o Plano Nacional de Viação, e dá outras providências”. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/1970-1979/L6630.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/1970-1979/L6630.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei n.º 7.573, de 23 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Ensino Profissional Marítimo. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/1980-1988/L7573.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/1980-1988/L7573.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei n.º 8.213, de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8213cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8213cons.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei n.º 8.374, de 30 de dezembro de 1991. Dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por embarcações ou por sua carga e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/1989\\_1994/L8374.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/1989_1994/L8374.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (LEI DOS PORTOS). Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L8630.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8630.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei n.º 9.074, de 7 de julho de 1995. Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9074cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9074cons.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei n.º 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L9432.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei n.º 9.433, de 8 de janeiro de 1997. Institui a Política Nacional de Recursos Hídricos, cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, regulamenta o inciso XIX do art. 21 da Constituição Federal, e altera o art. 1º da Lei n.º 8.001, de 13 de março de 1990, que modificou a Lei n.º 7.990, de 28 de dezembro de 1989. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L9433.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9433.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei n.º 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9537.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9537.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei n.º 9.984, de 17 de julho de 2000. Dispõe sobre a criação da Agência Nacional de Águas - ANA, entidade federal de implementação da Política Nacional de Recursos Hídricos e de coordenação do Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L9984.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9984.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei n.º 9.989, de 21 de julho de 2000. Dispõe sobre o Plano Plurianual para o período de 2000/2003. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9989.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9989.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei n.º 10.097, de 19 de dezembro de 2000. Altera dispositivos da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 5.452, de 1º de maio de 1943. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L10097.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L10097.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei n.º 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/LEIS\\_2001/L10233.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10233.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei n.º 10.893, de 13 de julho de 2004. Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante – FMM, e dá outras providências. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2004/Lei/L10.893.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Lei/L10.893.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei n.º 10.933, de 11 de agosto de 2004. Dispõe sobre o Plano Plurianual para o período 2004/2007. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2004/Lei/L10.933.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Lei/L10.933.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei n.º 11.518, de 5 de setembro de 2007. Acresce e altera dispositivos das Leis n.º 10.683, de 28 de maio de 2003, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, 5.917, de 10 de setembro de 1973, 11.457, de 16 de março de 2007, e 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para criar a Secretaria Especial de Portos, e dá outras providências. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2007/Lei/L11518.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11518.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei n.º 11.653, de 7 de abril de 2008. Dispõe sobre o Plano Plurianual para o período 2008/2011. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2008/lei/L11653.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/L11653.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei n.º 11.786, de 25 de setembro de 2008. Autoriza a União a participar em Fundo de Garantia para a Construção Naval - FGCN para a formação de seu patrimônio; altera as Leis n.º 9.365, de 16 de dezembro de 1996, 5.662, de 21 de junho de 1971, 9.019, de 30 de março de 1995, 11.529, de 22 de outubro de 2007, 6.704, de 26 de outubro de 1979, e 9.818, de

23 de agosto de 1999; e dá outras providências. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2008/Lei/L11786.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Lei/L11786.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Lei n.º 12.247, de 27 de maio de 2010.**

Altera a Lei n.º 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências, para incluir as hidrovias dos rios Teles Pires e Juruena, bem como redefinir a extensão e os pontos extremos da hidrovia do rio Tapajós, na Relação Descritiva do Sistema Hidroviário Nacional. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2010/Lei/L12247.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2010/Lei/L12247.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Lei n.º 12.379, de 6 de janeiro de 2011.**

Dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação - SNV; altera a Lei n.º 9.432, de 8 de janeiro de 1997; [...] e dá outras providências. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2011/Lei/L12379.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12379.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Lei n.º 12.593, de 18 de janeiro de 2012.** Institui o Plano Plurianual da União para o período de 2012 a 2015. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/Lei/L12593.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Lei/L12593.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Lei n.º 12.815, de 5 de junho de 2013.**

Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela

União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; [...] e dá outras providências. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Lei n.º 13.081, de 2 de janeiro de**

**2015.** Dispõe sobre a construção e a operação de eclusas ou de outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis em vias navegáveis e potencialmente navegáveis; altera as Leis n.º 9.074, de 7 de julho de 1995, 9.984, de 17 de julho de 2000, 10.233, de 5 de junho de 2001, e 12.712, de 30 de agosto de 2012; e dá outras providências. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2015/Lei/L13081.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13081.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Lei n.º 13.146, de 6 de julho de 2015.**

Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Lei n.º 13.249, de 13 de janeiro de 2016.** Institui o Plano Plurianual da União para o período de 2016 a 2019. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2016/Lei/L13249.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/Lei/L13249.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Lei n.º 13.341, de 29 de setembro de 2016.** Altera as Leis n.º 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e 11.890, de 24 de dezembro de 2008, e revoga a Medida Provisória n.º 717, de 16 de março de 2016. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2016/lei/L13341.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/lei/L13341.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Lei n.º 13.844, de 18 de junho de 2019.** Estabelece a organização básica dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios; altera as Leis n.º 13.334, de 13 de setembro de 2016, 9.069, de 29 de junho de 1995, 11.457, de 16 de março de 2007, 9.984, de 17 de julho de 2000, 9.433, de 8 de janeiro de 1997, 8.001, de 13 de março de 1990, 11.952, de 25 de junho de 2009, 10.559, de 13 de novembro de 2002, 11.440, de 29 de dezembro de 2006, 9.613, de 3 de março de 1998, 11.473, de 10 de maio de 2007, e 13.346, de 10 de outubro de 2016; e revoga dispositivos das Leis nos 10.233, de 5 de junho de 2001, e 11.284, de 2 de março de 2006, e a Lei n.º 13.502, de 1º de novembro de 2017. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2019-2022/2019/Lei/L13844.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2019/Lei/L13844.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Lei complementar n.º 140, de 8 de dezembro de 2011.** Fixa normas, nos termos dos incisos III, VI e VII do caput e do parágrafo

único do art. 23 da Constituição Federal, para a cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios nas ações administrativas decorrentes do exercício da competência comum relativas à proteção das paisagens naturais notáveis, à proteção do meio ambiente, ao combate à poluição em qualquer de suas formas e à preservação das florestas, da fauna e da flora; e altera a Lei n.º 6.938, de 31 de agosto de 1981. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/LCP/Lcp140.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LCP/Lcp140.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República. **Resolução n.º 45, de 2 de julho de 2018.** Aprova o Plano Nacional de Logística - PNL e recomenda a instituição do Comitê de Governança do Plano Nacional de Logística – CGPNL. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [https://www.ppi.gov.br/html/objects/downloadblob.php?cod\\_blob=5274](https://www.ppi.gov.br/html/objects/downloadblob.php?cod_blob=5274). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Medida provisória n.º 882, de 3 de maio de 2019.** Altera a Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997- Código de Trânsito Brasileiro; a Lei n.º 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre e cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento

Nacional de Infraestrutura de Transportes, a Lei n.º 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e a Lei n.º 13.334, de 13 de setembro de 2016, que cria o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI, e dá outras providências. Brasília: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2019-2022/2019/Mpv/mpv882.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2019/Mpv/mpv882.htm). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Programa Avançar**. Brasília. Disponível em: <https://avancar.gov.br/>. Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Programa de Aceleração do Crescimento**. Infraestrutura logística. Brasília. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/>. Acesso em: jul. 2019.

CARVALHO, E. B. de. **Proposta Alternativa de Avaliação Econômica Aplicada a Investimentos em Infraestrutura Hidroviária Brasileira Utilizando Opções Reais**. 2015. Tese (Doutorado em Transportes) – Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, Brasília, 2015.

CARVALHO, E. B. de; BARROS, B. R. C. de; MOURA, G. A.; CALDEIRA, L. K. O. **O Setor Hidroviário Brasileiro: Histórico e Perspectivas para os Próximos 15 Anos**. In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTE, 30., 2016, Rio de Janeiro. *Anais [...]*. Rio de Janeiro: Anpet, 2016.

CARVALHO, E. B.; VILLELA, T. M. de A.; SOUSA, M. A.; SILVEIRA JÚNIOR, A.; PAULA, J. M. P. de; ROCHA, C. H. **As Concessões de Infraestruturas Aquaviárias no Brasil: Por que nas Hidrovias Ainda não se Navega?** In: CONGRESSO PANAMERICANO DE TRANSPORTE Y LOGISTICA, 13, 2014, Santander. *Anais [...]*. Santander, Panam: 2014.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY. **The World Factbook**. Washington, 2019. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>. Acesso em: jul. 2019.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT da Navegação Interior 2013**. Brasília: CNT, 2013.

\_\_\_\_\_. **Pesquisa CNT do Transporte Marítimo 2012**. Brasília: CNT, 2012.

\_\_\_\_\_. **Plano CNT de Transporte e Logística 2018**. Brasília: CNT, 2018.

COSTA, L. S. S. **As Hidrovias Interiores no Brasil**. 3. ed. Rio de Janeiro: Fenavega, 2004.

DEPARTAMENTO HIDROVIÁRIO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **A Atividade Hidroviária no Estado de São Paulo e Investimentos no Plano Diretor Hidroviário Tietê-Paraná**. Piracicaba, 2011. Disponível em: [http://www.piracicaba.sp.gov.br/upload/kceditor/files/Investimentos\\_Hidrovia\\_111111.pdf](http://www.piracicaba.sp.gov.br/upload/kceditor/files/Investimentos_Hidrovia_111111.pdf). Acesso em: jul. 2019.



DEPARTAMENTO NACIONAL DE ÁGUAS E ENERGIA ELÉTRICA. Portaria n.º 707, de 17 de outubro de 1994. Brasília, DF. Disponível em: <http://www2.aneel.gov.br/cedoc/prt1994707.pdf>. Acesso em: jul. 2019.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Breve Histórico sobre a Evolução do Planejamento Nacional de Transportes**. 2012. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/planejamento-e-pesquisa/historico-do-planejamentode-transportes>. Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Diretoria de Infraestrutura Aquaviária. **Glossário Hidroviário**. Brasília, 2017. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/noticias/dnit-recebe-sugestoes-para-glossario-hidroviario-1/GlossrioHidrovirioREV05.pdf>. Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Relatório de Gestão de 2018**. Brasília, 2019. Disponível em: [http://www.dnit.gov.br/aceso-a-informacao/relatorio-de-gestao/RelatriodeGesto2018\\_DNIT\\_VFINALretificada.pdf](http://www.dnit.gov.br/aceso-a-informacao/relatorio-de-gestao/RelatriodeGesto2018_DNIT_VFINALretificada.pdf). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Relatório de Gestão do Exercício de 2015**. Brasília, DF, 2016. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/aceso-a-informacao/relatorio-de-gestao/relatorio-de-gestao-2015/01VersoFinaldoRelatriodeGestodoExerccio2015DiretoriaColegiada20160524.pdf>. Acesso em: jul. 2019.

EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES. **Glossário de Termos e**

**Conceitos Técnicos em Transportes para o SITRA-SISTEC**. 2ª versão. Brasília, ago. 1997.

EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA. **Plano Nacional de Logística PNL - 2025**. Brasília, jun. 2018. Disponível em: [https://www.ontl.epl.gov.br/html/objects/\\_downloadblob.php?cod\\_blob=5835](https://www.ontl.epl.gov.br/html/objects/_downloadblob.php?cod_blob=5835). Acesso em: jul. 2019.

FEDERAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA, FLUVIAL, LACUSTRE E DE TRÁFEGO PORTUÁRIO. **Entraves na Navegação Interior**. Rio de Janeiro, Fenavega: 2007.

HILLING, D. **Transport and Developing Countries**. New York: Routledge, 1996.

HIRATA, I.; LEITE, S. R.; GOMES, L. R.; FRANÇA, B. S.; FERNANDES, C. A. G. Fiscalização em 3 Níveis – Aplicando o Conceito de “Diferenciação de Risco Regulatório” na Fiscalização de Empreendimentos de Geração de Energia. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE REGULAÇÃO, 9., 2015, Brasília. **Anais [...]**. Brasília: ExpoABAR, 2015.

HUGUET, C. R. História e Atualidade das Vias Navegáveis no Brasil: Por que o País não Pode Continuar Desperdiçando Essa Vocação Natural. **Revista de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário**, São Paulo, n. 11, 2012.

HUGUET, C. R.; GONÇALVES, C. E.; CARVALHO, E. B.; HUGUET, G. Vias Navegáveis no Brasil: Desenvolvimento. Como fazer? **Revista de**

**Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário**, São Paulo, n. 12, jan./fev.2013.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Área dos Municípios: O que É**. Brasília, 2019. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/15761-areas-dos-municipios.html?=&t=o-que-e>. Acesso em: jun. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS. **Instrução Normativa n.º 5, de 9 de maio de 2012**. Disponível em: [https://ibama.gov.br/phocadownload/produtosperigosos/in\\_05\\_2012.pdf](https://ibama.gov.br/phocadownload/produtosperigosos/in_05_2012.pdf). Acesso em: jul. 2019.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Hidrovias no Brasil: Perspectiva Histórica, Custos e Institucionalidade**. Texto para discussão. Brasília, Ipea, n. 1931, fev. 2014. ISSN 1415-4765.

MARINHA DO BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. **Normam-02/DPC**. Estabelecer normas da Autoridade Marítima para embarcações destinadas à navegação interior. Rio de Janeiro: Diretoria de Portos e Costas, 2005. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/normam-02\\_dpc\\_mod18.pdf](https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/normam-02_dpc_mod18.pdf). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Diretoria de Portos e Costas. **Normam-04/DPC**. Estabelecer procedimentos administrativos para a operação de

embarcações de bandeira estrangeira em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), com exceção das empregadas em esporte e/ou recreio, visando à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana e à prevenção da poluição no meio aquaviário. Rio de Janeiro: Diretoria de Portos e Costas, 2013, 1ª revisão. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/normam04\\_0\\_0.pdf](https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/normam04_0_0.pdf). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Diretoria de Portos e Costas. **Normam-08/DPC**. Estabelecer procedimentos administrativos para o tráfego e permanência de embarcações de bandeiras brasileira e estrangeira em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), visando à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana e à prevenção da poluição no meio aquaviário. Rio de Janeiro: Diretoria de Portos e Costas, 2013, 1ª revisão. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/normam08\\_2.pdf](https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/normam08_2.pdf). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Diretoria de Portos e Costas. **Normam-13/DPC**. Estabelecer normas de procedimentos relativos ao ingresso, inscrição e à carreira dos aquaviários pertencentes aos 1º, 2º, 3º, 4º, 5º e 6º Grupos e para concessão e emissão de Certidão de Serviços de Guerra. Rio de Janeiro: Diretoria de Portos e Costas, 2003. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/normam13.pdf>. Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Diretoria de Portos e Costas. **Normam-20/DPC**. Estabelecer requisitos referentes à prevenção da poluição por parte das embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), no que tange ao Gerenciamento da Água de Lastro. Rio de Janeiro: Diretoria de Portos e Costas, 2014, 1ª revisão. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/normam20\\_2.pdf](https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/normam20_2.pdf). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Diretoria de Portos e Costas. **Normam-30/DPC**. Estabelecer procedimentos operacionais do Sistema do Ensino Profissional Marítimo (SEPM) relativos a Aquaviários. Rio de Janeiro: Diretoria de Portos e Costas, 2012. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/normam30\\_0\\_0.pdf](https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/normam30_0_0.pdf). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Diretoria de Hidrografia e Navegação. **Normam 17/DHN**. Estabelecer normas, procedimentos e instruções sobre auxílios à navegação, para aplicação nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), contribuindo, conseqüentemente, para a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção de poluição nas vias navegáveis. Niterói: Diretoria de Hidrografia e Navegação, 2017, 4ª revisão. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dhn/sites/www.marinha.mil.br.dhn/files/normam/NORMAM-17%20%28REV.4%29.pdf>. Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Diretoria de Hidrografia e Navegação. **Normam 28/DHN**. Estabelecer normas, orientações, procedimentos, e divulgar informações sobre a atividade de navegação, para aplicação no mar territorial e nas vias navegáveis interiores brasileiras, contribuindo, conseqüentemente, para a segurança da navegação, bem como a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção de poluição ambiental por parte de embarcações de quaisquer nacionalidades. Niterói: Diretoria de Hidrografia e Navegação, 2011, 1ª edição. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/dhn/sites/www.marinha.mil.br.dhn/files/normam/normam\\_28.pdf](https://www.marinha.mil.br/dhn/sites/www.marinha.mil.br.dhn/files/normam/normam_28.pdf). Acesso em: jul. 2019.

MIGUENS, A. P. **Navegação: A Ciência e a Arte**. Vol. III – Navegação Eletrônica e em Condições Especiais. 2004.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. Secretaria de Recursos Hídricos. **Caderno Setorial de Recursos Hídricos: Transporte Hidroviário**. Brasília, 2006. Disponível em: [https://www.mma.gov.br/estruturas/161/\\_publicacao/161\\_publicacao23022011031906.pdf](https://www.mma.gov.br/estruturas/161/_publicacao/161_publicacao23022011031906.pdf). Acesso em: jun. 2019.

\_\_\_\_\_. Conselho Nacional de Recursos Hídricos. **Resolução n.º 32, de 15 de outubro de 2003**. Brasília, DF. Disponível em: <http://www.cnrh.gov.br/divisao-hidrografica-nacional/74-resolucao-n-32-de-15-de-outubro-de-2003/file>. Acesso em: jul. 2019.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. Secretaria de Inspeção do Trabalho. **Portaria n.º 34, de 4 de dezembro de 2002**. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, ano 139, n. 237, p. 116-117, 9 dez. 2002.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Secretaria de Gestão. **Transporte Hidroviário: Desafios e Soluções**. Brasília, 2010. Disponível em: [http://www.al.rs.gov.br/FileRepository/repdcp\\_m505/CSP/Ad%C3%A3o%20Proen%C3%A7a\\_MT\\_%2026\\_11.pdf](http://www.al.rs.gov.br/FileRepository/repdcp_m505/CSP/Ad%C3%A3o%20Proen%C3%A7a_MT_%2026_11.pdf). Acesso em: jun. 2019.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Política Nacional de Transporte. **Diretrizes da Política Nacional de Transporte Hidroviário**. Brasília, 2010. Disponível em: [http://www.infraestrutura.gov.br/images/TRANSPORTE\\_HIDROVIARIO/PHE/DiretrizesPNHT.pdf](http://www.infraestrutura.gov.br/images/TRANSPORTE_HIDROVIARIO/PHE/DiretrizesPNHT.pdf). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Mapas e Bases dos Modos de Transporte: Mapas Administrações Hidroviárias**. Brasília, 2017. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/component/content/article?id=5124>. Acesso em: fev. 2019.

\_\_\_\_\_. **Mapas e Bases dos Modos de Transporte: Base Georreferenciada - Condições de Navegabilidade**. Brasília, 2017. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/component/content/article?id=5124>. Acesso em: fev. 2019.

\_\_\_\_\_. **Mapas e Bases dos Modos de Transporte: Base Georreferenciada - Regiões Hidrográficas**. Brasília, 2017. Disponível em:

<http://www.transportes.gov.br/component/content/article?id=5124>. Acesso em: fev. 2019.

\_\_\_\_\_. **Plano Hidroviário Estratégico. Sumário Executivo – 2013**. Brasília, DF. Disponível em: <http://infraestrutura.gov.br/plano-hidrovi%C3%A1rio-estrat%C3%A9gico.html>. Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Plano Hidroviário Estratégico. Relatório do Plano - 2013**. Brasília, DF. Disponível em: <http://infraestrutura.gov.br/plano-hidrovi%C3%A1rio-estrat%C3%A9gico.html>. Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Secretaria Executiva. **Prestação de Contas Ordinária Anual. Relatório de Gestão do Exercício de 2016**. Brasília, 2017. Disponível em: [http://transportes.gov.br/images/RELATORIOS\\_GESTAO/RelatorioGestao\\_SECRETARIAEXECUTIVA\\_2016.pdf](http://transportes.gov.br/images/RELATORIOS_GESTAO/RelatorioGestao_SECRETARIAEXECUTIVA_2016.pdf). Acesso em: jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Política Nacional de Transportes – SPNT/MT. **Projeto de Reavaliação de Estimativas e Metas do PNLT. Plano Nacional de Logística e Transportes. Relatório Final**. Brasília, set. 2012.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL. **Conceitos Hidroviários**. Brasília, 2015. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/transporte-aquaviario-relevancia/52-sistema-de-transportes/1436-conceitos-hidroviarios.html>. Acesso em: jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Portaria n.º 235, de 28 de março de 2018. Institui a Política Nacional de Transportes e estabelece princípios, objetivos, diretrizes e instrumentos para o setor de transportes. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, ano 160, n. 61, p. 264-265, 29 março 2018.

\_\_\_\_\_. Portaria n.º 608, de 4 de outubro de 2016. Cria o Comitê Nacional de Gestão Hidroviária - CONAGH e os Grupos de Desenvolvimento Regional Hidroviário - GDRHs. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, ano 153, n. 192, p. 61, 5 outubro 2016.

\_\_\_\_\_. Secretaria Executiva. **Prestação de Contas Ordinária Anual. Relatório de Gestão do Exercício de 2017.** Brasília, 2018. Disponível em: [http://www.infraestrutura.gov.br/images/2018/documentos/06/SE\\_RelatoriodeGestao\\_enviadoaoTCUem\\_02\\_04\\_2018.pdf](http://www.infraestrutura.gov.br/images/2018/documentos/06/SE_RelatoriodeGestao_enviadoaoTCUem_02_04_2018.pdf). Acesso em: jul. 2019.

OBSERVATÓRIO DO CLIMA; INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE. **Emissões dos Setores de Energia, Processos Industriais e Uso de Produtos.** São Paulo: 2018. Disponível em: <https://iema-site-staging.s3.amazonaws.com/Emissoes-dos-Setores-de-Energia-e-Processos-Industrias-Docemento-de-Analise-2018.pdf>. Acesso em: jul. 2019.

ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. Fórum Internacional de Transportes. **Glossário de Estatísticas de Transportes.** 4. ed. Paris:

OCDE, 2011. Disponível em: [https://ec.europa.eu/eurostat/ramon/coded\\_files/transport\\_glossary\\_4\\_ed\\_PT.pdf](https://ec.europa.eu/eurostat/ramon/coded_files/transport_glossary_4_ed_PT.pdf). Acesso em: jul. 2017.

SAMPAIO, A. V.; MENDONÇA, R. S. Como Melhorar a Gestão das Hidrovias no Sistema Federal de Viação. **Revista do TCU**, n. 138, 2017. Disponível em: <https://revista.tcu.gov.br/ojs/index.php/RTCU/article/view/1404>. Acesso em: maio 2019.

SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS. **Sistema Portuário Nacional.** Brasília, 17 mar. 2015. Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>. Acesso em: jul. 2017.

SENADO FEDERAL. Siga Brasil. Portal do Orçamento. **Lei Orçamentária Anual (LOA): 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 e 2018.** Disponível em: <http://www12.senado.gov.br/orcamento/sigabrazil>. Acesso em: jun. 2019.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. **Acórdão 1850/2003 - Plenário - TCU.** Brasília: 2003. Disponível em: [https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/#/documento/acordao-completo\\*/NUMEACORDAO%253A1850%2520ANOACORDAO%253A2003/DTRELEVANCIA%20desc,%20NUMACORDAOINT%20desc/0/%20?uid=0bbdb10-d4c4-11e9-9b52-e7c958f13431](https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/#/documento/acordao-completo*/NUMEACORDAO%253A1850%2520ANOACORDAO%253A2003/DTRELEVANCIA%20desc,%20NUMACORDAOINT%20desc/0/%20?uid=0bbdb10-d4c4-11e9-9b52-e7c958f13431). Acesso em: jun. 2019.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Fiscalização e Avaliação de Programas de Governo. **Relatório de Avaliação de Programa: Programa Manutenção de Hidrovias**. Brasília: 2006. Disponível em: <https://portal.tcu.gov.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?inline=1&fileId=8A8182A14D92792C014D92877AFB4812>. Acesso em: jun. 2019.

\_\_\_\_\_. **Referencial para Avaliação de Governança em Políticas Públicas**. Brasília: 2014. Disponível em: <https://portal.tcu.gov.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId=8A8182A15232A37901529D144765541F>. Acesso em: jun. 2019.

VILLELA, T. M. A.; TEDESCO, G. M. I. **Sistema de Transporte Rodoviário de Cargas: uma Proposta para Sua Estrutura e Elementos**. TRANSPORTES, v. 19, n. 2, p. 57-65, 2011. ISSN 2237-1346 (online).

# Apêndice





# APÊNDICE

## APÊNDICE | 1 PRINCIPAIS ATOS NORMATIVOS RELACIONADOS À NAVEGAÇÃO INTERIOR BRASILEIRA

ANO	ATO NORMATIVO	DESCRIÇÃO GERAL	ARTS. DE DESTAQUE	DETALHAMENTO	ENFOQUE PRINCIPAL
1988	Constituição Federal	-	Art. 20	Estabelece que são bens da União: os lagos, rios e quaisquer correntes de água em terrenos de seu domínio, ou que banhem mais de um Estado, sirvam de limites com outros países, ou se estendam a território estrangeiro ou dele provenham, bem como os terrenos marginais e as praias fluviais (inciso III).	Infraestrutura
			Art. 21	Estabelece que compete à União, entre outros, explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: os serviços de transporte aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território; assim como os portos marítimos, fluviais e lacustres (inciso XII, alíneas d, f). Estabelece, também, que compete à União instituir sistema nacional de gerenciamento de recursos hídricos e definir critérios de outorga de direitos de seu uso (inciso XIX).	Infraestrutura; Agentes
			Art. 22	Estabelece que compete privativamente à União legislar sobre o regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial (inciso X).	Infraestrutura; Agentes
			Art. 26	Estabelece que se incluem entre os bens dos Estados: as águas superficiais ou subterrâneas, fluentes, emergentes e em depósito, ressalvadas, neste caso, na forma da lei, as decorrentes de obras da União (inciso I).	Infraestrutura
			Art. 175	Estabelece que incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.	Operação
			Art. 178	Estabelece que a lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade. Estabelece ainda que, na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras (parágrafo único).	Infraestrutura; Agentes
1973	Lei n.º 5.917/1973	Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.	Art. 1º e Anexo	Aprova o Plano Nacional de Viação (PNV), com a relação descritiva das vias navegáveis interiores que compõem o Sistema Hidroviário Nacional (seção 5).	Infraestrutura
			Art. 2º	Estabelece que o objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infraestrutura de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar.	Infraestrutura
			Art. 9º	Estabelece que o Plano Nacional de Viação será, em princípio, revisto de cinco em cinco anos.	Infraestrutura

ANO	ATO NORMATIVO	DESCRIÇÃO GERAL	ARTS. DE DESTAQUE	DETALHAMENTO	ENFOQUE PRINCIPAL
1986	Lei n.º 7.573/1986	Dispõe sobre o Ensino Profissional Marítimo.	Art. 1º	Estabelece que o Ensino Profissional Marítimo é de responsabilidade do Comando da Marinha.	Agentes
1995	Lei n.º 9.074/1995	Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências.	Art. 1º	Determina que se sujeitam ao regime de concessão ou, quando couber, de permissão, entre outros: as vias federais, precedidas ou não da execução de obra pública; e a exploração de obras ou serviços federais de barragens, contenções, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, precedidas ou não da execução de obras públicas (incisos IV, V).	Infraestrutura; Operação
			Art. 2º	Estabelece que independe de concessão, permissão ou autorização o transporte de cargas pelo meio aquaviário (§ 2º); e que independem de concessão ou permissão o transporte aquaviário, de passageiros, que não seja realizado entre portos organizados, e o transporte aquaviário de pessoas, realizado por operadoras de turismo no exercício dessa atividade (§ 3º, incisos I, II).	Operação
1997	Lei n.º 9.432/1997	Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.	Art. 2º	Define os diferentes tipos de navegação (incisos VII, VIII, IX, X, XI).	Operação
			Art. 3º	Estabelece que terão direito de arvorar a bandeira brasileira: as embarcações inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no país ou de empresa brasileira; e as embarcações sob contrato de afretamento a casco nu, por empresa brasileira de navegação, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem (incisos I, II).	Operação; Agentes; Embarcações
			Art. 4º	Estabelece que, nas embarcações de bandeira brasileira, serão necessariamente brasileiros o comandante, o chefe de máquinas e dois terços da tripulação.	Agentes
			Art. 6º	Estabelece que a operação ou exploração da navegação interior de percurso internacional é aberta às empresas de navegação e embarcações de todos os países, exclusivamente na forma dos acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.	Operação; Agentes; Embarcações
			Art. 7º	Estabelece que as embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação.	Operação; Agentes; Embarcações
			Art. 8º	Estabelece que a empresa brasileira de navegação poderá afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu.	Operação; Agentes; Embarcações

ANO	ATO NORMATIVO	DESCRIÇÃO GERAL	ARTS. DE DESTAQUE	DETALHAMENTO	ENFOQUE PRINCIPAL
1997	Lei n.º 9.432/1997	Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.	Art. 9º	Estabelece que o afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e marítimo, bem como a casco nu na navegação de apoio portuário, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos: quando verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido; quando verificado interesse público; ou quando em substituição a embarcações em construção no País, em estaleiro brasileiro, enquanto durar a construção, por período máximo de 36 meses, até o limite da tonelage de porte bruto contratada, para embarcações de carga (incisos I, II, III, alínea a).	Operação; Agentes; Embarcações
			Art. 10	Estabelece as situações em que o afretamento de embarcação independe de autorização: embarcação de bandeira brasileira para a navegação de longo curso, interior, interior de percurso internacional, cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo; embarcação estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional; e estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação interior de percurso nacional, limitado ao dobro da tonelage de porte bruto das embarcações de tipo semelhante encomendadas a estaleiro brasileiro, adicionado de metade da tonelage de porte bruto das embarcações brasileiras de sua propriedade, ressalvado o direito ao afretamento de pelo menos uma embarcação de porte equivalente (incisos I, II, III).	Operação; Agentes; Embarcações
			Art. 11	Institui o Registro Especial Brasileiro (REB), no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação. Dentre as condições para as embarcações registradas no REB, estabelece-se que: o financiamento para construção, conversão, modernização e reparação de embarcação pré-registrada no REB contará com taxa de juros semelhante à da embarcação para exportação, a ser equalizada pelo Fundo da Marinha Mercante – FMM; nas embarcações registradas no REB, serão necessariamente brasileiros apenas o comandante e o chefe de máquinas; e as embarcações inscritas no REB são isentas do recolhimento de taxa para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (§ 1º, 6º, 8º).	Operação; Agentes; Embarcações

ANO	ATO NORMATIVO	DESCRIÇÃO GERAL	ARTS. DE DESTAQUE	DETALHAMENTO	ENFOQUE PRINCIPAL
1997	Lei n.º 9.433/1997	Institui a Política Nacional de Recursos Hídricos, cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, regulamenta o inciso XIX do art. 21 da Constituição Federal e altera o art. 1º da Lei n.º 8.001/1990.	Art. 1º	Estabelece que a gestão dos recursos hídricos deve sempre proporcionar o uso múltiplo das águas (inciso IV).	Infraestrutura
			Art. 13	Estabelece que toda outorga estará condicionada às prioridades de uso estabelecidas nos Planos de Recursos Hídricos e deverá respeitar a classe em que o corpo de água estiver enquadrado e a manutenção de condições adequadas ao transporte aquaviário, quando for o caso, preservando o uso múltiplo (parágrafo único).	Infraestrutura
			Art. 15	Estabelece que a outorga de direito de uso de recursos hídricos poderá ser suspensa parcial ou totalmente, em definitivo ou por prazo determinado, entre outras circunstâncias, em razão da necessidade de serem mantidas as características de navegabilidade do corpo de água (inciso VI).	Infraestrutura
			Arts. 34 a 36	Estabelecem a composição, as competências e os gestores do Conselho Nacional de Recursos Hídricos.	Infraestrutura; Agentes
			Arts. 37 a 39	Estabelecem as áreas de atuação, as competências e a composição dos Comitês de Bacia Hidrográfica.	Infraestrutura; Agentes
1997	Lei n.º 9.537/1997	Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.	Art. 4º	Estabelece as atribuições da autoridade marítima.	Agentes
			Art. 7º	Estabelece que os aquaviários devem possuir o nível de habilitação estabelecido pela autoridade marítima.	Agentes
			Art. 8º	Define as competências do comandante.	Agentes
			Arts. 12 a 15	Dispõem sobre o serviço de praticagem.	Operação
			Arts. 16 a 35	Dispõem sobre medidas administrativas e penalidades.	Operação
			Art. 39	Estabelece que a autoridade marítima é exercida pelo Ministério da Marinha.	Agentes
2000	Lei n.º 9.984/2000	Dispõe sobre a criação da Agência Nacional de Águas – ANA, e dá outras providências.	Arts. 3º e 4º	Cria a Agência Nacional de Águas (ANA), estabelece seu regime e vinculação, sua finalidade, atribuições e incumbências.	Agentes
2001	Lei n.º 10.233/2001	Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.	Art. 1º	Cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (Conit), posteriormente extinto, por força da lei n.º 13.844/19, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), bem como dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, reorganizando o gerenciamento do Sistema Federal de Viação e regulando a prestação de serviços de transporte (incisos I, II, IV, V).	Agentes

ANO	ATO NORMATIVO	DESCRIÇÃO GERAL	ARTS. DE DESTAQUE	DETALHAMENTO	ENFOQUE PRINCIPAL
2001	Lei n.º 10.233/2001	Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.	Art. 12	Estabelece diretrizes gerais do gerenciamento da infraestrutura e da operação do transporte aquaviário, dentre as quais: descentralizar as ações, sempre que possível, promovendo sua transferência a outras entidades públicas, mediante convênios de delegação, ou a empresas públicas ou privadas, mediante outorgas de autorização, concessão ou permissão (inciso I).	Operação
			Arts. 13 e 14	Estabelece a forma como as outorgas a que se refere o art. 12 devem ser realizadas, sendo via autorização, quando se tratar de prestação de serviço de transporte aquaviário (art. 13, inciso V, alínea b); e via concessão, no caso da exploração das vias navegáveis e dos portos organizados que compõem a infraestrutura do Sistema Nacional de Viação (art. 14, inciso I, alínea a). Estabelece ainda que dependem de autorização o transporte aquaviário e a construção e a exploração das instalações portuárias de que trata o art. 8º da lei n.º 12.815/2013 (art. 14, inciso III, alíneas c, e).	Operação
			Arts. 20, 21, 23 e 27	Estabelecem os objetivos da Antaq, o regime e a vinculação da agência, sua esfera de atuação e suas atribuições.	Agentes
			Art. 29	Estabelece que somente poderão obter autorização, concessão ou permissão para prestação de serviços e para exploração das infraestruturas de transporte doméstico pelos meios aquaviário e terrestre as empresas ou entidades constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, e que atendam aos requisitos técnicos, econômicos e jurídicos estabelecidos pela respectiva Agência.	Agentes
			Arts. 79 a 82 e 85	Estabelecem os objetivos do DNIT, o regime e a vinculação do órgão, sua esfera de atuação, suas atribuições e as competências das diretorias, dentre as quais, a Diretoria de Infraestrutura Aquaviária (DAQ).	Agentes
2004	Lei n.º 10.893/2004	Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e o Fundo da Marinha Mercante (FMM), e dá outras providências.	-	-	Operação; Embarcações
2007	Lei n.º 11.518/2007	Acresce e altera dispositivos das leis n.º 10.683/2003, 10.233/2001, 10.893/2004, 5.917/1973, 11.457/2007 e 8.630/1993 para criar a Secretaria Especial de Portos.	-	-	Agentes

ANO	ATO NORMATIVO	DESCRIÇÃO GERAL	ARTS. DE DESTAQUE	DETALHAMENTO	ENFOQUE PRINCIPAL
2008	Lei n.º 11.786/2008	Autoriza a União a participar em Fundo de Garantia para a Construção Naval - FGCN para a formação de seu patrimônio; e altera leis diversas.	-	-	Embarcações
2011	Lei n.º 12.379/2011	Dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação – SNV; e altera e revoga leis diversas.	Art. 3º	Estabelece que o Sistema Federal de Viação (SFV) é composto pelos subsistemas: Rodoviário Federal; Ferroviário Federal; Aquaviário Federal; e Aeroviário Federal (incisos I, II, III, IV).	Infraestrutura
			Art. 25	Estabelece que o Subsistema Aquaviário Federal é composto de: vias navegáveis; portos marítimos e fluviais; eclusas e outros dispositivos de transposição de nível; interligações aquaviárias de bacias hidrográficas; e facilidades, instalações e estruturas destinadas à operação e à segurança da navegação aquaviária (incisos I, II, III, IV, V).	Infraestrutura
			Art. 29	Estabelece que a utilização de águas navegáveis de domínio de Estado ou do Distrito Federal, para navegação de interesse federal, será disciplinada em convênio firmado entre a União e o titular das águas navegáveis.	Infraestrutura
			Art. 30	Estabelece que qualquer intervenção destinada a promover melhoramentos nas condições do tráfego em via navegável interior deverá adequar-se aos princípios e objetivos da Política Nacional de Recursos Hídricos.	Infraestrutura
2012	Lei n.º 12.743/2012	Altera as leis n.º 10.233/2001 e 12.404/2011, para modificar a denominação da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. (ETAV) para Empresa de Planejamento e Logística S.A.(EPL), e ampliar suas competências.	Art. 2º	Estabelece que fica o Poder Executivo autorizado a criar empresa pública, denominada Empresa de Planejamento e Logística S.A. – EPL, vinculada ao Ministério dos Transportes, com prazo de duração indeterminado.	Agentes
			Art. 3º	Estabelece que a EPL tem por objeto, entre outros, prestar serviços na área de projetos, estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento da logística e dos transportes no País, consideradas as infraestruturas, plataformas e os serviços pertinentes aos modos rodoviário, ferroviário, dutoviário, aquaviário e aeroviário.	Agentes
2013	Lei n.º 12.815/2013	Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; e altera e revoga leis diversas.	Art. 8º	Estabelece que serão exploradas mediante autorização as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, compreendendo as seguintes modalidades: terminal de uso privado, estação de transbordo de carga, instalação portuária pública de pequeno porte e instalação portuária de turismo (incisos I, II, III, IV).	Infraestrutura; Operação

ANO	ATO NORMATIVO	DESCRIÇÃO GERAL	ARTS. DE DESTAQUE	DETALHAMENTO	ENFOQUE PRINCIPAL
2015	Lei n.º 13.081/2015	Dispõe sobre a construção e a operação de eclusas ou de outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis em vias navegáveis e potencialmente navegáveis; e altera leis diversas.	Art. 1º	Estabelece que a construção de barragens para a geração de energia elétrica em vias navegáveis ou potencialmente navegáveis deverá ocorrer de forma concomitante com a construção, total ou parcial, de eclusas ou de outros dispositivos de transposição de níveis previstos em regulamentação estabelecida pelo Poder Executivo do ente da Federação detentor do domínio do corpo de água. Estabelece também que os custos do licenciamento ambiental e da construção, total ou parcial, de eclusas ou de outros dispositivos de transposição de níveis em vias potencialmente navegáveis de domínio da União serão de responsabilidade do Ministério dos Transportes (§ 5º).	Infraestrutura
			Art. 2º	Estabelece que deverão ser garantidas a separação e a independência dos aproveitamentos de cada uso do recurso hídrico no que se refere aos custos, tarifas, licitações, estudos, projetos, licenciamento ambiental, construção, operação, manutenção e processos administrativos, respeitadas as áreas de competência de cada órgão responsável pelos respectivos usos. No entanto, estabelece ainda, que, nos casos de vias navegáveis, a responsabilidade pela manutenção da navegabilidade no ponto do barramento é do responsável pelo barramento, ao qual caberão tais custos, exceto os de operação e manutenção (§ 2º).	Infraestrutura
			Art. 3º	Estabelece que a operação e a manutenção de eclusas ou de outros dispositivos de transposição de níveis constituem serviço público, que pode ser prestado direta ou indiretamente pela União no corpo de água sob seu domínio ou pelo ente da Federação que detenha o domínio do corpo de água em que forem implantados.	Infraestrutura
			Art. 5º	Altera o art. 7º da lei n.º 9.984/2000, para tratar da responsabilidade pela requisição da declaração de reserva de disponibilidade hídrica.	Infraestrutura
			Art. 6º	Altera o art. 6º da lei n.º 10.233/2001, alterando as competências da Antaq e do DNIT para abranger as eclusas.	Agentes
2016	Lei n.º 13.341/2016	Altera as Leis n.º 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e 11.890, de 24 de dezembro de 2008, e revoga a Medida Provisória n.º 717, de 16 de março de 2016.	Arts 1º, 2º e 6º	Extingue a Secretaria de Portos da Presidência da República; e transforma o Ministério dos Transportes em Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, transferindo-lhe as respectivas competências, órgãos e entidades supervisionadas.	Agentes

ANO	ATO NORMATIVO	DESCRIÇÃO GERAL	ARTS. DE DESTAQUE	DETALHAMENTO	ENFOQUE PRINCIPAL
2019	Lei n.º 13.844/2019	Estabelece a organização básica dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios; e altera leis diversas.	Arts. 19 e 35	Estabelecem a criação do Ministério da Infraestrutura e definem a sua estrutura básica e áreas de competência.	Agentes
1969	Decreto-lei n.º 828/1969	Institui o Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo.	-	-	Agentes
1980	Decreto-lei n.º 1.801/1980	Consolida e altera a legislação relativa ao Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante, bem como do Fundo de Marinha Mercante e dá outras providências.	-	-	Embarcações
1934	Decreto n.º 24.643/1934	Decreta o Código de Águas.	Art. 2º	Estabelece que são águas públicas de uso comum, entre outros: as correntes, canais, lagos e lagoas navegáveis ou flutuáveis (alínea b).	Infraestrutura
			Art. 29	Estabelece que as águas públicas de uso comum, bem como o seu álveo, pertencem à União: quando marítimas; quando servem de limites da República com as nações vizinhas ou se estendam a território estrangeiro; quando situadas na zona de 100 quilômetros contígua aos limites da República com estas nações; quando sirvam de limites entre dois ou mais Estados; quando percorram parte dos territórios de dois ou mais Estados (inciso I, alíneas a, c, d, e, f). Estabelece, também, que essas águas pertencem aos Estados: quando sirvam de limites a dois ou mais Municípios; quando percorram parte dos territórios de dois ou mais Municípios (inciso II, alíneas a, b). Por fim, estabelece que as águas públicas de uso comum pertencem aos Municípios: quando, exclusivamente, situadas em seus territórios, respeitadas as restrições que possam ser impostas pela legislação dos Estados (inciso III, alínea a). Estabelece, ainda, que fica limitado o domínio dos Estados e Municípios sobre quaisquer correntes, pela servidão que a União se confere, para o aproveitamento industrial das águas e da energia hidráulica, e para navegação (§ 1º).	Infraestrutura
			Arts. 37 e 48	Estabelece que o uso das águas públicas se deve realizar sem prejuízo da navegação (art. 37), salvo no caso de uso para as primeiras necessidades da vida e no caso de lei especial que, atendendo a superior interesse público, o permita (art. 48, alíneas a, b). Estabelece, ainda, que a navegação poderá ser preterida sempre que ela não sirva efetivamente ao comércio (art. 48, parágrafo único).	Infraestrutura



ANO	ATO NORMATIVO	DESCRIÇÃO GERAL	ARTS. DE DESTAQUE	DETALHAMENTO	ENFOQUE PRINCIPAL
1969	Decreto n.º 666/1969	Institui a obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira e dá outras providências.	-	-	Embarcações
1993	Decreto n.º 968/1993	Regulamenta o Decreto-Lei n.º 828, de 5 de setembro de 1969, que instituiu o Fundo de Desenvolvimento Profissional Marítimo.	-	-	Agentes
1997	Decreto n.º 2.256/1997	Regulamenta o Registro Especial Brasileiro – REB, para embarcações de que trata a Lei n.º 9.432/1997.	Art. 2º	Estabelece que poderão ser registradas no REB, em caráter facultativo, as embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação. Estabelece, ainda, as condições em que as embarcações estrangeiras afretadas a casco nu, com suspensão de bandeira, poderão ter esse registro (parágrafo único).	Operação; Agentes; Embarcações
1998	Decreto n.º 2.596/1998	Regulamenta a Lei n.º 9.537/1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional.	Anexo, Art. 1º	Distingue grupos de aquaviários entre Marítimos, Fluviários, Pescadores, Mergulhadores, Práticos e Agentes de Manobra e Docagem.	Agentes
			Anexo, Art. 5º	Estabelece que a autoridade marítima poderá delegar competência para entidades especializadas, públicas ou privadas, para aprovar processos, emitir documentos, realizar vistorias e atuar em nome do Governo brasileiro em assuntos relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição ambiental.	Agentes
			Anexo, Art. 7º	Estabelece que constitui infração às regras do tráfego aquaviário a inobservância de qualquer preceito do Regulamento, de normas complementares emitidas pela autoridade marítima e de ato ou resolução internacional ratificado pelo Brasil, sendo o infrator sujeito às penalidades indicadas em cada artigo. Estabelece, ainda, que é da competência do representante da autoridade marítima a prerrogativa de estabelecer o valor da multa e o período de suspensão do Certificado de Habilitação, respeitados os limites estipulados no Regulamento (§ 1º).	Operação

ANO	ATO NORMATIVO	DESCRIÇÃO GERAL	ARTS. DE DESTAQUE	DETALHAMENTO	ENFOQUE PRINCIPAL
1998	Decreto n.º 2.596/1998	Regulamenta a Lei n.º 9.537/1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional.	Arts. 11 a 28	Estabelecem as infrações e penalidades no que se refere a: condução de embarcação ou contratação de tripulantes sem habilitação; documentação de habilitação e controle de saúde; Cartão de Tripulação de Segurança; Rol de Equipagem ou Rol Portuário; dotação de itens e equipamentos de bordo; registro e inscrição de embarcações; identificação visual da embarcação e demais marcações no casco; características das embarcações; certificados e documentos equivalentes, pertinentes à embarcação; equipamentos e luzes de navegação; requisitos de funcionamento dos equipamentos; e normas de transporte e tráfego. Estabelecem ainda infrações e penalidades aplicáveis ao comandante e ao prático; relativas à execução de obra sob, sobre ou às margens das águas; relativas à execução de pesquisa, dragagem ou lavra de jazida mineral sob, sobre ou às margens das águas; e relativas às normas e atos não previstos no regulamento.	Operação; Agentes; Embarcações
2013	Decreto n.º 8.033/2013	Regulamenta o disposto na Lei n.º 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.	-	-	Infraestrutura
2017	Decreto n.º 9.048/2017	Altera o Decreto n.º 8.033, de 27 de junho de 2013, que regulamenta o disposto na Lei n.º 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.	-	-	Infraestrutura
2004	Resolução ANA n.º 399/2004	Altera a Portaria n.º 707, de 17 de outubro de 1994, do Departamento Nacional de Águas e Energia Elétrica – DNAEE, e dá outras providências.	Art. 1º	Estabelece que os sistemas hidrográficos serão estudados, examinando-se as suas correntes de água sempre de jusante para montante e iniciando-se pela identificação do seu curso principal (item 5.2). Define que em cada confluência será considerado curso d'água principal aquele cuja bacia hidrográfica tiver a maior área de drenagem (item 5.3). A determinação das áreas de drenagem será feita com base na Cartografia Sistemática Terrestre Básica (item 5.4). Os braços de rios, paranás, igarapés e alagados não serão classificados em separado, uma vez que são considerados parte integrante do curso d'água principal (item 5.5).	Infraestrutura

ANO	ATO NORMATIVO	DESCRIÇÃO GERAL	ARTS. DE DESTAQUE	DETALHAMENTO	ENFOQUE PRINCIPAL
2012	Resolução ANA n.º 463/2012	Aprova condicionantes relativas a sistemas de transposição de desnível para a navegação em declarações de reserva de disponibilidade hídrica e outorgas de direito de uso de recursos hídricos de aproveitamentos hidrelétricos em cursos d'água de domínio da União.	-	-	Infraestrutura
2007	Resolução Antaq n.º 912/2007	Aprova a norma para outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de passageiros e de serviço de transporte misto na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional.	Anexo, art. 3º	Estabelece que somente poderá prestar o serviço de transporte de passageiros e o serviço de transporte misto na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional a empresa ou empresário legalmente autorizado pela Antaq.	Operação; Agentes
			Anexo, art. 4º	Estabelece que a autorização para explorar o serviço de transporte de passageiros ou de transporte misto na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional somente será outorgada a empresa ou empresário, desde que atendidos os requisitos técnicos, econômicos e jurídicos estabelecidos.	Operação; Agentes
			Anexo, art. 6º	Estabelece os requisitos técnicos (a serem cumpridos alternativamente) para a obtenção da autorização para explorar os serviços de transporte de passageiros e misto na navegação interior de percurso longitudinal: ser proprietária de pelo menos uma embarcação autopropulsada de passageiros ou de transporte misto, de bandeira brasileira, que não esteja fretada a terceiros, adequada à navegação pretendida e em condições de operação, pela requerente; ou apresentar contrato e cronograma físico e financeiro da construção de embarcação, adequada à navegação pretendida, em estaleiro brasileiro, bem como comprovar que, pelo menos, 10% do peso leve da embarcação ou o somatório dos pesos leves das embarcações, no caso de construção seriada, estejam edificados em estaleiro brasileiro; ter contrato de afretamento a casco nu de pelo menos uma embarcação autopropulsada ou conjunto de empurrador barcaça de bandeira brasileira, adequado à navegação pretendida e em condições de operação, com prazo de vigência superior igual ou superior a um ano, celebrado com o proprietário. Estabelece, adicionalmente, que a autorização especificada também poderá ser fornecida pela Antaq para obtenção de financiamento com recursos do FMM e para pré-registro de embarcação em construção no REB (incisos I, II, III, § 1º).	Operação; Agentes; Embarcações

ANO	ATO NORMATIVO	DESCRIÇÃO GERAL	ARTS. DE DESTAQUE	DETALHAMENTO	ENFOQUE PRINCIPAL
2007	Resolução Antaq n.º 912/2007	Aprova a norma para outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de passageiros e de serviço de transporte misto na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional.	Anexo, art. 7º	Estabelece os requisitos econômico-financeiros, bem como as exceções para microempresas e empresas de pequeno porte, para operação dos serviços de transporte de passageiros e de transporte misto na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional.	Operação; Agentes
			Anexo, art. 8º	Estabelece os requisitos jurídico-fiscais para operação dos serviços de transporte de passageiros e de transporte misto na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional.	Operação; Agentes
			Anexo, art. 9º	Estabelece que a prestação do serviço deve ocorrer em regime de livre concorrência.	Operação
			Anexo, art. 11	Estabelece que a autorizada somente poderá operar embarcação que estiver regularizada junto à Capitania, Delegacia ou Agência integrante do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA) da Marinha do Brasil e com apólice de Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por Suas Cargas (DPEM) em vigor.	Operação; Embarcações
			Anexo, art. 12	Estabelece obrigações da empresa autorizada, dentre as quais: a comunicação de qualquer alteração no esquema operacional (inciso II); o encaminhamento, em até cinco dias úteis, do termo de ocorrência, em caso de acidente (inciso IV); o envio bimestral de informações por linha, pontos de embarque e desembarque e por embarcação (inciso IX); entre outros.	Operação
			Anexo, arts. 14 e 15	Estabelecem as obrigações das empresas para com os usuários, bem como os deveres destes.	Operação
			Anexo, art. 20	Estabelece as infrações, penalidades e multas cabíveis.	Operação
2009	Resolução Antaq n.º 1.274/2009	Aprova a norma para outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia.	Anexo, art. 1º	Define que a norma tem por objeto estabelecer critérios e procedimentos para a autorização para prestação de serviços de transporte de passageiros, veículos e cargas, na navegação interior de travessia interestadual, internacional, em direção de rodovia ou ferrovia federal, ou em faixa de fronteira, por empresas brasileiras de navegação.	Operação
			Anexo, art. 3º	Estabelece que somente poderá prestar serviços de transporte de passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia a EBN autorizada pela Antaq.	Operação; Agentes
			Anexo, art. 4º-A	Estabelece que a pessoa jurídica que realizar o transporte de travessia exclusivamente de seus funcionários e/ou carga própria não se submete às disposições da norma.	Agentes

ANO	ATO NORMATIVO	DESCRIÇÃO GERAL	ARTS. DE DESTAQUE	DETALHAMENTO	ENFOQUE PRINCIPAL
2009	Resolução Antaq n.º 1.274/2009	Aprova a norma para outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia.	Anexo, art. 6º	Estabelece os requisitos técnicos para a obtenção da autorização para prestação de serviço de transporte de passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia: ser proprietária de pelo menos uma embarcação autopropulsada ou conjunto empurrador-barcaça, de bandeira brasileira, que não esteja fretada a terceiros, adequada à navegação pretendida; ou ter contrato de afretamento a casco nu de pelo menos uma embarcação autopropulsada ou conjunto de empurrador-barcaça de bandeira brasileira, adequado à navegação pretendida e em condições de operação, por prazo igual ou superior a um ano; possuir embarcação em construção, adequada à navegação pretendida, em estaleiro brasileiro, bem como comprovar que, pelo menos, 10% do seu peso leve ou o somatório dos pesos leves das embarcações, no caso de construção seriada, estejam edificados em estaleiro brasileiro (incisos I, II, III). Estabelece, adicionalmente, que a autorização especificada também poderá ser fornecida pela Antaq para obtenção de financiamento com recursos do FMM e para pré-registro de embarcação em construção no REB (§ 1º).	Operação; Agentes; Embarcações
			Anexo, art. 8º	Estabelece os requisitos econômico-financeiros para prestação de serviço de transporte de passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia.	Operação; Agentes
			Anexo, art. 9º	Estabelece os requisitos jurídico-fiscais para prestação de serviço de transporte de passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia: ser pessoa física ou jurídica que tenha por objeto social a navegação interior de travessia e comprovar regularidade fiscal.	Operação; Agentes
			Anexo, art. 10	Estabelece que o Estado ou Município que pretender prestar o serviço de transporte de passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia deverá constituir empresa pública ou sociedade de economia mista, a qual deverá atender todos os requisitos estabelecidos na Norma.	Agentes
			Anexo, arts. 10-A a 10-G	Estabelecem as condições da outorga de Autorização Especial.	Operação
			Anexo, art. 11	Estabelece que os preços dos serviços autorizados serão livres, e exercidos em ambiente de livre e aberta concorrência.	Operação
			Anexo, art. 13	Estabelece que a EBN somente poderá operar embarcação adequada à navegação pretendida que estiver em condições de operação e regularizada junto à Autoridade Marítima, e com apólice de Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por Suas Cargas (DPEM) em vigor.	Operação; Embarcações

ANO	ATO NORMATIVO	DESCRIÇÃO GERAL	ARTS. DE DESTAQUE	DETALHAMENTO	ENFOQUE PRINCIPAL
2009	Resolução Antaq n.º 1.274/2009	Aprova a norma para outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia.	Anexo, art. 14	Estabelece obrigações da empresa autorizada, dentre as quais: informar, em até cinco dias úteis, a ocorrência de acidente na prestação do serviço autorizado; e o envio, por meio do Sistema de Desenvolvimento da Navegação (SDN), até o dia 30 do mês subsequente, de informações por linha de navegação de travessia (incisos V, VIII).	Operação
			Anexo, arts. 16 a 17	Estabelecem as obrigações das empresas para com os usuários, bem como os deveres destes.	Operação
			Anexo, arts. 20 a 23	Estabelecem as infrações, penalidades e multas cabíveis.	Operação
2009	Resolução Antaq n.º 1.558/2009	Aprova a norma para a outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de cargas na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional.	Anexo, art. 3º	Estabelece que somente poderá prestar serviço de transporte de cargas na navegação interior de percurso longitudinal a EBN autorizada pela Antaq.	Operação; Agentes
			Anexo, art. 6º	Estabelece os requisitos técnicos para a obtenção da autorização para prestar serviço de transporte de cargas na navegação interior de percurso longitudinal: ser proprietária de pelo menos uma embarcação autopropulsada ou conjunto de empurrador-barcaça, de bandeira brasileira, que não esteja fretada a terceiros, adequada à navegação pretendida; ou ter contrato de afretamento a casco nu de pelo menos uma embarcação autopropulsada ou conjunto de empurrador-barcaça de bandeira brasileira, construídas em estaleiro nacional, adequada à carga a ser transportada; ou possuir embarcação em construção, adequada à navegação pretendida, em estaleiro brasileiro, bem como comprovar que, pelo menos, 10% do seu peso leve ou o somatório dos pesos leves das embarcações, no caso de construção seriada, estejam edificados em estaleiro brasileiro (incisos I, II, III). Estabelece, adicionalmente, que a autorização especificada também poderá ser fornecida pela Antaq para obtenção de financiamento com recursos do FMM e para pré-registro de embarcação em construção no REB (§ 1º).	Operação; Agentes; Embarcações
			Anexo, art. 8º	Estabelece os requisitos econômico-financeiros para prestação de serviço de transporte de cargas na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional.	Operação; Agentes
			Anexo, art. 9º	Estabelece os requisitos jurídico-fiscais para prestação de serviço de transporte de cargas na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional: ser pessoa física ou jurídica que tenha por objeto social a navegação interior de transporte longitudinal de cargas e comprovar regularidade fiscal (incisos I, II).	Operação; Agentes

ANO	ATO NORMATIVO	DESCRIÇÃO GERAL	ARTS. DE DESTAQUE	DETALHAMENTO	ENFOQUE PRINCIPAL
2009	Resolução Antaq n.º 1.558/2009	Aprova a norma para a outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de cargas na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional.	Anexo, art. 10	Estabelece que os preços dos serviços autorizados serão livres e exercidos em ambiente de livre e aberta concorrência.	Operação
			Anexo, art. 12	Estabelece que a EBN somente poderá operar embarcação adequada à navegação pretendida que estiver em condições de operação e regularizada junto à Autoridade Marítima, e com apólice de Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por Suas Cargas (DPEM) em vigor.	Operação; Embarcações
			Anexo, art. 17	Estabelece as obrigações da autorizada.	Operação
			Anexo, art. 22	Estabelece que as multas serão aplicadas de acordo com o porte da empresa, variando de até 20% para microempresa a até 100% para empresa de grande porte.	Operação
			Anexo, art. 24	Estabelece as infrações, penalidades e multas cabíveis.	Operação
2010	Resolução Antaq n.º 1.864/2010	Aprova a norma para disciplinar o afretamento de embarcação para operar na navegação interior.	Anexo, art. 1º	Esclarece que a norma tem por objeto estabelecer os procedimentos e critérios para o afretamento de embarcação para operar na navegação interior, por empresa brasileira de navegação, para o transporte de passageiros, cargas ou ambos. Estabelece ainda que a navegação interior de percurso nacional somente poderá ser realizada por embarcação de bandeira brasileira e, nos casos previstos, por embarcação de bandeira estrangeira afretada por empresa brasileira de navegação (parágrafo único).	Operação
			Anexo, arts. 4º e 5º	Estabelecem que somente a EBN poderá afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu (art. 4º), sendo que, para os dois primeiros casos (por viagem e por tempo), é necessária a autorização da Antaq, que ocorre nos casos especificados (art. 5º).	Operação; Embarcações
			Anexo, arts. 6º e 7º	Estabelece as situações de afretamento de embarcação que independem de autorização da Antaq (art. 6º), ainda que devam ser registradas nessa agência, mediante comunicação (art. 7º).	Operação; Embarcações
			Anexo, arts. 10 a 20	Estabelecem os procedimentos e informações da circularização, bem como as referentes ao bloqueio do pedido de afretamento (total ou parcial) e a situações de ausência de bloqueio.	Operação; Embarcações
			Anexo, arts. 29 a 32	Estabelece as infrações, penalidades e multas cabíveis.	Operação

ANO	ATO NORMATIVO	DESCRIÇÃO GERAL	ARTS. DE DESTAQUE	DETALHAMENTO	ENFOQUE PRINCIPAL
2014	Resolução Antaq n.º 3.285/2014	Aprova a norma para outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia por microempreendedores individuais.	Anexo, art. 1º	Esclarece que a norma tem por objeto estabelecer critérios e procedimentos para a autorização para prestação de serviços de transporte de passageiros, veículos e cargas, na navegação interior de travessia interestadual, internacional ou em diretriz de rodovia, ferrovia federal, ou em faixa de fronteira por microempreendedores individuais.	Operação
			Anexo, art. 3º	Estabelece que o microempreendedor individual poderá obter outorga de autorização de prestação de serviços de travessia, atendidos os requisitos técnicos, econômico-financeiros e jurídico-fiscais.	Operação; Agentes
			Anexo, art. 5º	Estabelece que os preços dos serviços autorizados serão livres e exercidos em ambiente de livre e aberta concorrência.	Operação
			Anexo, art. 7º	Estabelece que o microempreendedor individual somente poderá operar embarcação adequada à navegação pretendida que estiver em condições de operação e regularizada junto à Autoridade Marítima, e com apólice de Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por Suas Cargas (DPEM) em vigor.	Operação; Embarcações
			Anexo, art. 8º	Estabelece as obrigações do autorizado.	Operação
			Anexo, arts. 10 a 13	Estabelece as infrações, penalidades e multas cabíveis.	Operação
1994	Portaria DNAEE n.º 707/1994	Aprova a norma para classificação dos cursos d'água brasileiros quanto ao domínio – Norma DNAEE n.º 06.	Item 5	Estabelece que cada curso d'água, desde a sua foz até a sua nascente, será considerado como unidade indivisível, para fins de classificação quanto ao domínio (item 5.1). Estabelece ainda que, quando, em uma confluência, desaparecer para montante a denominação do trecho de jusante, dentre os cursos confluentes, aquele cuja bacia hidrográfica tiver a maior área de drenagem será considerado como continuação do trecho de jusante, formando com este um curso d'água único, para fins de classificação. Neste caso, os demais cursos confluentes serão considerados afluentes do curso principal, passando a ser examinados em separado (item 5.4). Por sua vez, os braços de rios, paranás, igarapés e baías, não serão classificados em separado, uma vez que são considerados como parte integrante do curso d'água principal (item 5.7).	Infraestrutura
2003	Norma da Autoridade Marítima – Normam n.º 13/DPC	Normas da Autoridade Marítima para aquaviários.	-	Estabelece normas de procedimentos relativos ao ingresso, inscrição e à carreira dos aquaviários pertencentes aos 1º, 2º, 3º, 4º, 5º e 6º Grupos e para concessão e emissão de Certidão de Serviços de Guerra.	Operação
2005	Norma da Autoridade Marítima – Normam n.º 02/DPC	Normas da Autoridade Marítima para embarcações empregadas na navegação interior.	-	Estabelece normas da Autoridade Marítima para embarcações destinadas à navegação interior.	Embarcações; Carga/Passageiros



ANO	ATO NORMATIVO	DESCRIÇÃO GERAL	ARTS. DE DESTAQUE	DETALHAMENTO	ENFOQUE PRINCIPAL
2008	Norma da Autoridade Marítima – Normam n.º 17/DHN	Normas da Autoridade Marítima para auxílios à navegação.	-	Estabelece normas, procedimentos e instruções sobre auxílios à navegação, para aplicação nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), contribuindo, conseqüentemente, para a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção de poluição nas vias navegáveis.	Operação
2011	Norma da Autoridade Marítima – Normam n.º 28/DHN	Normas da autoridade marítima para navegação e cartas náuticas.	-	Estabelece normas, orientações, procedimentos, e divulga informações sobre a atividade de navegação, para aplicação no mar territorial e nas vias navegáveis interiores brasileiras, contribuindo, conseqüentemente, para a segurança da navegação, bem como a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção de poluição ambiental por parte de embarcações de quaisquer nacionalidades.	Operação
2012	Norma da Autoridade Marítima – Normam n.º 30/DPC	Normas da autoridade marítima para o ensino profissional marítimo de aquaviários.	-	Estabelece procedimentos operacionais do Sistema do Ensino Profissional Marítimo (SEPM) relativos a aquaviários.	Operação; Agentes
2013	Norma da Autoridade Marítima – Normam n.º 04/DPC	Normas da Autoridade Marítima para operação de embarcações estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras.	-	Estabelece procedimentos administrativos para a operação de embarcações de bandeira estrangeira em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), com exceção das empregadas em esporte e/ou recreio, visando à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana e à prevenção da poluição no meio aquaviário.	Operação; Embarcações
2013	Norma da Autoridade Marítima – Normam n.º 08/DPC	Normas da Autoridade Marítima para tráfego e permanência de embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras.	-	Estabelece procedimentos administrativos para o tráfego e permanência de embarcações de bandeiras brasileira e estrangeira em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), visando à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana e à prevenção da poluição no meio aquaviário.	Operação; Embarcações
2014	Norma da Autoridade Marítima – Normam n.º 20/DPC	Norma da Autoridade Marítima para o gerenciamento da água de lastro de navios.	-	Estabelece requisitos referentes à prevenção da poluição por parte das embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), no que tange ao gerenciamento da água de lastro.	Operação; Embarcações
2002	Norma Regulamentadora MTE n.º 30	Norma regulamentadora de segurança e saúde no trabalho aquaviário.	-	Objetiva a proteção e a regulamentação das condições de segurança e saúde dos trabalhadores aquaviários.	Operação; Agentes

FONTE: ELABORAÇÃO CNT.





***CNT*** | Confederação  
Nacional do  
Transporte

Setor de Autarquias Sul | Quadra 1  
Bloco "J" | Edifício Clésio Andrade | 13º andar | CEP: 70070-944 | Brasília-DF | Brasil  
Central de Relacionamento: 0800 728 2891 | [www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br)