



POSICIONAMENTO CONTRA A PARALISAÇÃO DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ

A Federação Nacional das Empresas de Navegação Aquaviária (FENAVEGA), o Sindicato dos Armadores de Navegação Fluvial do Estado de São Paulo (SINDASP), a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE), a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), a Associação das Empresas Cerealistas do Brasil (ACEBRA), a Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (ANEC), a Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (ANUT), a Associação Brasileira dos Produtores de Soja (Aprosoja Brasil), e a Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ), vêm por meio desta, manifestar seu posicionamento **CONTRÁRIO** à paralisação da Hidrovia Tietê-Paraná, nos seguintes termos:

O corredor logístico conhecido como Hidrovia Tietê-Paraná é um dos principais corredores de transporte do país para o escoamento da produção de soja, milho, madeira, celulose, cana-de-açúcar, etc. Anualmente, a Hidrovia Tietê-Paraná escoia 9 milhões de toneladas por ano. Trata-se de via extremamente importante para o escoamento da produção agrícola dos estados de São Paulo, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Minas Gerais e Paraná, onde historicamente já foram investidos mais de R\$ 10 bilhões em obras de infraestrutura pública para a navegação. Além disso, mais de 2 bilhões de reais foram investidos pela iniciativa privada na construção de embarcações, estaleiros navais, terminais portuários, indústrias e complexos de turismo e lazer, e emprega mais de 6.400 postos de trabalho diretos e indiretos.

Em 2021, segundo dados do Departamento Hidroviário – DH da Secretaria de Transportes e Logística do Estado de São Paulo, o volume de carga na hidrovia já acumula crescimento de mais de 80% no volume em relação a 2020, com previsão de superar R\$ 4 bilhões de reais de mercadorias transportadas até final do ano. Atualmente, mais de 20 grandes comboios de cargas de várias empresas de transporte fluvial operam ininterruptamente na hidrovia, retirando diariamente das estradas mais de 2.500 caminhões, contribuindo, com isso, para a redução dos custos logísticos, de acidentes nas estradas e de emissão de poluentes na atmosfera.

Desde a gênese da Hidrovia Tietê-Paraná, havia ideia de permitir que a geração de energia e o transporte utilizassem harmoniosamente o potencial hidráulico dos rios Tietê e Paraná. Contudo, ao passar dos anos esse princípio foi se esvaziando, quase sempre com o aval dos governos, sendo que o setor de energia elétrica, a passos largos, apoderou-se dos recursos hídricos naqueles rios.



Com tal comportamento, somado a recorrentes períodos de crise hídrica, os reservatórios das diversas usinas foram sendo usados sistematicamente para produzir sempre mais energia, de sorte que vivemos já há muito tempo com escassez de água e reservatórios abaixo de seus níveis mínimos.

O constante desrespeito ao uso múltiplo das águas e a falta de planejamento do setor elétrico, fez com que historicamente ocorressem períodos em que o transporte de carga, passageiros e turismo, através da Hidrovia Tietê-Paraná, sofresse grande impacto, chegando até mesmo à paralisação, tal como ocorreu entre 2014/2015. Naquele período, a navegação comercial ficou paralisada durante 22 meses, causando prejuízo superior a R\$ 1 bilhão de reais para o setor de transporte e agronegócio, e gerando milhares de demissões e consequentes fechamentos de postos de trabalho na região.

Atualmente, notícias veiculadas quase diariamente dão conta de que os reservatórios se encontram abaixo de seus níveis normais, e que certamente haverá falta de água, pois não há nenhuma previsão de chuva suficiente para restabelecer os níveis normais dos reservatórios.

Todavia, e novamente andando na contramão dos fatos, há uma movimentação por parte do Operador Nacional do Sistema Elétrico – ONS e do Ministério de Minas e Energia – MME, no sentido de pressionar a Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico – ANA para rebaixar ainda mais o nível do reservatório de Ilha Solteira e, conseqüentemente, o de Três Irmãos (interligados pelo canal artificial de Pereira Barreto), para a cota 319,00 msnm, para produzir exclusivamente energia, o que paralisará toda a operação da Hidrovia Tietê-Paraná, além de afetar outros usos da água (portos, turismo, lazer, irrigação e piscicultura) nos 38 municípios de quatro Estados da Federação, localizados às margens destes reservatórios, onde vivem mais de 840 mil pessoas.

A propósito, nestes reservatórios, essenciais para a manutenção da navegação comercial na Hidrovia Tietê-Paraná, há outorga do Direito de Uso de Recurso Hídrico nº 1297 de 01/07/2019, emitido pela ANA, estabelecendo que o nível d'água mínimo operativo de 325,40 msnm deverá ser mantido até 30 de setembro de 2023, prazo informado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, para conclusão das obras de derrocamento entre as Usinas Hidrelétricas de Nova Avanhandava e Três Irmãos, a partir de quando poderá ser praticado o nível d'água mínimo normal à montante de 323,00 msnm.

Tudo leva a crer que, novamente, o setor elétrico vai buscar ditar as regras para se apossar da água para geração de energia elétrica, em detrimento dos demais setores econômicos, como transporte, irrigação e pesca.



Tendo em vista que para as mais diversas atividades econômicas a água é instrumento fundamental, há quase 25 anos, fora criada a [Lei nº 9.433, de 8 de Janeiro de 1997](#), também conhecida como Lei das Águas. A legislação supracitada institui a Política Nacional de Recursos Hídricos e cita logo em seu primeiro artigo os fundamentos desta política pública:

Art. 1º A Política Nacional de Recursos Hídricos baseia-se nos seguintes fundamentos:

I - a água é um bem de domínio público;

II - a água é um recurso natural limitado, dotado de valor econômico;

III - em situações de escassez, o uso prioritário dos recursos hídricos é o consumo humano e a dessedentação de animais;

IV - a gestão dos recursos hídricos deve sempre proporcionar o uso múltiplo das águas;

V - a bacia hidrográfica é a unidade territorial para implementação da Política Nacional de Recursos Hídricos e atuação do Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos;

VI - a gestão dos recursos hídricos deve ser descentralizada e contar com a participação do Poder Público, dos usuários e das comunidades.

Os incisos ressaltados são cristalinos em sua interpretação direta. O uso múltiplo deve ser SEMPRE proporcionado, e segue com a afirmação de que a lei deve ser aplicada de forma isonômica para todos os setores. Não há previsão legal de supremacia do setor elétrico. Desta forma, não há como a navegação aceitar normas infralegais, ou, ainda, decisões de colegiados formados estritamente por membros do setor elétrico, que garantam o uso exclusivo das águas, contrariando o fundamento da múltipla utilização. A navegação também não pede, de forma alguma, o uso exclusivo para essa atividade, apenas que se cumpra a lei para haver equilíbrio entre seus usos. Sua única supremacia deve ser é “o consumo humano e a dessedentação de animais;”, como disposto legalmente.

Em relação ao transporte hidroviário, importante frisar que se trata de usuário não consuntivo da água, ou seja, a navegação não consome água para a sua atividade, mas, via de regra, é a que sofre as consequências imediatas do recorrente mau uso por parte de outros setores.

Além disso, é preciso registrar o encaminhamento de minuta de Medida Provisória pelo MME, instituindo a Câmara de Regras Operacionais Excepcionais para Usinas Hidrelétricas (CARE), com o fim de estabelecer limites de uso, armazenamento e vazão das usinas hidrelétricas, com o



propósito de aperfeiçoar a utilização dos recursos hídricos pelo setor elétrico, obviamente. Por isso mesmo, por favorecer o setor elétrico em detrimento do uso múltiplo estabelecido na Lei Federal 9433/97, essa minuta de Medida Provisória é evidentemente impertinente. Essa minuta entra em conflito com o princípio elementar do uso múltiplo, declarando a hegemonia do setor elétrico.

Estamos dispostos a fazer a nossa parte e colaborar com o Governo e a Sociedade, dentro do uso múltiplo das águas. Em um esforço coletivo dos usuários de navegação aqui representados, mesmo acarretando aumento dos custos operacionais e risco adicional na operação das embarcações, conseguiríamos em caráter excepcional reduzir o calado de navegação de forma gradativa, que atualmente está em 2,7 m, para até 2,4 m, limite técnico mínimo para que as embarcações não encalhem, e não comprometa a segurança da navegação. Para que isso seja possível, o nível d'água do reservatório da Usina de Ilha Solteira, e conseqüentemente da Usina Três Irmãos, poderia ser reduzido gradativamente de 325,40 msnm para até 325,10 msnm. Abaixo do nível d'água 325,10 msnm, a navegação comercial fica comprometida, devido à pouca profundidade e ao risco de encalhe, impossibilitando a passagem das embarcações com segurança. Queremos trabalhar em conjunto com o Governo e a Sociedade para que não haja a paralisação da hidrovia e não revivamos o período de prejuízos econômicos bilionários e desempregos de 2014/2015.

Ainda ressaltamos que a falta de aplicação do uso múltiplo das águas, assim como a não finalização das obras de Nova Avanhandava, não apenas ameaça a continuidade das operações atuais da hidrovia, como afugenta investimentos na casa dos bilhões, que aguardam uma definição sobre o calado e a referida obra.

Por fim, por todas as razões acima expostas, as entidades signatárias deste documento vêm muito respeitosamente posicionarem-se **CONTRÁRIAS a paralisação da Hidrovia Tietê-Paraná**, requerendo que seja garantido o cumprimento das normas legais estabelecidas, desde o uso múltiplo das águas prevista na Lei das Águas, como a Outorga com os níveis mínimos operativos, além de que haja retomada imediata e conclusão das obras do Pedral de Nova Avanhandava.

Brasília/DF, 18 de Junho de 2021