



FRENTE
PARLAMENTAR

DAS HIDROVIAS

RELATÓRIO 2006/2007

COMPOSIÇÃO DA FRENTE PARLAMENTAR DAS HIDROVIAS

Coordenador: Deputado João Caraméz

Relator: Ricardo Luiz Camargo, da Fundação Instituto de Administração – FIA

Secretária Executiva: Cleyde Dini, da Assembléia Legislativa

Membros Efetivos: Deputados:**Legislatura 2007-2011**

Aloisio Vieira (PDT)

Antonio Carlos da Silva (PSDB)

Antonio Salim Curiati (PP)

Antonio Mentor (PT)

Bruno Covas (PSDB)

Campos Machado (PTB)

Carlos Giannasi (PSOL)

Célia Leão (PSDB)

Celino Cardoso (PSDB)

Celso Giglio (PSDB)

Donisete Braga (PT)

Enio Tatto (PT)

Fernando Capez (PSDB)

Gilson de Souza (DEM)

Hamilton Pereira (PT)

João Caraméz (PSDB)

José Augusto (PSDB)

José Zico Prado (PT)

Marcos Zerbini (PSDB)

Maria Lúcia Amary (PSDB)

Maria Lúcia Prandi (PT)

Mauro Bragato (PSDB)

Orlando Morando (PSDB)

Paulo Alexandre Barbosa (PSDB)

Pedro Tobias (PSDB)

Rafael Silva (PDT)

Reinaldo Alguz (PV)

Roberto de Moraes (PPS)

Roberto Engler (PSDB)

Roberto Felicio (PT)

Roberto Massafera (PSDB)

Rodolfo Costa e Silva (PSDB)

Samuel Moreira (PSDB)

Sérgio Olímpio Gomes (PV)

Membros Efetivos: Deputados –**Legislatura 2003-2007**

Alberto Turco Loco (PSDB)

Arnaldo Jardim (PPS)

Arthur Alves Pinto (PL)

Célia Leão (PSDB)

Celino Cardoso (PSDB)

Duarte Nogueira (PSDB)

Giba Marson (PV)

Hamilton Pereira (PT)

João Caraméz (PSDB)

José Bittencourt (PDT)

José Zico Prado (PT)

Marcelo Bueno (PTB)

Mauro Bragato (PSDB)

Orlando Morando (PSDB)

Pedro Tobias (PSDB)

Ricardo Trípoli (PSDB)

Roberto Engler (PSDB)

Rosmary Correa (PSDB)

Sidney Beraldo (PSDB)

Vaz de Lima (PSDB)

Vanderley Macris (PSDB)

Membros Colaboradores

Administração da Hidrovia Tietê – Paraná -
Núcleo de Obras e Melhoramentos,
Ministério dos Transportes
- **ARAHNA**
João Gomes Ribeiro Neto

**Administração Terminal Portuário de
Presidente Epitácio – ATEPPE**
Adenir Marcos de Melo

**Agência de Desenvolvimento Tietê –
Paraná – ADTP**
Carlos Schad
José Roberto dos Santos
Paulo Renato Nanô

**Agência Nacional dos Transportes
Aquaviários – ANTAQ**
Marco Augusto Alves Weber
Nanci Stoltz de Souza Fontenelle
Sebastião Carneiro

Arenglo Brasil Consultoria
Elcio Ribeiro

Associação Paulista de Municípios - APM
Antonio César Simão
Eduardo Cruz

Câmara Municipal de Anhembi
Raul Marcel da Silva

Comando do 8º Distrito Naval
Comandante Antonio Carlos Mendes

Consultoria J.A
James Aboud

**Departamento de Águas e Energia
Elétrica – DAEE**
Ricardo Lange

**Departamento Hidroviário da Secretaria
de Estado dos Transportes - DH**
Augusto Olavo Leite
Marcelo Poci Bandeira
Oswaldo F. Rossetto Jr.
Pedro Victoria Jr.

**Federação das Indústrias de São Paulo –
FIESP**

José Vitor Mamede

**FIA - Fundação Instituto de
Administração**
Afonso Celso Medina
Ricardo Luiz Camargo
Roberto Alonso Ribeiro

Fundação Mario Covas
Cláudio de Senna Frederico

Gelehrter Consultoria
Rui Gelehrter da Costa Lopes

**Instituto de Desenvolvimento, Logística,
Transporte e Meio Ambiente –
IDELT**
Edson Rodrigues
Vera Bussinger

**Instituto de Pesquisas Tecnológicas –
IPT**
Antonio Camargo Jr - Consultor

Instituto Rio Tietê
Carlos Afonso Pierantoni Gamboa
Claudino Nobrega

Prefeitura Municipal de Rosana
Bivaldo Mariano

Secretaria de Estado do Meio Ambiente
Marcelo Arreguy
Marcos Mattiusso

**Sindicato das Empresas de Navegação
de São Paulo – SINDASP**
George Alberto Takahashi

**Sindicato dos Trabalhadores em
Transportes Fluviais no Estado de São
Paulo**
Osmar da Silva

Transrio Navegação Fluvial Ltda.
Andrelino Novazzi Neto

Membro Honorário
Adriano Murgel Branco

SUMÁRIO

I. APRESENTAÇÃO	7
1. FRENTE PARLAMENTAR DAS HIDROVIAS: COMPOSIÇÃO E HISTÓRICO	10
II. SUMÁRIO EXECUTIVO	13
III. SITUAÇÃO ATUAL DO MODAL HIDROVIÁRIO PAULISTA: UMA SÍNTESE	21
1. O SISTEMA HIDROVIÁRIO PAULISTA	22
2. RIOS NAVEGÁVEIS E POTENCIALMENTE NAVEGÁVEIS	23
3. PORTOS E TERMINAIS	24
3.1. PORTO DE SANTOS	25
3.2. PORTO DE SÃO SEBASTIÃO	25
4. TRAVESSIAS MARÍTIMAS, LACUSTRES E FLUVIAIS	27
5. A HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ	30
5.1. DADOS FÍSICOS	31
5.2. TERMINAIS	33
5.3. FROTA PARA TRANSPORTE DE CARGAS	36
5.4. VOLUME DE CARGA TRANSPORTADA	36
5.5. POTENCIAL DE TRANSPORTE	37
6. COMPARAÇÃO COM OUTROS MODAIS: PARÂMETROS AMBIENTAIS E ECONÔMICOS	38
6.1. BALANÇO SOCIAL	42
6.2. OS BENEFÍCIOS SOCIAIS DA NAVEGAÇÃO NA HTP	44
IV. CONSIDERAÇÕES E PROPOSTAS DA FPH POR MACRO-ÁREA	47
1. LOGÍSTICA	47
1.1. SITUAÇÃO ATUAL	47
1.2. PRIORIDADES IDENTIFICADAS	55
1.2.1. INVESTIMENTOS EM INFRA-ESTRUTURA	55
1.2.2. TRIBUTÁRIO – FISCAL	55

1.2.3.	INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO	56
1.2.4.	INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA	56
2.	REGULAÇÃO, TRIBUTAÇÃO E MEIO AMBIENTE	58
2.1.	INTRODUÇÃO	58
2.2.	ENTIDADES PÚBLICAS ATUANTES NA ATIVIDADE HIDROVIÁRIA	58
2.3.	PRINCIPAIS ENTRAVES REGULATÓRIOS	60
2.3.1.	RESOLUÇÕES AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ	60
2.3.2.	RESOLUÇÕES CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – CONAMA	60
2.3.3.	DESCUMPRIMENTO DA LEI Nº 9.433/97	61
2.3.4.	AUTORIZAÇÃO PARA USO DAS BORDAS DOS RESERVATÓRIOS	61
2.3.5.	TEMPO DE MANUTENÇÃO DAS ECLUSAS	61
2.3.6.	SEGURO PARA A CARGA	62
2.3.7.	FISCALIZAÇÃO DO TRÂNSITO DE EMBARCAÇÕES	62
2.4.	ÓRGÃOS GESTORES DAS HIDROVIAS	63
2.4.1.	DEPARTAMENTO HIDROVIÁRIO – DH	63
2.4.2.	ADMINISTRAÇÃO DA HIDROVIA DO PARANÁ – AHRANA	64
2.5.	POLÍTICA TRIBUTÁRIA	67
2.5.1.	DESONERAÇÃO FISCAL NA OPERAÇÃO DE TRANSPORTE MULTIMODAL	67
2.5.2.	ICMS INTERESTADUAL	67
2.5.3.	ICMS INTRAESTADUAL (INTERMUNICIPAL)	67
2.5.4.	INCENTIVOS FISCAIS PARA A INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO E REPAROS DE EMBARCAÇÕES	67
2.5.5.	ISS NO TRANSBORDO DE CARGAS NOS TERMINAIS HIDROVIÁRIOS	68
2.6.	POLÍTICA AMBIENTAL	68
2.6.1.	INICIATIVAS DO DH: ATIVOS AMBIENTAIS	68
2.6.2.	SISTEMA DE INFORMAÇÕES GEOGRÁFICAS	69
2.6.3.	PLANO BÁSICO DE CONTINGÊNCIA PARA O TRANSPORTE DE CARGAS PERIGOSAS	69
2.6.4.	PLANO DE MANEJO DE PLANTAS AQUÁTICAS	69
2.6.5.	CONVÊNIO DE COOPERAÇÃO COM A MARINHA	70
2.6.6.	EDUCAÇÃO AMBIENTAL: PROGRAMA TIETÊ NAS ESCOLAS	70
2.6.7.	MECANISMOS DE DESENVOLVIMENTO LIMPO	70
2.6.8.	LICENCIAMENTO AMBIENTAL	71
2.6.9.	A IMPORTÂNCIA AMBIENTAL DA HIDROVIA TIETÊ PARANÁ NO CONTEXTO DE UMA AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA	72
2.7.	AÇÃO CIVIL PÚBLICA	73

2.7.1.	HISTÓRICO	73
2.7.2.	PROPOSTAS E PERSPECTIVAS DE SOLUÇÃO PARA A HIDROVIA JÁ EM FUNCIONAMENTO	74
2.8.	TRAVESSIAS: FORMAS E MODELOS PARA MELHORIA DOS SERVIÇOS	75
3.	INSTITUCIONALIZAÇÃO DO ÓRGÃO GESTOR DAS HIDROVIAS	76
3.1.	HISTÓRICO DA IMPLANTAÇÃO DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ	76
3.2.	BREVE HISTÓRICO DA GESTÃO HIDROVIÁRIA NO ESTADO DE SÃO PAULO	86
3.3.	PLANO ESTRATÉGICO HIDROVIÁRIO	89
3.3.1.	PERSPECTIVAS DO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO NO ESTADO	92
3.4.	A REORGANIZAÇÃO DO SETOR HIDROVIÁRIO PAULISTA E A REESTRUTURAÇÃO DO DH	98
3.4.1.	REORGANIZAÇÃO DO SETOR DE TRANSPORTE HIDROVIÁRIO	98
3.4.2.	A ESTRUTURA ATUAL DO DEPARTAMENTO HIDROVIÁRIO	101
3.4.3.	O NOVO MODELO INSTITUCIONAL	104
4.	DIVULGAÇÃO	110
V.	CONCLUSÃO	117

I. APRESENTAÇÃO

A grande movimentação de mercadorias e pessoas no mundo globalizado tem promovido a revisão das matrizes de transporte em vários países, levando-os a procurar alternativas para reduzir custos e aumentar a competitividade dos seus produtos.

Como é sabido, a competitividade dos produtos agrícolas americanos está relacionada à utilização do transporte hidroviário. Na União Européia, a diversidade do transporte por hidrovias, que é dotada de grande intermodalidade, atende a praticamente todos os tipos de carga, a granel ou em contêiner. A China, por sua vez, está envolvida com a modernização de seus antigos canais. Enquanto isso, o nosso país, que possui a maior bacia hidrográfica do mundo, não consegue utilizar com mais intensidade o modal hidroviário de transportes.

Apenas nos anos 1980, graças à visão do saudoso governador Franco Montoro, São Paulo despertou para a importância dessa modalidade de transporte. Foi durante seu governo que se deu a adoção de uma política de incentivo à hidrovias, dando início às obras que transformariam em realidade o sonho de tornar comercialmente navegável o rio Tietê. Deve-se também fazer uma saudação à grande luta travada por Catullo Branco, que na década de 1950 iniciou o processo, dentro da Assembléia Legislativa de São Paulo, para que esses recursos fossem aproveitados.

Em 1981, o Estado possuía 300 km de rios navegáveis, por meio dos quais se fazia o transporte regional de cana-de-açúcar, material de construção e calcário. À medida que foram sendo concluídas as diversas obras dos aproveitamentos múltiplos nos rios Tietê e Paraná, o trecho paulista passou a contar com mais de 800 km de vias navegáveis perfazendo 2.400 km até atingir o Estado de Goiás e Minas Gerais, ao norte, e Mato Grosso do Sul, Paraná e Paraguai, ao sul.

Pode-se dizer que existe, hoje, uma excelente rota para escoamento dos produtos brasileiros, com influência sobre uma área de 1,5 milhão de quilômetros quadrados e

que oferece uma série de oportunidades de bons negócios, mas que não está sendo devidamente aproveitada.

Com uma capacidade estimada de transporte de 20 milhões de toneladas/ano, a hidrovia Tietê-Paraná transporta, atualmente, apenas 4 milhões de toneladas/ano, o que corresponde a 20% de sua capacidade. Mesmo com o crescimento anual de 12 a 15%, ainda há muito por se fazer para que a hidrovia Tietê-Paraná possa efetivamente se consolidar e contribuir para a economia do Estado e do país.

Além disso, existem outros projetos na área de transporte aquaviário no Estado de São Paulo, com estimativas bastante otimistas de uso dos recursos hídricos como vias navegáveis, a exemplo dos reservatórios Billings e Guarapiranga, do rio Ribeira de Iguape, e o desenvolvimento da navegação nos rios Grande, Paranapanema e Paraíba do Sul.

Deve-se ressaltar que a conclusão das obras de ampliação da calha do rio Tietê e o programa de obras de controle da poluição abrem a perspectiva de utilização do trecho metropolitano da hidrovia Tietê-Paraná, também chamado de Hidrovia Metropolitana, para o transporte de cargas e passageiros.

A proposta de incrementar o uso da hidrovia não implica a retirada de cargas dos demais modais. Trata-se de viabilizar uma importante alternativa para desafogar os demais sistemas de transportes, evitando-se aumentos de índices de congestionamentos, acidentes, custos operacionais e impactos ambientais.

Por todos esses motivos, entendeu-se fundamental criar a Frente Parlamentar das Hidrovias, como um importante fórum de debates e de mobilização, por meio da qual a Assembléia Legislativa de São Paulo, em conjunto com representantes da sociedade civil, possa empreender e fortalecer gestões para o melhor aproveitamento das hidrovias.

E é com muita satisfação que a Frente Parlamentar das Hidrovias apresenta seu primeiro Relatório, onde se consubstancia os diagnósticos produzidos e as primeiras ações de melhoria sugeridas.

Deputado João Caraméz – Coordenador da Frente Parlamentar das Hidrovias



1. FRENTE PARLAMENTAR DAS HIDROVIAS: COMPOSIÇÃO E HISTÓRICO

A Frente Parlamentar das Hidrovias – FPH foi instituída em março de 2006, por meio do Termo de Adesão de iniciativa do Deputado João Caraméz e subscrito por vinte deputados estaduais.

Além dos parlamentares que subscreveram o Termo de Adesão, considerados membros efetivos, integram a Frente Parlamentar das Hidrovias técnicos e representantes de entidades, públicas ou privadas, na condição de membros colaboradores.

Constitui objeto da FPH incrementar a utilização racional e integrada dos recursos hídricos do Estado de São Paulo para o transporte de cargas e passageiros e desenvolver o seu potencial econômico, em conjunto com as entidades representativas do setor.

Compete à FPH realizar estudos, debates, seminários e demais providências no sentido de:

- i. Defender as hidrovias como fator de integração regional e de impulsionador do modal de transporte menos agressivo ao Meio Ambiente;
- ii. Impulsionar o aproveitamento múltiplo e a utilização racional e integrada dos recursos hídricos;
- iii. Desenvolver de forma sustentada o potencial turístico, cultural, de lazer e esportivo dos recursos hídricos;
- iv. Defender as Hidrovias como importante segmento da rede logística de transportes de cargas do Estado de São Paulo;
- v. Apoiar projetos de preservação e recuperação do rio Tietê incluindo a Região Metropolitana de São Paulo;
- vi. Viabilizar projetos e investimentos para os municípios situados na área limdeira da Hidrovia Tietê-Paraná e fomentar a navegação nos rios Paranapanema e Grande, visando o desenvolvimento regional;

- vii. Apoiar o desenvolvimento de regras para padronização dos portos;
- viii. Apoiar a criação de um fundo de desenvolvimento sustentado para a Hidrovia Tietê-Paraná.
- ix. Fomentar a utilização da Hidrovia Tietê-Paraná e desenvolver o seu potencial econômico.

Ao longo de 2006, a FPH promoveu reuniões ordinárias, com a participação de Deputados, de representantes do Poder Executivo estadual, de órgãos de regulação, de empresários e da sociedade civil. Participou também de encontros com lideranças regionais, com a FIESP e com a Secretaria da Fazenda de São Paulo, para tratar de questões afetas ao transporte hidroviário.

No primeiro ano de atividades, a FPH priorizou temas que focalizassem a Hidrovia Tietê-Paraná – HTP, com destaque para as ações visando aproveitar o potencial da infraestrutura existente.

GRUPOS DE TRABALHO

1. LOGÍSTICA

Objetivo: apontar as perspectivas da Intermodalidade: verificar os potenciais de implementação de curto (5 anos) e médio prazo (10 anos); de integração do sistema hidroviário ao rodoviário e ao ferroviário.

2. INSTITUCIONALIZAÇÃO DO ÓRGÃO GESTOR DAS HIDROVIAS

Objetivo: agilização do projeto que transforma o DH em autarquia e que está em tramitação no Executivo.

3. QUADRO: REGULAÇÃO, POLÍTICA TRIBUTÁRIA E POLÍTICA AMBIENTAL

Objetivo: subsidiar o aprimoramento da legislação que disciplina as atividades relacionadas à Hidrovia em termos tributários, ambientais e regulatórios.

4. DIVULGAÇÃO

Objetivo: comunicar a importância das hidrovias, para incluir o assunto Hidrovia nas principais pautas do cenário nacional.

Vários encontros foram realizados para discutir as questões previamente estabelecidas. Para cada grupo de trabalho foi designado um coordenador e uma agenda foi definida para apresentação, em reunião ordinária da Frente, dos resultados de seus trabalhos com sugestões de ações a serem empreendidas.

Esses resultados e ações compõem este Relatório, que deverá ser enviado ao Secretário dos Transportes tendo em vista subsidiar e incentivar políticas públicas que contemplem as hidrovias.

II. SUMÁRIO EXECUTIVO

Quadro Sintético das Ações Sugeridas

A Tabela a seguir sumariza o conjunto de ações detalhadas no corpo deste Relatório e discutidas nos grupos de trabalho e nas plenárias da Frente Parlamentar das Hidrovias. Essas ações estão em correspondência com a meta proposta pelo Departamento Hidroviário, e defendida pela Frente Parlamentar, de que o modal hidroviário tenha uma participação de 6% no sistema de transporte paulista, num prazo de vinte anos.

Tabela 1 – Quadro sintético de ações

Âmbito	Pontos Críticos	Ações Propostas
Logístico e macro-logístico	Infra-estrutura	<p>Inserção das diretrizes do Planejamento Estratégico do modal no Plano Plurianual-PPA – 2008-2011.</p> <p>Cumprimento das diretrizes do PPA.</p> <p>Eliminação das principais restrições físicas de navegação:</p> <ul style="list-style-type: none"> Alargamento e proteção de pontes; Aprofundamento dos canais de navegação. <p>Melhoramento dos acessos rodoviários e ferroviários aos terminais.</p> <p>Implantação, no médio prazo, de garagem de espera nas eclusas da Hidrovia.</p> <p>Implantação de marinas, estaleiros de manutenção, condomínios e hotéis, normas e procedimentos de controle etc., visando ao desenvolvimento regional do turismo.</p>
	Integração modal	<p>Fomento às integrações logísticas com outros modais.</p> <p>Implantação de terminais multimodais no formato, quando possível, de Plataformas Logísticas.</p> <p>Internacionalização das cargas. Bolívia, Paraguai, Argentina com expansão hidroviária para o Rio Paraguai, através do melhoramento das condições de navegação até Itaipu, no Rio Paraná.</p> <p>Interestadualização das cargas, com expansão hidroviária para Goiás, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Paraná e Minas Gerais, através de um programa de incentivos fiscais na hidrovia.</p> <p>Estímulo à proposição de políticas mais arrojadas de fomento e desenvolvimento regional sustentável para a Hidrovia Tietê-Paraná com a implementação de indústria, atividades de construção naval, turismo, na área de influência da hidrovia.</p> <p>Criação de Programa de Motivação Empresarial com os setores de transporte e logística nas esferas rodoviária, hidroviária, ferroviária, portuária e cabotagem.</p> <p>Integração de órgãos governamentais para ações necessárias para a viabilização da multimodalidade.</p> <p>Instituição de Sistema Simulador de Custo de Frete, com as diversas integrações entre a hidrovia e outros modais.</p> <p>Mobilização institucional e privada para execução orçamentária e redução de barreiras tributárias, regulatórias e institucionais.</p>

Âmbito	Pontos Críticos	Ações Propostas
Regulação, tributação e meio ambiente	Resoluções ANTAQ	<p>Revisão da Resolução no. 356/86: resumir procedimentos e exigências, reconhecer os termos de autorização concedidos no passado, e possibilitar que não apenas empresas proprietárias de embarcações, mas também empresas afretadoras de embarcações na hidrovia possam ser autorizadas a explorar serviço de transporte de carga na navegação interior de percurso longitudinal;</p> <p>Revisão da Resolução no. 510/05: resumir os procedimentos e exigências, e possibilitar que empresas proprietárias e arrendatárias de Terminais Hidroviários possam ser autorizadas a construir, explorar e ampliar terminais portuários de uso privativo, inclusive para movimentar exclusivamente carga de terceiros.</p>
	Resoluções CONAMA	Revisão das Resoluções 001/86 e 237/97, esclarecendo as especificidades para o licenciamento de hidrovias.
	Descumprimento da Lei Nº 9.433	Gestão para o cumprimento da legislação e regulamentação das condições de operação dos reservatórios junto às Geradoras Elétricas, com interveniência e arbitramento da Agência Nacional de Águas – ANA, Operador Nacional do Sistema – ONS e AHRANA, órgão gestor da HTP no trecho do Paraná.
	Uso das bordas de reservatórios	Análise da conveniência de transferência da gestão das áreas de borda destinadas a instalações hidroviárias, e competência para respectiva autorização de uso, aos órgãos gestores das hidrovias.
	Manutenção das eclusas	Redução do tempo de paralisação das eclusas para manutenção geral, uma vez que há cargas na hidrovia que necessitam ser transportadas com regularidade de fluxo.
	Seguro da carga	Solicitação de revisão da taxa de sinistralidade junto a SUSEP, com base no histórico de acidentes na Hidrovia Tietê-Paraná, que está sendo compilado pelo comando do 8º Distrito Naval.

Âmbito	Pontos Críticos	Ações Propostas
Regulação, tributação e meio ambiente	Trânsito de embarcações	<p>Adoção pela AHRANA, na sua área de jurisdição, de medidas similares às que estão sendo implementadas no Rio Tietê, especialmente aquelas relativas ao Controle de Tráfego:</p> <p>Desenvolvimento do Projeto do Sistema Supervisório do Centro de Controle Operacional do DH – CCO/DH, que contempla controles como monitoramento de embarcações via transponders, registros de eclusagens, de passagens sob pontes e em canais, e de dados meteorológicos em pontos remotos, banco de dados com proposta de disponibilização de informações aos usuários;</p> <p>Convênio celebrado entre a Marinha e o DH visando a cooperação nas atividades de monitoração das operações de transporte de cargas e de fiscalização do cumprimento das normas operacionais na HTP, na área de administração do DH. Implantação de:</p> <p>Central operacional, com banco de dados atualizados, em tempo integral, com disponibilidade de informações diversas;</p> <p>Sinalizações de Km (PK);</p> <p>Sinalizações de localizações dos portos, travessias e estaleiros;</p> <p>Pontos de apoio abrigados;</p> <p>Postos de abastecimento de óleo, água e combustível;</p> <p>Locais para descanso das tripulações, e reabastecimento de mantimentos;</p> <p>Locais estratégicos para socorro, munidos de equipes de salvatagem e empurrador de apoio (disque socorro);</p> <p>Placas com indicação de telefone “disque denúncia”, em casos como roubos de cargas, contrabandos e outras ocorrências;</p> <p>Placas, com indicação de telefone para comunicação e solicitação de reposição de bóias e sinalizações. Sinalizações de Km (PK).</p> <p>Criação de norma para Porto Público (pequenas cargas).</p>

Âmbito	Pontos Críticos	Ações Propostas
Regulação, tributação e meio ambiente	Regulação	<p>Concessão de autorização para que afretadores de embarcações possam ser reconhecidos como transportadores de cargas na hidrovia, mediante contrato de afretamento de embarcações e cumprimento de exigências da Marinha.</p> <p>Concessão de autorização para que empresas possam operar e arrendar terminais hidroviários como prestadores de serviço, movimentando carga de terceiros.</p>
	Política tributária	<p>Desoneração fiscal na Operação de Transporte Multimodal.</p> <p>Contato com as Secretarias da Fazenda dos Estados pertencentes à área de influência da Hidrovia Tietê-Paraná (SP, MG, GO, MS e PR) com o objetivo de desburocratizar e incentivar a utilização do transporte multimodal com ênfase na participação do modal hidroviário.</p> <p>Redução do ICMS Interestadual: consultar as Secretarias da Fazenda dos Estados, através da Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo e do CONFAZ, sobre a possibilidade de redução ou mesmo isenção do ICMS no transporte hidroviário de cargas e passageiros, viabilizando carga de retorno.</p> <p>Redução do ICMS Intermunicipal: propor ao Governador do Estado o encaminhamento de solicitação à Secretaria da Fazenda, para a implementação de convênio já autorizado pelo CONFAZ, com vistas à isenção do ICMS no transporte hidroviário de cargas.</p> <p>Encaminhamento ao Governador do Estado de solicitação à Secretaria da Fazenda, para redução ou isenção do ICMS para aços planos, perfis, motores, reversores, peças de reposição, hélices, equipamentos eletrônicos e de segurança utilizados em embarcações de transporte hidroviário de cargas e passageiros.</p> <p>Contato com as Prefeituras e Câmaras Municipais dos Municípios ao longo da Hidrovia Tietê-Paraná, mostrando as vantagens que o transporte hidroviário pode trazer ao município, e sensibilizando-os a reduzir ou mesmo isentar as operações de transbordo de carga de ISS.</p> <p>Fomento à construção e reparo naval na hidrovia, por meio de incentivos fiscais na aquisição de chapas de aço, peças e motores e demais atividades da cadeia.</p>

Âmbito	Pontos Críticos	Ações Propostas
Regulação, tributação e meio ambiente	Ação civil pública contra a Hidrovia em pendência desde 1998	Encaminhamento de moção de apoio ao Governo do Estado à solução dos entraves e impasses causados pela Ação Civil Pública, solicitando prioridade de gestões que resultem em rápido acordo com o Ministério Público Federal, no sentido de se efetuar a regularização ambiental da HTP.
Gestão	Dispersão da Gestão Hidroviária no Estado de São Paulo	<p>Institucionalização do Departamento Hidroviário como Órgão Gestor do Setor: transformação e reestruturação do DH em entidade descentralizada dotada de autonomia orçamentária, financeira, técnica, administrativa e por de poder de polícia.</p> <p>Agilização na apresentação à Assembléia Legislativa do projeto de lei que transforma o Departamento Hidroviário em autarquia.</p>
Divulgação	Ausência de planejamento para uma comunicação moderna e integrada, com uma Estratégia de Imagem para a Hidrovia	<p>Desenvolvimento de um Plano de Comunicação para a Hidrovia para torná-la: notável, notada, imprescindível, cidadã, empresária:</p> <p>Construção de um portal na internet que centralize todas as informações relativas ao modal hidroviário;</p> <p>Identificação de institutos de pesquisa, ONGs e demais entidades públicas e privadas interessadas na manutenção do portal;</p> <p>Incentivo às ações informativas socioeducativas, culturais etc junto a comunidades ribeirinhas.</p>
	Falta de integração na comunicação entre os diversos órgãos	<p>Organizar a comunicação de forma integrada no plano:</p> <p>OFICIAL/INSTITUCIONAL: DH – Departamento Hidroviário, a AHRANA – Administração da Hidrovia do Paraná, a Marinha do Brasil, a ANTAQ, o DNIT e outros órgãos podendo ter pelo menos quatro tipos de abordagens:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Balanço Social; b. Prestação de Contas; c. Projetos; d. Novas Regulamentações etc.; <p>PRIVADO/COMERCIAL/NEGÓCIOS: será de acordo com a política de divulgação de cada agente privado, recomendando-se os princípios aqui propostos.</p>

Âmbito	Pontos Críticos	Ações Propostas
Divulgação		<p>CULTURAL/AMBIENTAL e HISTÓRICO: da mesma forma e de acordo com a linha de comunicação proposta, desenvolver conteúdos para conquistar o apoio de setores fora da ação direta econômica do empreendimento, desde a simpatia ambiental à constituição gradativa de uma sensação de envolvimento positivo em relação à hidrovia, desenvolvendo um vínculo de raiz através da sua história. Organizar as ações de comunicação adotando:</p> <ul style="list-style-type: none">Criação de identidade visual e logotipiaCriação de mensagem segmentados conforme público alvoEstratégia de mensagem deve estabelecer que a hidrovia é empreendimento estruturante de longo prazo, um sistema logístico ambientalmente sustentável; e não uma obra a ser concluída num governo apenas.

III. SITUAÇÃO ATUAL DO MODAL HIDROVIÁRIO PAULISTA: UMA SÍNTESE

Diferentes serviços de transporte hidroviário encontram-se em plena atividade no Estado de São Paulo, que conta com um desenvolvido sistema de navegação interior (Hidrovias e Terminais), diversas travessias, lacustres e fluviais e dois importantes portos marítimos, voltados tanto à navegação de longo curso quanto à cabotagem.

Embora tenham sido elaborados importantes planos de navegação fluvial e marítima entre as décadas de 1930 e 1950, de que são os principais exemplos o plano de uso múltiplo das águas no rio Tietê e a implantação do Porto de São Sebastião, o Estado de São Paulo ainda não assumiu uma posição firme em relação ao transporte hidroviário. Ao contrário, deixou cair para um segundo plano os seus próprios projetos na área de navegação fluvial. O resultado é que 93% do transporte de cargas dentro de seu território se realizam por rodovia.

Somente a partir da década de 1980, o governo paulista começou a tentar uma mudança de rumo ao implantar as comportas nas eclusas já construídas no rio Tietê e renovar e equilibrar, economicamente, o transporte ferroviário (a FEPASA chegou a transportar 23 milhões de toneladas em 1986). Essas ações, em conjunto com a pavimentação de estradas vicinais importantes para o escoamento da produção do Interior, contribuíram para a ampliação do transporte hidroviário.

Em particular, realizou-se naquele período a retificação, reforma e ampliação do trecho ferroviário Campinas/Santos e a integração hidro-ferroviária, começando pelo terminal intermodal de Pederneiras.

Infelizmente, a maior parte desses esforços não teve continuidade nos anos seguintes, chegando o Estado, até mesmo, a abrir mão de seu controle sobre a respeitável rede de ferrovias que possuía. Entretanto, os planos de navegação interior, particularmente na Hidrovia Tietê-Paraná, e de expansão do Porto de São Sebastião, tiveram continuidade principalmente nos anos mais recentes.

1. O SISTEMA HIDROVIÁRIO PAULISTA

O Sistema Hidroviário Paulista é constituído pela rede de rios navegáveis e potencialmente navegáveis, lagos e reservatórios e pela costa marítima do Estado.

A atividade hidroviária predominante (Tabela 2) é o transporte de cargas na Hidrovia Tietê-Paraná, que compreende os rios Paraná, Tietê e Piracicaba, destacada na Figura 1. Os demais rios assinalados, interiores e de divisas do Estado, integram o Sistema Viário Nacional, estabelecido pelo Plano Nacional de Viação (PNV).



Figura 1 – Sistema hidroviário paulista

Tabela 2 – Atividade hidroviária no Estado de São Paulo

	FLUVIAL	MARÍTIMA
LINHAS LONGITUDINAIS	<ul style="list-style-type: none"> • HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ • HIDROVIA METROPOLITANA 	<ul style="list-style-type: none"> • HIDROVIAS LITORÂNEAS • CABOTAGEM
TRAVESSIAS	<ul style="list-style-type: none"> • INTERIORES • METROPOLITANAS 	<ul style="list-style-type: none"> • LITORÂNEAS
PORTOS E TERMINAIS	<ul style="list-style-type: none"> • TERMINAIS NA HTP 	<ul style="list-style-type: none"> • SANTOS • SÃO SEBASTIÃO

2. RIOS NAVEGÁVEIS E POTENCIALMENTE NAVEGÁVEIS

A Tabela 3 apresenta as extensões navegáveis e potencialmente navegáveis dos rios pertencentes ao Estado de São Paulo, ou à interface deste com outros estados, de acordo com o Plano Nacional de Viação (PNV), estabelecido pela Lei nº. 5.917, de 10/09/1973, o Plano Nacional de Vias Navegáveis Interiores (PNVNI) e o Plano Estadual de Recursos Hídricos (2000-2003).

Tabela 3 - Rios navegáveis e potencialmente navegáveis no Estado de São Paulo

Rios Navegáveis	Trecho	Extensão (km)
Grande	da Foz até UH Água Vermelha	240
Paraná	Santa Fé do Sul até Porto Primavera	390
São José dos Dourados	da Foz até Canal de Pereira Barreto	40
Tietê	da Foz até Barra Bonita	510
Total		1.180
Potencialmente Navegáveis		
Grande	da UH Água Vermelha até Rifaina	300
Mogi-Guaçu	da Foz até Mogi-Guaçu	240
Paraíba do Sul	São José dos Campos até Cruzeiro	170
Paranapanema	da Foz até Itapetininga	760
Pardo	da Foz até S. José do Rio Pardo	280
Peixe	da Foz até Marília	250
Piracicaba	da Foz até Paulínia	193
Ribeira de Iguape	da Foz até divisa do Estado	330
Tietê	de Barra Bonita até Mogi das Cruzes	463
Total		2.986
Estado de São Paulo		4.166

Fonte: Plano Estratégico Hidroviário - DH / 2005.

3. PORTOS E TERMINAIS

O Estado de São Paulo conta com os portos marítimos de Santos e São Sebastião, com alguns terminais privados nessas regiões litorâneas, e com os terminais que atendem a

navegação interior, em rios e represas, especialmente aqueles localizados na Hidrovia Tietê-Paraná.

3.1. PORTO DE SANTOS

Inaugurado em 1892, o Porto de Santos é administrado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo – Codesp, vinculada ao Ministério dos Transportes. Localizado no centro do litoral do Estado de São Paulo, ele se estende ao longo de um estuário limitado pelas ilhas de São Vicente e Santo Amaro, distando 2 km do oceano Atlântico.

O cais possui extensão total de 11.350 m, com profundidade variando entre 5 e 14 m, onde operam terminais para carga geral, contêineres, granéis sólidos, granéis líquidos, embarcações ro-ro, e outros tipos de carga. O Porto conta com 45 armazéns internos e 39 armazéns externos, perfazendo 517.000 m², com uma capacidade estática de 416.000 t. Existe, ainda, um frigorífico com 7.000 m², e capacidade estática de 4.000 t. O Porto dispõe de 33 pátios de estocagem, internos e externos.

Maior porto do hemisfério sul, Santos atende grande parte das regiões sudeste, sul, centro-oeste, e os países do Mercosul, tendo movimentado 76,3 milhões de toneladas de cargas em 2006. Na balança comercial, o Porto de Santos participou em 2004 com 27% do total brasileiro.

Na exportação, as principais cargas movimentadas pelo Porto de Santos são: soja, farelo de soja, cítricos e sucos cítricos, açúcar, café em grão, café solúvel, carne, frutas, óleo combustível, óleo diesel, álcool, gasolina, óleo vegetal, madeira, papel, produtos siderúrgicos, produtos têxteis, veículos, peças para veículos, pneus e couro.

Na importação, as principais cargas movimentadas são: carvão, minério, adubos, enxofre e produtos químicos.

3.2. PORTO DE SÃO SEBASTIÃO

O Porto de São Sebastião foi concedido pela União ao Estado de São Paulo em 1934. Situado na parte setentrional do litoral do Estado, apresenta condições excepcionais de

calado à navegação dada a sua configuração natural, sendo considerada uma das melhores regiões portuárias do mundo.

A cidade de São Sebastião localiza-se geograficamente entre as duas maiores metrópoles brasileiras e é também muito próxima a uma área densamente industrializada abrangendo o Vale do Paraíba, ABC, Região de Campinas, sul de Minas Gerais e sul do Rio de Janeiro.

As instalações compreendem um Terminal Público composto de um píer com 4 berços, sendo o maior com 150 m de comprimento e profundidade de 8,2 m, tendo movimentado, em 2006, cerca de 430 mil toneladas de carga, principalmente de importação. Os produtos movimentados pelo porto são: na importação, malte, cevada, barrilha, sulfato e enxofre; e na exportação, automóveis, açúcar e animais vivos.

Na área portuária também se localiza o Terminal Privativo da Petrobrás, Terminal Marítimo Almirante Barroso – TEBAR, para óleo e derivados, operando em dois píers, compondo 4 berços numa extensão de 905 m, com profundidade variando de 14 a 26 m. Para armazenamento são utilizados 43 tanques representando 2.100.000 t de capacidade estática.

A administração portuária em São Sebastião é exercida pela DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S.A., por força de permissão de serviço e uso de bens móveis e imóveis outorgada pela Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo, conforme Decreto Estadual 29.884, de 04 de maio de 1989.

Antecipando-se ao término do contrato de Concessão, que ocorreria em outubro de 2007, o Governo do Estado obteve da União, mediante a assinatura de um convênio, em junho, a delegação para administrar e explorar o Porto de São Sebastião por mais 25 anos.

O convênio assinado prevê que o Governo do Estado constitua uma nova empresa gestora em sua administração indireta, para substituir a DERSA na administração do Porto.

A delegação obtida permitirá ao Estado desenvolver parceria com a iniciativa privada para a efetivação de mais um importante corredor de exportação, interligando as regiões do interior paulista ao litoral norte.

4. TRAVESSIAS MARÍTIMAS, LACUSTRES E FLUVIAIS

O Estado de São Paulo conta com serviços de transporte de passageiros e de veículos realizados em travessias marítimas, lacustres e fluviais e também com uma linha regular de navegação litorânea.

Algumas travessias são realizadas em reservatórios das geradoras de energia, e foram implantadas a fim de restabelecer ligações interrompidas pelo próprio enchimento desses reservatórios.

Essas travessias são operadas, direta ou indiretamente, por diferentes agentes públicos, ou privados: órgãos e empresas estatais, prefeituras municipais, empresas concessionárias de energia elétrica e prestadores de serviço de transporte.

A Secretaria dos Transportes, por meio da DERSA, é responsável pela operação de algumas travessias marítimas de veículos, passageiros e mistas, além de uma linha de lancha no extremo sul do litoral do Estado, num percurso de 37 km.

Em parceria com municípios, a Secretaria dos Transportes celebrou convênios e implantou quatro travessias em lagos de reservatórios de geradoras de energia, com embarcações do Departamento Hidroviário e da DERSA, cuja operação compete às prefeituras municipais.

Levantamento realizado pela DERSA no final da década de 80¹ identificou um total de 48 travessias em operação, com pelo menos um atracadouro em território paulista. Dessas, 34 estavam sob jurisdição estadual e 14 sob esfera federal, por situarem-se em rios na divisa de estados.

¹ Documento: Cadastro dos Serviços de Navegação de Travessias de Corpos de Água no Estado de São Paulo – CÓGITO / DERSA.

Há necessidade de atualização permanente no cadastro das travessias existentes no Estado. A seguir, com o objetivo de exemplificar o alto grau de variação das situações existentes, indicando a necessidade de definição de política pública para o setor, são apresentados em dois Quadros um conjunto de informações sobre travessias no Estado de São Paulo:

Travessias Marítimas

Travessia	Localização	Tipo de Embarcação	Passag	Veíc.	Operador
São Sebastião / Ilhabela	Lit. Norte	Balsa	X	X	DERSA
São Sebastião / Ilhabela	Lit. Norte	Lancha	X		DERSA
Santos / Guarujá	Lit. Centro	Balsa Mista	X	X	DERSA
Santos / Vicente de Carvalho	Lit. Centro	Lancha	X		DERSA
Guarujá / Bertioga	Lit. Centro	Balsa	X	X	DERSA
Santos / Guarujá (Ponta da Praia)	Lit. Centro	Lancha	X		Privado
Santos / Guarujá (Praia de Sta. Cruz dos Navegantes)	Lit. Centro	Catraia	X		Privado
Santos / Guarujá (Praia do Goes)	Lit. Centro	Catraia	X		Privado
Santos / Vicente de Carvalho	Lit. Centro	Catraia	X		Privado
Guarujá / Bertioga	Lit. Centro	Catraia	X		Privado
Iguape / Juréia	Lit. Sul	Balsa	X	X	DERSA
Cananéia / Porto Cubatão	Lit. Sul	Balsa	X	X	DERSA
Cananéia / Ilha Comprida	Lit. Sul	Balsa	X	X	DERSA
Cananéia / Ariri	Lit. Sul	Lancha	X		DERSA

Travessias Lacustres e Fluviais

Travessia	Localização	Tipo de Embarcação	Passagem	Veíc.	Operador
Bororé	Represa Billings	Balsa	X	X	EMAE
Taquacetuba	Represa Billings	Balsa	X	X	EMAE
João Basso	Represa Billings	Balsa	X	X	EMAE
Ribeirão Branco,	Reservatório Paraibuna	Balsa	X	X	CESP
Varginha	Reservatório Paraibuna	Balsa	X	X	CESP
Paraibuna / Natividade da Serra	Reservatório Paraibuna	Balsa	X	X	CESP
Bairro das Palmeiras (Natividade da Serra)	Reservatório Paraibuna	Balsa	X	X	P.M. Natividade da Serra
Boracéia / Itapuí	Rio Tietê	Balsa	X	X	AES TIETÊ
Itaju / Arealva	Rio Tietê	Balsa	X	X	Privado
Ibitinga / Bairro Monte Alegre	Rio Jacaré-Guaçú	Balsa	X		P.M. Ibitinga (Conv. DERSA)
Fartura / Itaporanga	Rio Paranapanema	Balsa	X	X	P.M. Fartura (Conv. DERSA)
Fartura / Barão de Antonina	Rio Paranapanema	Balsa	X		P.M. Fartura (Conv. DERSA)
Paranapanema / Itatinga	Rio Paranapanema	Balsa	X	X	P.M. Paranapanema P.M. Itatinga (Conv. DERSA)
Euclides da Cunha (SP) / Terra Rica (PR)	Rio Paranapanema	Balsa	X	X	Privado
Iporanga / Ivoporanduva	Rio Ribeira de Iguape	Balsa	X	X	P.M. Iporanga
Porangaba / Galvão	Rio Ribeira de Iguape	Balsa	X	X	P.M. Porangaba
Porangaba / Pilões	Rio Ribeira de Iguape	Balsa	X	X	P.M. Porangaba
Eldorado / São Pedro	Rio Ribeira de Iguape	Balsa	X	X	P.M. Eldorado

Travessia	Localização	Tipo de Embarcação	Passag.	Veículo	Operador
Riolândia (SP) / São Fco. de Salles (MG)	Rio Grande	Balsa	X	X	Privado
Santa Albertina (SP) / Estrela da Barra (MG)	Rio Grande	Balsa	X	X	Privado
Santa Clara D'Oeste (SP) / Pontal do Triâng. Mineiro (MG)	Rio Grande	Balsa	X	X	Privado
Paulicéia (SP) / Brasilândia (MS)	Rio Paraná	Balsa	X	X	Privado

5. A HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ

Nos últimos 50 anos, o Governo do Estado de São Paulo promoveu, nos rios Tietê e Paraná, a implantação de barragens equipadas com eclusas para a formação de bacias hidrográficas e aproveitamento energético; efetuou a abertura de canais para melhoria das condições de navegação e sinalização da rota de navegação de todo o trecho.

O resultado foi a consolidação de um sistema de transporte hidroviário associado às malhas de transporte rodoviário e ferroviário.

A Hidrovia Tietê-Paraná insere-se nesse sistema de transporte multimodal, funcionando como alternativa de corredor de exportação, abrangendo os Estados de São Paulo, Paraná, Mato Grosso do Sul, Goiás e Minas Gerais, uma região de 76 milhões de hectares, onde é gerada quase a metade do produto interno brasileiro.

Esse sistema hidroviário, no rio Tietê, é administrado pelo Departamento Hidroviário (DH), da Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo, e, no rio Paraná, pela Administração da Hidrovia do Paraná (AHRANA), vinculada ao Ministério dos Transportes.



5.1. DADOS FÍSICOS

Nas barragens do sistema Tietê-Paraná, foram progressivamente implantadas eclusas, assegurando, com o término de Jupιά e Porto Primavera no final da década de 1990, a atividade hidroviária ao longo de mais de 2.400 km de vias fluviais navegáveis, interligando assim cinco estados brasileiros (Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Paraná e São Paulo) e o Mercosul.

Tabela 4 - Hidrovia Tietê-Paraná – extensão (km)

Rio	Vias Principais	Vias Secundárias	TOTAL
Rio Tietê	650	150	800
Rio Paraná	1.100	500	1.600
TOTAL	1.750	650	2.400

Tabela 5 - Hidrovia Tietê-Paraná – características das eclusas

Barragens	Operadora	Fiscalizador	Cameras	Comprimento útil (m)	Largura útil (m)	Desnível máximo (m)	Inauguração	
Rio Tietê	Barra Bonita	AES – Tietê	DH	1	142	12	25	1973
	Bariri	AES – Tietê	DH	1	142	12	24	1968
	Ibitinga	AES – Tietê	DH	1	142	12	23	1986
	Promissão	AES – Tietê	DH	1	142	12	27	1986
	Nova Avanhandava	AES – Tietê	DH	2	142	12	32,6	1991
	Três Irmãos	CESP	DH	2	142	12	49	1994
Barragens	Operadora	Fiscalizador	Cameras	Comprimento útil (m)	Largura útil (m)	Desnível máximo (m)	Inauguração	
Rio Paraná	Ilha Solteira	CESP	AHRANA	-	-	-	-	sem eclusa
	Jupιά	CESP	DH	1	210	17	23	1998
	Porto Primavera	CESP	AHRANA	1	210	17	23	1999
	Itaipu	Itaipu	AHRANA	-	-	-	-	sem eclusa

As barragens de Ilha Solteira e Itaipu não possuem eclusas. A navegação utiliza o Canal de Pereira Barreto e é feita nos reservatórios.



5.2. TERMINAIS

Basicamente um terminal é constituído por um atracadouro e uma estrutura de retroporto, com acesso em terra por um ou mais modais de transporte, seja rodoviário, ferroviário ou hidroviário.

Os terminais hidroviários interiores podem destinar-se a passageiros, inclusive os de turismo, e à movimentação de cargas.

Os terminais na Hidrovia Tietê-Paraná foram estabelecendo-se desde os anos 70, como elementos integrantes de rotas multimodais que envolvem mais de um modal de transporte, e pertencem tanto a operadores logísticos quanto a embarcadores donos de carga.

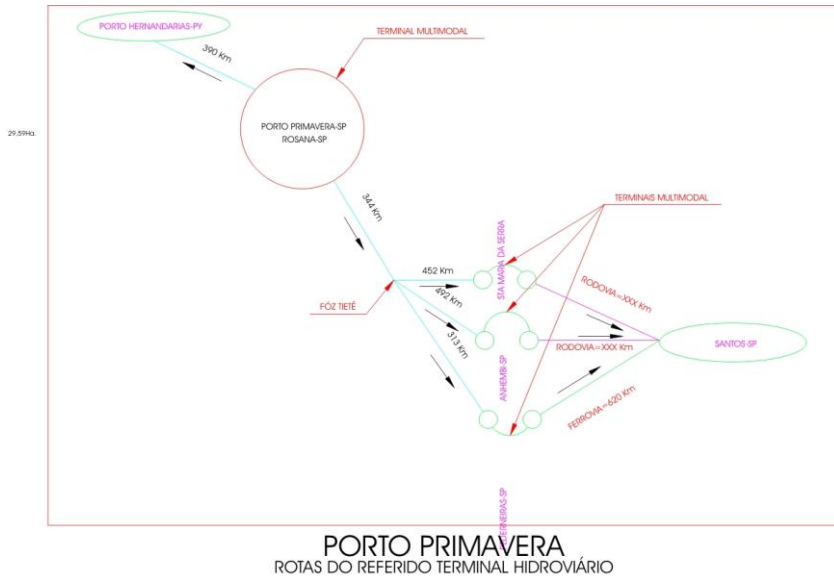
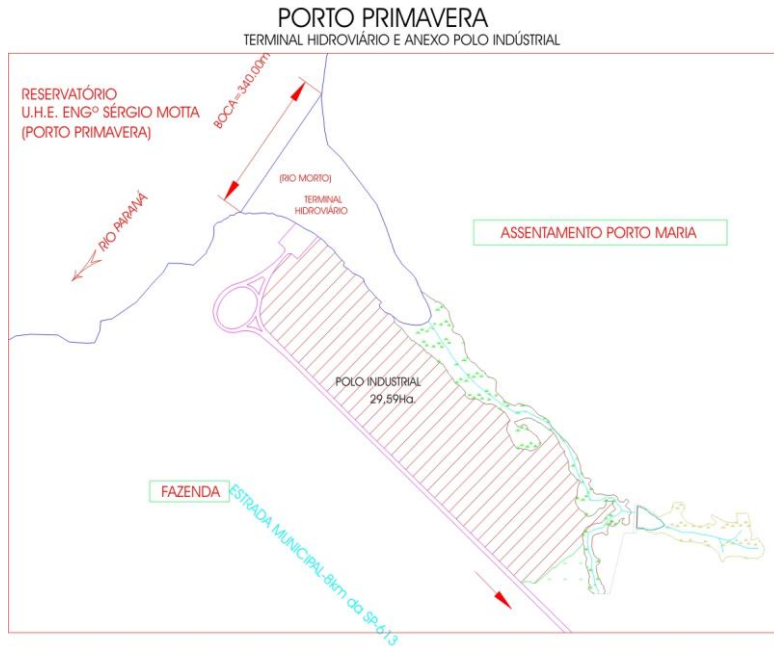
A seguir, relacionam-se os principais terminais e os municípios em que se encontram:

Conchas	(SP)	- Terminal CESP/CNAGA
Anhembi	(SP)	- Terminal NOVA ROSEIRA
Anhembi	(SP)	- Terminal EPN/TORQUE
Santa Maria da Serra	(SP)	- Terminal ADM/SARTCO
Jaú	(SP)	- Terminal COSAN/USINA DIAMANTE
Boracéia	(SP)	- Terminal COSAN/SÃO MIGUEL
Bariri	(SP)	- Terminal COSAN/MARAMBAIA
Bariri	(SP)	- Terminal COSAN/BARREIRO
Arealva	(SP)	- Terminal COSAN/FLORESTA
Iacanga	(SP)	- Terminal COSAN/FAZENDA NOVA
Pederneiras	(SP)	- Terminal QUINTELLA/COINBRA
Pederneiras	(SP)	- Terminal EPN/TORQUE
Araçatuba	(SP)	- Terminal PIO PRADO
Andradina	(SP)	- Terminal COSAN/GASA
São Simão	(GO)	- Terminal GRANOL

São Simão	(GO) - Terminal LOUIS DREYFUS
São Simão	(GO) - Terminal NOVA ROSEIRA
São Simão	(GO) - Terminal DNP-TORQUE
São Simão	(GO) - Terminal CARAMURU ÓLEOS VEGETAIS
São Simão	(GO) - Terminal ADM/SARTCO
Três Lagoas	(MS) - Terminal CARGILL
Panorama	(SP) - Terminal ADM
Presidente Epitácio	(SP) - Terminal PREFEITURA
Rosana	(SP) - Terminal P. PRIMAVERA (em instalação)
Guaíra	(PR) - Terminal PM DE GUAÍRA/ADM
Guairá	(PR) - Terminal PM DE GUAÍRA/RECEITA FEDERAL
Salto del Guayrá	(PY) - Terminal ADM/SARTCO
Salto del Guayrá	(PY) - Terminal TEDESA
Santa Helena	(PR) - Terminal PM DE STA. HELENA/REC. FED.
Sta. Terez. de Itaipu	(PR) - Terminal FLORESTA/MARACAJU
Hernandaryas	(PY) - Terminal RDY/ADM

Os terminais da Hidrovia Tietê-Paraná são especializados, variando desde simples monta-cargas para cana-de-açúcar ou calcário, até instalações com tecnologia mais avançada de movimentação de grãos, farelos e óleos vegetais, entre outros, associados aos grandes processadores de matéria-prima.

Por meio da medida provisória 369, de 07 de maio de 2007, o município de Rosana (SP), após muita luta, foi contemplado com um Terminal Hidroviário Multimodal, Porto Primavera. Na figura abaixo, é possível observar as rotas do futuro Terminal, que deverá ser importante ponto para escoamento da produção econômica, uma vez que pertence a um dos pontos mais estratégicos da Hidrovia.



5.3. FROTA PARA TRANSPORTE DE CARGAS

A Tabela 6 relaciona a frota atualmente em operação na Hidrovia. Note-se o número reduzido de operadores e de tamanho da frota.

Tabela 6 – Frota atual para transporte de cargas na Hidrovia

EMPRESA	GRUPO	EMPURRADORES			BARCAÇAS		
		Qtde	Potência	Potência Total	Qtde	Tonelagem	Tonelagem Total
		un.	Hp	Hp	un.	t	t
QUINTELLA	COINBRA	4	920	3.680	16	1.500	24.000
EPN	TORQUE	10	700/920	8.980	36	1.500	54.000
CNA	LIBRA	5	860	4.300	10	1.500	15.000
SARTCO	ADM	16	230/1.104	11.792	67	274/750	29.910
DIAMANTE	COSAN	5	210/500	1.700	22	350/460	9.020
AREALVA	AREALVA	8	400	3.200	5	650	3.250
TOTAIS		48	210/1.104	33.652	156	274/1.500	135.180

5.4. VOLUME DE CARGA TRANSPORTADA

O quadro a seguir mostra que as Hidrovias têm apresentado grandes taxas de crescimento anual, praticamente quadruplicando sua movimentação em 11 anos. Em 2006, foi ultrapassada a meta estabelecida para o ano, pois a movimentação de cargas no Sistema foi 13% maior em relação ao ano anterior.

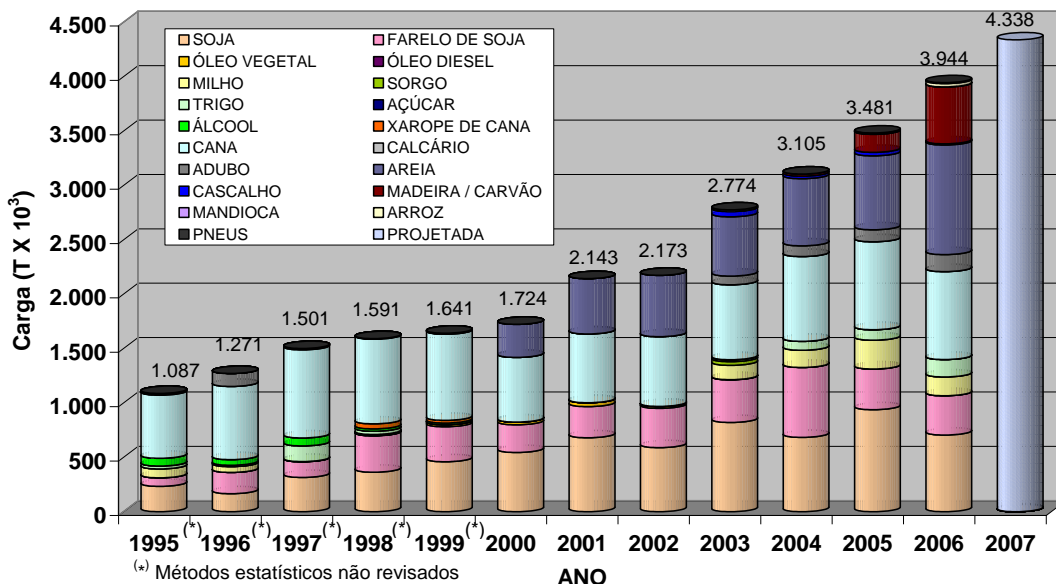


Figura 2 - Evolução das cargas transportadas (mil toneladas)

Tabela 7 - Cargas transportadas em 2006 (toneladas e TKU)

TIPO DE CARGA	ORIGEM	DESTINO ⁽¹⁾	DISTÂNCIA (KM)	2006			
				TOTAL			
				TOTAL	CARGA (T)	%	TKU
SOJA	S. SIMÃO	PEDERNEIRAS (Q)	637	306.000	7,8	194.921.745	21,1
	S. SIMÃO	PEDERNEIRAS (T)	636	241.852	6,1	153.818.055	16,7
	S. SIMÃO	S. M. SERRA (G)	717	73.495	1,9	52.696.013	5,7
	S. SIMÃO	ANHEMBI (T)	756	43.333	1,1	32.759.948	3,6
	TERMINAIS PARAGUAIOS	GUAIRA	10	38.303	1,0	383.030	0,04
	TERMINAIS PARAGUAIOS	STA. HELENA	30	1.070	0,03	32.100	0,003
TOTAL SOJA				704.053	17,9	434.610.891	47,1
FARELO DE SOJA	S. SIMÃO	PEDERNEIRAS (T)	636	259.381	6,6	164.966.460	17,9
	S. SIMÃO	S. M. SERRA (G)	717	10.058	0,3	7.211.722	0,8
	S. SIMÃO	ANHEMBI (T)	756	34.078	0,9	25.762.823	2,8
	TRÊS LAGOAS	ANHEMBI (T)	564	53.060	1,3	29.925.650	3,2
	TRÊS LAGOAS	S. M. SERRA (G)	525	5.057	0,1	2.655.113	0,3
TOTAL FARELO DE SOJA				361.634	9,2	230.521.768	25,0
MILHO	TERMINAIS PARAGUAIOS	STA. HELENA	30	71.713	1,8	2.151.390	0,2
	TERMINAIS PARAGUAIOS	GUAIRA	10	100.815	2,6	1.008.150	0,1
TOTAL MILHO				172.528	4,4	3.159.540	0,3
TRIGO	HERNANDÁRIAS	S. M. SERRA (G)	1.204	6.800	0,2	8.187.200	0,9
	TERMINAIS PARAGUAIOS	STA. HELENA	30	43.786	1,1	1.313.586	0,1
	TERMINAIS PARAGUAIOS	GUAIRA	10	109.963	2,8	1.099.630	0,12
TOTAL TRIGO				160.549	4,1	10.600.416	1,1
CANA	TERM. FLORESTA	US. DIAMANTE	76	181.805	4,6	13.817.213	1,5
	TERM. SÃO MIGUEL	US. DIAMANTE	30	244.077	6,2	7.322.324	0,8
	TERM. MARAMBAIA	US. DIAMANTE	32	79.803	2,0	2.553.684	0,3
	TERM. BARREIRO	US. DIAMANTE	57	112.479	2,9	6.411.277	0,7
	TERM. FERNANDO	US. DIAMANTE	100	190.421	4,8	19.042.071	2,1
TOTAL CANA				808.585	20,5	49.146.569	5,3
ADUBO / BAGACINHO	PEDERNEIRAS	AREALVA	63	1.433	0,04	90.279	0,01
	GUAIRA	GUAYRÁ	10	101.915	2,6	1.019.150	0,1
	STA. HELENA	PUERTO ITAIPU PORÁ	30	53.491	1,4	1.604.730	0,2
TOTAL ADUBO / BAG.				156.839	4,0	2.714.159	0,3
AREIA	PAULICÉIA	PANORAMA ⁽²⁾	18	33.000	0,8	594.000	0,06
	PANORAMA	EPITÁCIO	64	65.950	1,7	4.220.800	0,46
	GUAIRA	STA. TEREZINHA ⁽²⁾	180	157.146	4,0	28.286.280	3,1
	NAVIRAI	ICARAIMA	15	78.000	2,0	1.170.000	0,13
	MUNDO NOVO	TERRA ROCHA	10	143.619	3,6	1.436.190	0,16
	ROSANA	SÃO PEDRO	5	121.360	3,1	606.800	0,1
	MUNDO NOVO	GUAIÁRA	12	56.731	1,4	680.772	0,1
	ECLUSADAS TIETÊ	ECLUSADAS TIETÊ	40	351.782	8,9	14.071.280	1,5
TOTAL AREIA				1.007.588	25,5	51.066.122	5,5
CASCALHO	PANORAMA	EPITÁCIO	64	4.025	0,1	257.600	0,03
	PEDERNEIRAS	IBITINGA	97	6.510	0,2	631.470	0,1
TOTAL CASCALHO				10.535	0,3	889.070	0,1
MADEIRA / CARVÃO	ARAÇATUBA	ANHEMBI	414	326.482	8,3	135.163.548	14,7
	TERMINAIS PARAGUAIOS	STA. HELENA	30	96.462	2,4	2.893.860	0,31
	TERMINAIS PARAGUAIOS	GUAIRA	10	98.312	2,5	983.120	0,11
TOTAL MADEIRA / CARVÃO				521.256	13,2	139.040.528	15,1
MANDIOCA	TERMINAIS PARAGUAIOS	STA. HELENA	30	1.091	0,03	32.730	0,004
ARROZ	GUAIRA	GUAYRÁ	10	31.824	0,8	318.236	0,03
PNEUS	GUAIRA	GUAYRÁ	10	7.256	0,2	72.560	0,01
TOTAL				3.943.738	100	922.172.588	100

5.5. POTENCIAL DE TRANSPORTE

Deve-se ressaltar que a Hidrovia Tietê-Paraná é uma jovem estrutura, ainda em maturação, que utiliza aproximadamente 20% de sua capacidade nominal de movimentação de cargas, estimada em 20 milhões de toneladas por ano. A Tabela 8 ilustra bem a baixa utilização do modal hidroviário no Brasil ao comparar o total

movimentado na Hidrovia e no sistema hidroviário brasileiro com o movimentado apenas na hidrovia do Rio Tennessee (EUA), que serviu de modelo para a Hidrovia Tietê-Paraná.

Tabela 8 – Quadro comparativo de movimentação pelo modal hidroviário

Hidrovia Tietê-Paraná	4 milhões de t/ano
Modal Hidroviário no Brasil (2002)	28,8 milhões de t/ano
Hidrovia do Rio Tennessee - EUA (2006)	58 milhões t/ano

6. COMPARAÇÃO COM OUTROS MODAIS: PARÂMETROS AMBIENTAIS E ECONÔMICOS

Até bem pouco tempo, prevalecia um entendimento de que o transporte hidroviário só seria econômico para cargas de baixo valor agregado, movimentadas a grandes distâncias.

Hoje, essa noção está ultrapassada. Cada vez mais uma diversidade maior de produtos é transportada pela água, tais como: combustíveis líquidos e sólidos; minerais ferrosos e não-ferrosos; aço e ferro; materiais de construção; produtos alimentícios; produtos derivados da indústria siderúrgica; fosfatos e fertilizantes; líquidos químicos e materiais perigosos; equipamentos industriais; veículos etc.

Também não é mais verdade que somente a longas distâncias é compensatório transportar em hidrovias. A intermodalidade crescente do transporte e a unitização das cargas, principalmente através de contêineres, têm possibilitado seu deslocamento em distâncias menores, sem inconvenientes, como vem ocorrendo na Europa e nos Estados Unidos. Em contrapartida, usualmente, considera-se que os custos diretos seguem a escala representada na Tabela 9.

Tabela 9 – Escala comparativa de custos diretos entre modais

Hidrovia	Ferrovias	Rodovias
a		
1	2	3

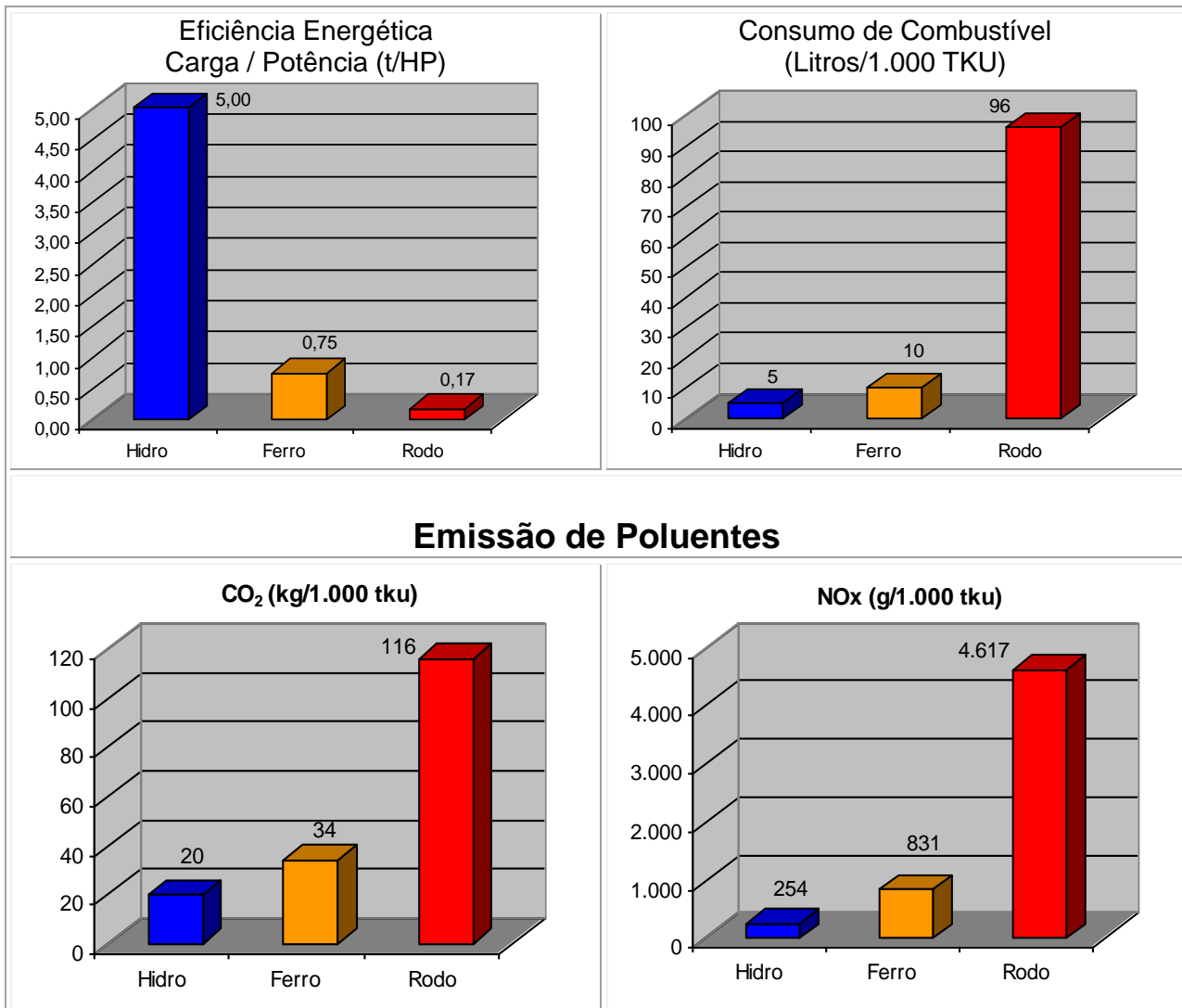
Levando em conta os custos indiretos, a escala internacionalmente aceita é a representada na Tabela 10.

Tabela 10 - Escala comparativa de custos indiretos entre modais

Hidrovi	Ferrovia	Rodovia
a		
1	2	5



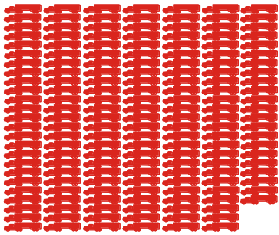
A Tabela 11 apresenta um quadro comparativo entre os três modos de transporte, sob a ótica da eficiência energética.

Tabela 11 – Quadro comparativo para a eficiência energética entre modais



A Tabela 12 compara o comprimento de um comboio e seus equivalentes no modal ferroviário e rodoviário. Note-se que um comboio substitui cerca de 172 carretas, o que explica a menor emissão de poluentes pelo comboio. Por outro lado, em uma política de substituição da carreta pelo comboio, tem-se a redução de outros índices adjacentes, como, por exemplo, a redução de acidentes fatais nas estradas.

Tabela 12 – Quadro comparativo para a capacidade de transporte entre modais.

MODAIS	HIDRO	FERRO	RODO
Capacidade de Carga	<p>1 Comboio Duplo Tietê (4 chatas e empurrador)</p>  <p>6.000 t</p>	<p>2,9 Comboios Hopper (86 vagões)</p> 	<p>172 Carretas Bi-trem Graneleiras</p> 
Comprimento Total	150 m	1,7 km	3,5 km (26 km em movimento)

Fonte: DH, TCL

A Tabela 13 e a Tabela 14 comparam os custos de construção e a vida útil dos equipamentos entre os modais. Novamente, os valores são favoráveis ao transporte hidroviário, pois este parte de uma via pré-existente (rio).

Tabela 13 – Comparativo dos custos de infra-estrutura entre modais.

MODAIS	HIDRO	FERRO	RODO
CUSTO MÉDIO DE CONSTRUÇÃO DA VIA (US\$ / km)	34.000	1.400.000	440.000
	1	41	13
CUSTO DE MANUTENÇÃO DA VIA	BAIXO	ALTO	ALTO

Tabela 14 - Comparativo da vida útil dos equipamentos entre modais

MODAIS	HIDRO	FERRO	RODO
VIDA ÚTIL DA VIA	ALTA	ALTA	BAIXA
	1	0,6	0,2
VIDA ÚTIL DOS EQUIPAMENTOS E VEÍCULOS (ANOS)	50	30	10

A Tabela 15 relaciona o total de acidentes ocorrido na Hidrovia Tietê-Paraná, para o período 1995-2005. Podem notar-se (a) um baixo índice de acidentes e (b) um índice que não se tem alterado com o aumento da carga transportada.

Tabela 15 – Acidentes na Hidrovia Tietê-Paraná

ANO	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
TOTAL DE ACIDENTES	6	10	7	7	22	2	4	3	5	10	8
CARGA TRANSPORTADA (T x 10³)	1.087	1.271	1.501	1.591	1.641	1.724	2.143	2.173	2.774	3.105	3.481
CARGA TRANSPORTADA / ACIDENTE (T x 10³ / Acidente)	181	127	214	227	75	862	536	724	555	311	435
TKU PRODUZIDO (TKU x 10⁶)	320	320	425	550	584	590	743	752	858	916	894
TKU PRODUZIDO / ACIDENTE (TKU x 10⁶ / Acidente)	53	32	61	79	27	295	186	251	172	92	112

Obs.: Os números referem-se a acidentes envolvendo embarcações de carga e são expressivamente menores que os índices de acidentes das outras modalidades de transporte.

A Tabela 16 compara os fretes praticados por modal de transporte, segundo estudos realizados no Brasil.

Tabela 16 - Fretes praticados por modal de transporte* - US\$/t.1000 km

FONTES	RODO	FERRO	HIDRO
Relatório Na Onda do Progresso - R. Pavan - 1995	35 2,5	20 1,4	14 1,0
Relatório Rio de Negócios - CESP - 1997	35 2,7	17 1,3	13 1,0
Hidrovias Interiores - N. C. B. Schneider - 2000	84 3,4	64 2,6	25 1,0
Consultoria - J. C. T. Riva - 2004	32 2,7	20 1,7	12 1,0
SIFRECA - ESALQ - 2005	30 2,3	22 1,7	13 1,0
Caramuru - Brasilmodal - 2006	45 2,5	30 1,7	18 1,0
MÉDIA	44 2,7	29 1,8	16 1,0

* Os fretes praticados não levam em conta os custos indiretos, absorvidos pela sociedade.

O incremento do uso do transporte hidroviário é questão de suma importância na política de transportes de qualquer país, e está sendo objeto de estudo atualmente em São Paulo, visando tanto buscar novas alternativas de mercado e de cargas para a hidrovias existente quanto analisar a viabilidade de navegabilidade em outros rios do Estado.

6.1. BALANÇO SOCIAL

A avaliação da distribuição do transporte entre os modos ferroviário, rodoviário e hidroviário deve ser feita segundo as suas capacidades de atração das cargas, em função dos custos, das facilidades de atingir os destinos, das velocidades de transporte, além de outros fatores.

É preciso considerar que, no longo prazo, atuarão fatores já previsíveis e de profunda influência nos custos. O primeiro deles é a progressiva escassez de petróleo, que elevará os seus preços a níveis altos, fazendo com que modais como o hidroviário se viabilize para o transporte de mercadorias a distâncias cada vez menores. A par da elevação desses custos, que atingirá de maneira muito mais forte os sistemas de baixo rendimento energético, como o rodoviário, existem os efeitos indiretos do consumo de petróleo, que se constituem em sobrecargas sócio-ambientais.

O primeiro dos efeitos é o estufa, causador de graves problemas climáticos, e que deve ser debitado em parte ao excessivo consumo de combustíveis fósseis. A perspectiva de esgotamento das reservas é também um ônus social a longo prazo a ser considerado.

Outro fator que deverá exercer influência sobre a gestão dos transportes são os custos relacionados aos acidentes, cuja conta é paga por toda a sociedade, mas que deverão ser debitados, cada vez mais, aos seus causadores.

Por todas essas razões, os estudos de viabilidade das hidrovias, nos países mais desenvolvidos, não são meros cálculos de taxa de retorno, mas se baseiam fortemente no chamado “balanço social”.

Devido aos impactos que diferentes modos de transporte causam ao meio ambiente, há um esforço significativo na tentativa de identificar tais impactos. Estudos realizados nos Estados Unidos e Canadá, na década de 90, analisam os tipos e os níveis de impactos que a mudança de modo de transporte propicia ao meio ambiente, isto é, o que acontece se o movimento de cargas é realizado por meio de determinado modo de transporte em detrimento de outro. Esses estudos compararam a mesma carga transportada por diferentes modos e concluíram que embarcações sofrem menos acidentes, consomem menos energia e produzem menos poluentes.

Os resultados encontrados mostram que o transporte de cargas por água é ambientalmente amigável, o que fortalece o desenvolvimento sustentável, e que o uso desse modo deve ser encorajado.

Cabe aos governantes considerar os aspectos relacionados ao transporte hidroviário, com o intuito de proporcionar novas alternativas para o setor de transporte do país, que diminua sua dependência em relação ao modo rodoviário, incorrendo em vantagens, como: redução do custo do frete, redução do consumo de energia, redução da emissão de poluentes, redução dos congestionamentos, redução dos acidentes, redução da poluição sonora, entre outros.

6.2. OS BENEFÍCIOS SOCIAIS DA NAVEGAÇÃO NA HTP

Considerando que a matriz de transportes atual no Estado de São Paulo é extremamente desequilibrada, com participação da rodovia superior a 90% do total da movimentação de cargas, os esforços no sentido de reverter essa situação devem buscar o crescimento dos outros modos de transporte. Assim, as estimativas de atração de carga para a hidrovia, constantes nos estudos desenvolvidos no Plano Estratégico Hidroviário, consideram que os volumes acrescentados ao modo hidroviário provêm do deslocamento de cargas da rodovia e da alocação de parcela do crescimento da movimentação estimada para o horizonte de estudo.

Quanto à redução no consumo de combustíveis, além de influir positivamente na poluição do ar (menos combustível queimado gera menor emissão de poluentes), ocorrem outros dois efeitos importantes: menor geração de calor e o uso mais racional de energia, permitindo economia de fontes energéticas não-renováveis.

A valoração econômica das vantagens que a população obtém ao poder contar com uma matriz de transportes equilibrada e economicamente eficiente representa um argumento poderoso para justificar os investimentos e esforços gerenciais necessários à implantação de novos projetos, e também ao aprimoramento das infra-estruturas existentes.

Os benefícios considerados mais evidentes e importantes em termos econômicos, conforme já mencionado, são os que se referem ao consumo de combustível, à emissão de poluentes, à redução de acidentes e ao custo operacional do transporte, levando em conta a transferência de cargas da rodovia para a hidrovia.

Procurou-se, então, quantificar e expressar em termos monetários os aspectos positivos da maior participação do modo hidroviário na matriz de transporte de cargas. Desse modo, o DH desenvolveu um exercício de cálculo estimativo do valor dos benefícios decorrentes da substituição do transporte rodoviário pelo hidroviário, mediante a comparação dos parâmetros mencionados.

Os cálculos basearam-se na premissa de que, com a adoção do Plano Estratégico Hidroviário, durante o período de 2004 até 2020, haverá um crescimento equivalente à taxa média anual de 21,7% (maiores taxas concentradas em torno do ano de 2012) no transporte hidroviário no Estado de São Paulo. Segundo o cenário adotado, ao final desse período a participação do modal hidroviário na matriz de transporte de carga deverá atingir 6%.

Foram calculadas as economias anuais proporcionadas pelo transporte hidroviário, economias referentes aos parâmetros quantitativos dos quais se dispõe de dados suficientes. Esse cálculo é feito aplicando aos bilhões de TKU² transportados pela hidrovia a cada ano a diferença de custos entre os dois modos de transporte.

Assim, apenas considerando os aspectos para os quais se dispõe de alguma informação, os benefícios acumulados no horizonte do estudo podem chegar a R\$ 8,6 bilhões, como mostra a Tabela 17.

² Toneladas por quilômetro útil: a produção em TKU é obtida multiplicando a tonelagem transportada pela distância percorrida.

Tabela 17 – Estimativa para o balanço social da Hidrovia Tietê-Paraná

Ano	Movimento (mil TKU)	Economia de combustível	Redução de acidentes	Redução de poluentes	Economia total
		R\$ (mil)	R\$ (mil)	R\$ (mil)	R\$ (mil)
2004	675.170	40.510	8.688	14.582	63.780
2005	708.928	42.536	9.122	15.311	66.969
2006	779.821	46.789	10.034	16.842	73.665
2007	896.794	53.808	11.539	19.368	84.715
2008	1.076.153	64.569	13.847	23.242	101.658
2009	1.345.191	80.711	17.309	29.053	127.073
2010	1.721.845	103.311	22.155	37.187	162.653
2011	2.238.399	134.304	28.802	48.343	211.449
2012	2.954.686	177.281	38.019	63.813	279.113
2013	3.959.279	237.557	50.945	85.510	374.012
2014	5.226.249	313.575	67.248	112.873	493.696
2015	6.794.124	407.647	87.422	146.735	641.804
2016	8.696.478	521.789	111.900	187.821	821.509
2017	10.783.633	647.018	138.756	232.898	1.018.672
2018	12.940.359	776.422	166.507	279.477	1.222.406
2019	14.881.413	892.885	191.483	321.399	1.405.767
2020	15.625.484	937.529	201.058	337.469	1.476.055
Total no período		5.478.232	1.174.829	1.971.922	8.624.998

Fonte: Plano Estratégico Hidroviário - DH / 2005.

IV. CONSIDERAÇÕES E PROPOSTAS DA FPH POR MACRO-ÁREA

1. LOGÍSTICA

1.1. SITUAÇÃO ATUAL

A Hidrovia Tietê-Paraná é um empreendimento que teve como modelo a hidrovia do rio Tennessee nos Estados Unidos e teve sua implantação impulsionada pela construção de reservatórios.

Observa-se que, desde o seu planejamento inicial até os dias de hoje, a área de influência – 8,5% do território brasileiro, formada pelos Estados de São Paulo, Mato Grosso do Sul, Paraná, Goiás, Minas Gerais e Mato Grosso, além do Paraguai – tem sido grandemente beneficiada pelo desenvolvimento de atividades intrínsecas à hidrovia. Por exemplo, as barragens hidrelétricas, que fazem da Região Sudeste uma das mais ricas e independentes energeticamente do Brasil, introduziram outros aproveitamentos, dentre eles o controle das cheias, o abastecimento de água nas cidades lindeiras, a possibilidade da irrigação, da pesca e do lazer.

Somado a esses benefícios, tem-se um de valor inestimável: a navegação comercial hidroviária. Tendo à disposição um total de 2.400 km de vias navegáveis, a navegação tornou-se um elo para integração de centros produtores e consumidores, abrangendo desde a soja advinda das novas fronteiras agrícolas brasileiras com destino à exportação até o transporte de cana-de-açúcar, atividade esta que foi a pioneira na navegação do rio Tietê.

Com uma capacidade máxima projetada de 20 milhões de toneladas/ano, a HTP movimentou, em 2006, 3,944 mi de toneladas. Apenas a título de comparação, a hidrovia do rio Tennessee movimenta cerca de 58 milhões de toneladas/ano; o total movimentado por hidrovias no Brasil, em 2002, foi de 28,8 milhões de toneladas. Esses valores ilustram bem o atraso que o Brasil ainda possui no aproveitamento do seu potencial de transporte hidroviário.

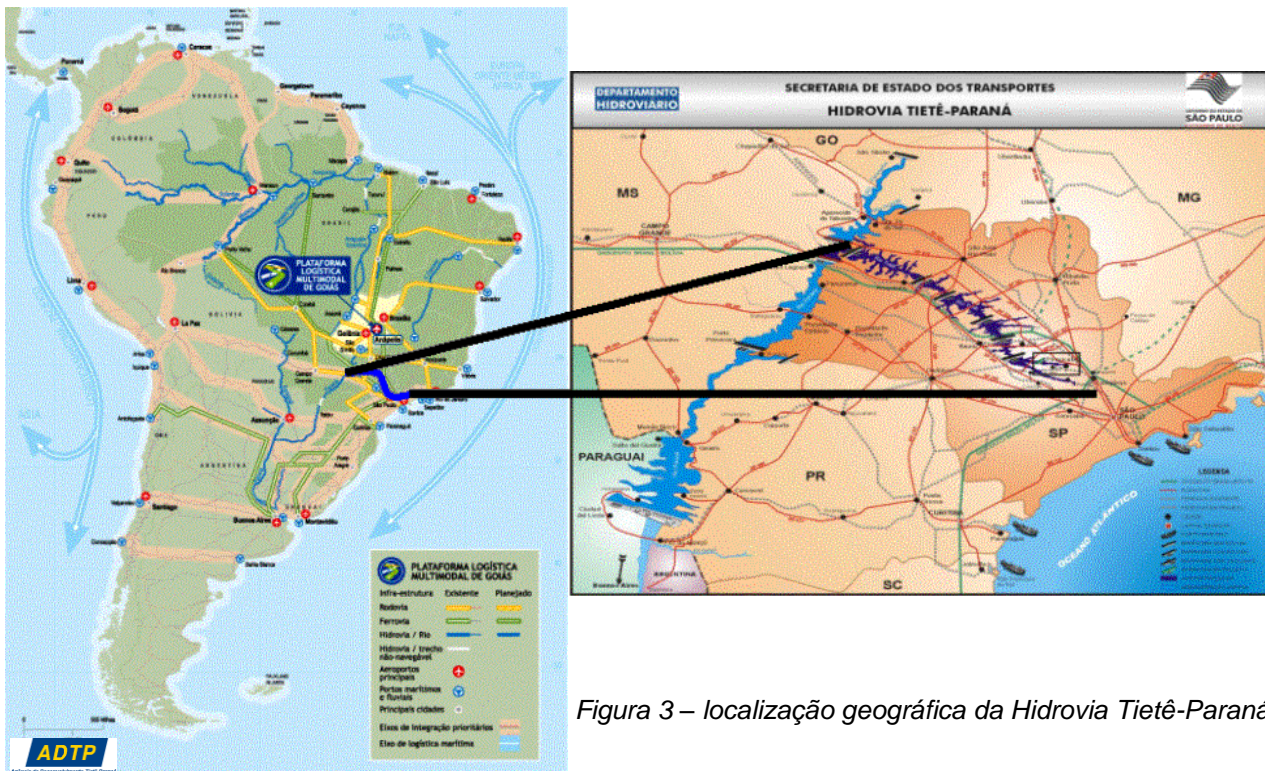


Figura 3 – localização geográfica da Hidrovia Tietê-Paraná

Via Navegável, Eclusas e Restrições

A Hidrovia Tietê-Paraná possui três tramos distintos. O ponto comum ou de integração dos três tramos define-se como sendo a entrada do Canal Pereira Barreto, no reservatório de Três Irmãos. Esses tramos de navegação são (Figura 4):

- *Tramo Tietê:* estende-se desde o município de Santa Maria da Serra/Piracicaba, no rio Piracicaba, e Anhembi/Conchas, no rio Tietê, até o ponto de integração acima definido;
- *Tramo Norte do Rio Paraná:* estende-se desde o município de São Simão (GO) e Chaveslândia (MG), no rio Paranaíba, e Iturama (MG) e Guarani do Oeste (SP), no Rio Grande, até o ponto de integração acima definido;
- *Tramo Sul do Rio Paraná:* estende-se desde o município de Foz do Iguaçu (Brasil), no rio Paraná (barragem de Itaipu), até o ponto de integração.



Figura 4 – Trechos navegáveis e terminais fluviais da Hidrovia Tietê-Paraná

A Hidrovia Tietê-Paraná é composta de reservatórios interligados em forma de cascata. A navegação é feita através das eclusas de Barra Bonita, Bariri, Ibitinga, Promissão, Nova Avanhandava e Três Irmãos (rio Tietê), Porto Primavera e Jupia (rio Paraná), e do canal artificial de Pereira Barreto (Figura 5).

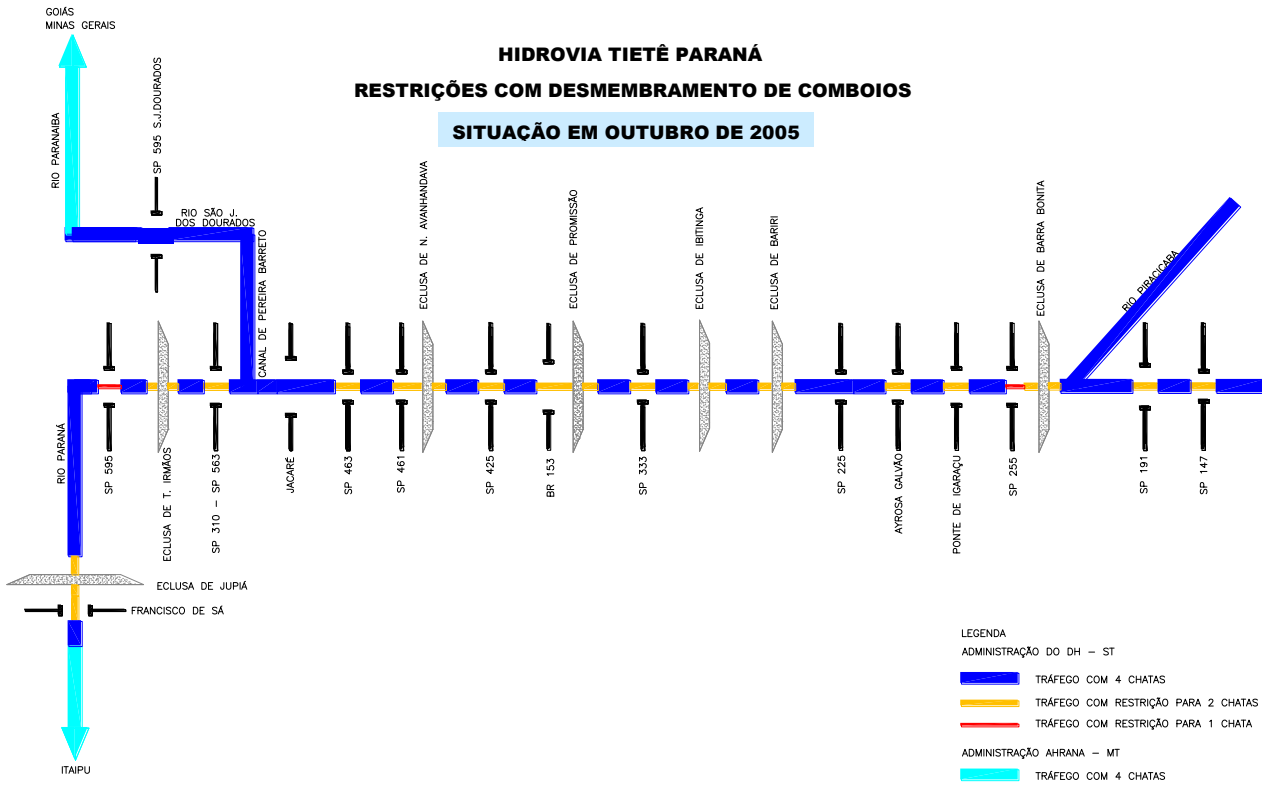


Figura 5 – Tramos navegáveis da Hidrovia Tietê-Paraná e restrições com desmembramento de comboios

Embarcações

As embarcações existentes são principalmente para transporte de carga a granel (seco e líquido). Essas duas classes abrangem a maior parte das cargas hoje transportadas. A Hidrovia, que ainda passa por uma fase de consolidação, conta hoje com uma frota relativamente nova e eficiente, apesar de existirem algumas embarcações mais antigas que não estão totalmente adequadas às normas atuais de segurança.

De acordo com dados estatísticos do DH, hoje operam 151 barcaças e 40 empurradores na Hidrovia. Novamente a título de comparação, a hidrovia do rio Tennessee possui uma frota estimada em 38.000 barcaças.

As dimensões já consagradas como ótimas para a Hidrovia Tietê-Paraná são: 15 a 17 metros de comprimento para o empurrador; 60 metros de comprimento para barcaça; 11 metros de boca para a barcaça, e 2,70 a 3,00 metros de calado de projeto para o conjunto, que navega com 4 (2x2) ou 6 (3x2) barcaças.

Essas dimensões são conseqüências do tamanho das eclusas. Contudo, a composição do conjunto é variável ao longo da hidrovia, como representa a Figura 5: em grande parte, a hidrovia permite a utilização de conjuntos de 4 chatas; nas eclusas e em algumas pontes, o comboio só passa com desmembramento para 2 chatas ou 1, no caso da ponte SP-595.

O conjunto de apenas 4 chatas e a necessidade de desmembramento são fatores que causam um aumento significativo no custo de transporte, ao diminuir a escala de produção do comboio.

Terminais Hidroviários

Os terminais fluviais dão o caráter intermodal para a Hidrovia. Com raras exceções (como é o caso da cana-de-açúcar), as cargas transportadas são consumidas e/ou comercializadas em centros consumidores afastados fisicamente da Hidrovia. Dessa forma, é imprescindível um eficiente elo entre os diversos modais de transporte. A Figura 4 ilustra a disposição dos terminais ao longo da hidrovia.

Tipos e fluxos de cargas

A hidrovia movimenta basicamente *commodities* agrícolas e outros insumos agrícolas ou para construção civil (Figura 6), com destaque para: soja, farelo de soja, milho, açúcar, cana-de-açúcar e cascalho. Mais recentemente, a hidrovia também tem transportado madeira e celulose.



Figura 6 – Principais fluxos de cargas que envolvem a Hidrovia como elo de transporte

Destaque-se que grande parte da carga movimentada pela Hidrovia tem origem de outros estados, notadamente Goiás, Mato Grosso do Sul, Paraná, Minas Gerais e, também, de outros países como o Paraguai. A Tabela 18 apresenta a evolução na movimentação de soja, açúcar e álcool, com a identificação dos estados “usuários” da Hidrovia. Hoje a Hidrovia movimenta 42% da soja e 78% do açúcar/álcool produzidos no Brasil.

Sob uma ótica macrologística, a Hidrovia deve ser considerada, portanto, não como uma via regional, mas como uma via de importância estratégica federal, por facilitar o acesso dos produtos de diversos estados aos centros consumidores da região sudeste e, principalmente, ao Porto de Santos, maior porto do Hemisfério Sul e responsável por cerca de 27% das exportações brasileiras.

Tabela 18 – Movimentação de soja, açúcar e álcool da hidrovia e seus estados de origem

SAFRA	SOJA (1.000 t)	AÇÚCAR (1.000 t)	ÁLCOOL (1.000 m3)
	GO+MT	SP+GO+MT+MG	SP+GO+MT+MG
2001/02	15.382	14.050	8.617
2002/03	19.309	16.563	9.433
2003/04	21.156	17.764	11.065
2004/05	24.690	19.475	11.436
2005/06	24.207	19.772	12.405

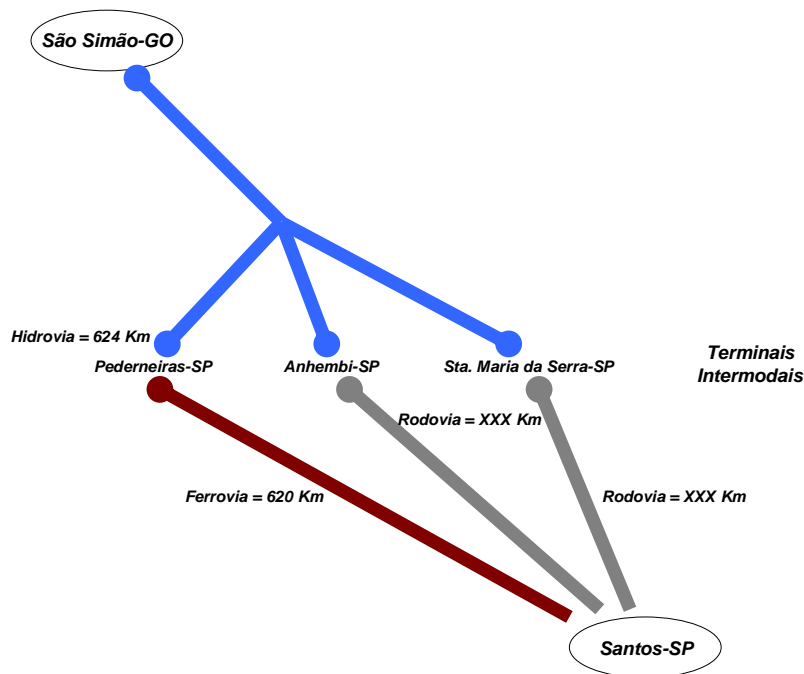


Figura 7 – Distâncias entre os principais portos da hidrovia e o Porto de Santos-SP

Potenciais de crescimento no curto prazo

Existe uma perspectiva de aumento da área plantada de cana-de-açúcar e do conseqüente aumento dos volumes produzidos de álcool e açúcar, decorrentes das novas demandas de exportação do álcool, principalmente para o mercado europeu e asiático. A Figura 8 apresenta a distribuição geográfica das usinas de álcool existentes e as previstas para a região de influência da Hidrovia.

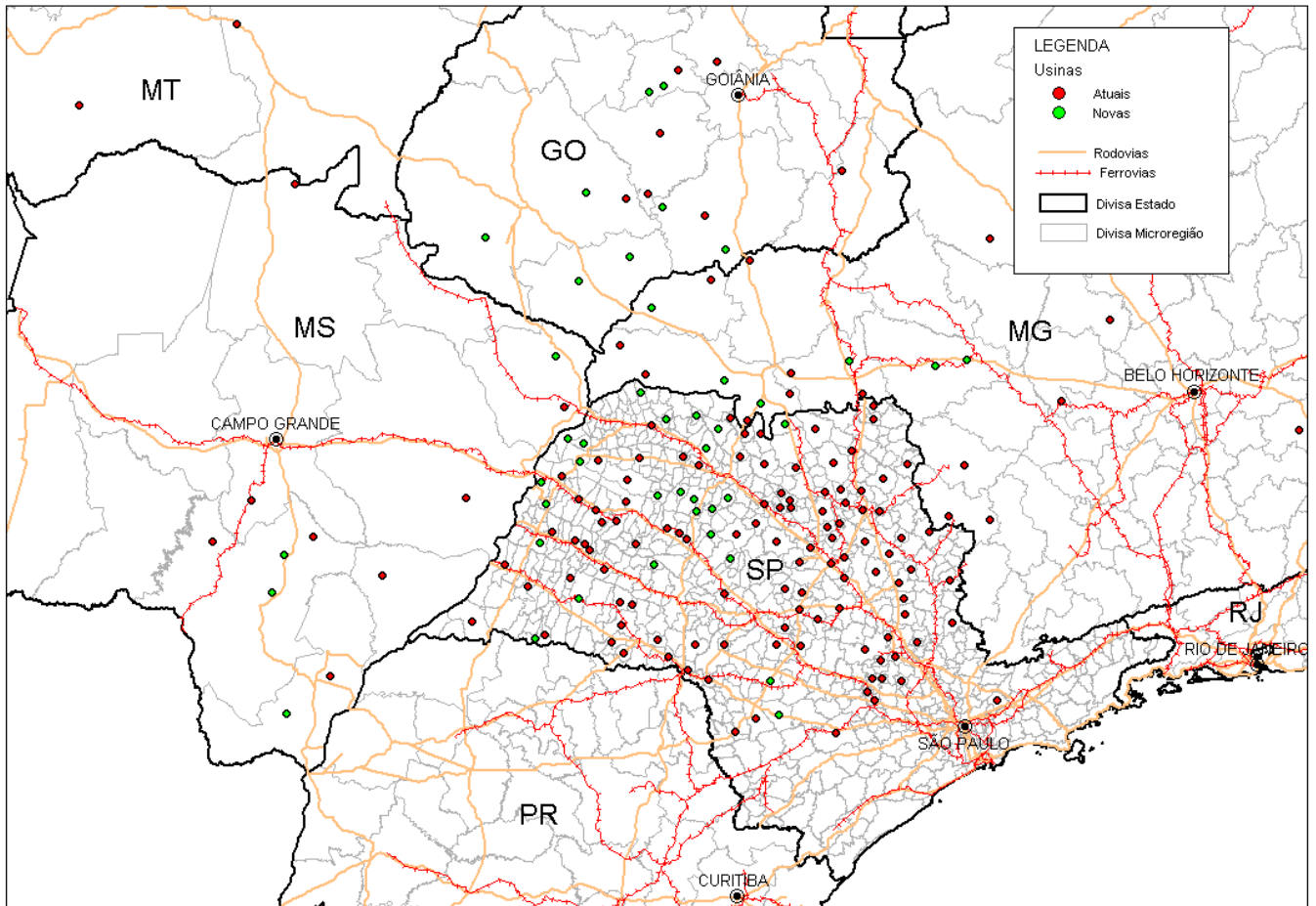


Figura 8 - Localização das usinas existentes e novas plantas

Em face desse aumento no volume produzido de álcool, é absolutamente necessário buscar formas alternativas de escoamento que alcancem um baixo custo por tonelada de transporte, que impactem minimamente no meio ambiente e que não contribuam para o aumento de tráfego de caminhões em regiões urbanas e portuárias. Ressalte-se que a Transpetro já planeja a construção de dutos da região de Paulínia-SP para o litoral.

Por isso, em contraste a um transporte porta-a-porta exclusivamente rodoviário – do tanque da usina de álcool até o tanque do porto de exportação – a hidrovia pode ser um elo importante de transporte rodo-hidro-dutoviário:

- do interior para o ponto extremo navegável do rio Tietê/Piracicaba e
- de derivados de petróleo, no sentido inverso.

Outras cargas estão em processo de consolidação e vêm se tornando usuárias da Hidrovia, devido, principalmente, à implantação de complexos industriais ao longo da Hidrovia, como o da Votorantim Celulose e Papel.

Para 2020, a estimativa é de que a Hidrovia movimente 15 bilhões de TKUs ou 6% da movimentação modal do Estado de São Paulo.

1.2. PRIORIDADES IDENTIFICADAS

Basicamente, foram identificadas quatro grandes categorias de prioridades ou “gargalos logísticos” – infra-estrutura, tributário-fiscal, institucional e regulatório, e integração modal – para os quais foram sugeridas as ações descritas nos próximos tópicos.

1.2.1. INVESTIMENTOS EM INFRA-ESTRUTURA

1. Inserção das diretrizes do Planejamento Estratégico do modal no Plano Plurianual-PPA – 2008-2011.
2. Cumprimento das diretrizes do PPA; Investimentos em Infra-estrutura em cumprimento do Plano Plurianual-PPA.
3. Eliminação das principais restrições físicas de navegação (alargamento e proteção de pontes e aprofundamento dos canais de navegação), custos estimados:
 - Rio Tietê: R\$ 105 milhões, permitiria comboios de até 9.000 t;
 - Rio Paraná: R\$ 50 milhões, permitiria comboios de até 14.000 t.
4. Melhoramento dos acessos aos terminais hidroviários (pavimentação e manutenção de estradas e de linhas férreas).
5. Implantação a médio prazo de garagem de espera nas eclusas da Hidrovia.

1.2.2. TRIBUTÁRIO – FISCAL

1. Desoneração fiscal na Operação de Transporte Multimodal – OTM.
2. Estudo para a redução do ICMS no transporte intraestadual e interestadual de cargas pela hidrovia, viabilizando a carga de retorno.

3. Estudo para a redução do ISS nas operações de transbordo de cargas nos terminais hidroviários.
4. Fomento à construção e ao reparo naval na Hidrovia, por meio de incentivos fiscais na aquisição de chapas de aço, peças e motores e demais atividades da cadeia.

1.2.3. INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

1. Revisão da legislação ambiental, esclarecendo as especificidades para o licenciamento de hidrovias, de modo a agilizá-lo.
2. Regulamentação, junto ao setor elétrico, das condições mínimas e máximas de operação dos reservatórios da Hidrovia, de modo a atender a navegação.
3. Transferência da competência de autorização do uso das bordas dos reservatórios utilizados por empreendimentos hidroviários, atualmente sob controle das geradoras elétricas, para as Administradoras da Hidrovia.
4. Concessão de autorização para que afretadores de embarcações possam ser reconhecidos como transportadores de cargas na Hidrovia, mediante contrato de afretamento de embarcações e cumprimento de exigências da Marinha.
5. Concessão de autorização para que empresas possam operar e arrendar terminais hidroviários como prestadores de serviço, movimentando carga de terceiros.
6. Criação de norma para Porto Público (pequenas cargas).

1.2.4. INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA

1. Fomento às integrações logísticas com outros modais.
2. Implantação de terminais multimodais no formato, quando possível, de Plataformas Logísticas.
3. Internacionalização das cargas. Bolívia, Paraguai, Argentina com expansão hidroviária para o rio Paraguai, através do melhoramento das condições de navegação até Itaipu, no rio Paraná (Médio Paraná).
4. Interestadualização das cargas, com expansão hidroviária para Goiás, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Paraná e Minas Gerais, através de um programa de incentivos fiscais na hidrovia.

5. Implantação de uma política mais arrojada de fomento e desenvolvimento regional para a Hidrovia Tietê-Paraná.
6. Instituição de Sistema Simulador de Custo de Frete, com as diversas integrações entre a hidrovia e outros modais.
7. Mobilização institucional e privada para execução orçamentária e redução de barreiras tributárias, regulatórias e institucionais.
8. Criação de Programa de Motivação Empresarial com os setores de transporte e logística nas esferas rodoviária, hidroviária, ferroviária, portuária e cabotagem.
9. Integração de órgãos governamentais para ações necessárias para a viabilização da multimodalidade.



2. REGULAÇÃO, TRIBUTAÇÃO E MEIO AMBIENTE

2.1. INTRODUÇÃO

A partir dos trabalhos desenvolvidos pela Frente Parlamentar para identificação das principais barreiras que se interpõem ao desenvolvimento do transporte na Hidrovia, delinear-se medidas que passam pela desoneração, ou redução de encargos, dos serviços relacionados ao transporte hidroviário, pela simplificação de exigências regulatórias e pela operacionalização de medidas e tecnologias de segurança.

Além disso, foram tratadas questões ambientais relacionadas ao modal hidroviário, não obstante sejam de notório conhecimento os benefícios ambientais proporcionados pela Hidrovia e que se ressaltam quando comparados com outros modais. Buscou-se também ressaltar o entrave ao desenvolvimento da Hidrovia causado pela existência de Ação Civil Pública de 1998, e que permanece sem decisão do Judiciário até o momento.

A análise da questão da Regulação da atividade hidroviária levou em conta a regulamentação existente.

2.2. ENTIDADES PÚBLICAS ATUANTES NA ATIVIDADE HIDROVIÁRIA

A gestão das atividades relacionadas ao setor hidroviário encontra-se bastante fragmentada no Estado de São Paulo. A divisão de atividades e a falta de clareza quanto às responsabilidades criam dificuldades de ordem institucional e operacional para os agentes do setor.

Relacionam-se na Tabela 19, de forma sintética, as principais entidades públicas com responsabilidade ou atuação sobre a gestão da atividade hidroviária no Estado de São Paulo, indicando uma multiplicidade de agentes normatizadores.

Tabela 19 – Entidades públicas atuantes na operação hidroviária do Estado de São Paulo

MARINHA DO BRASIL	Com a competência para prover a segurança da navegação aquaviária; implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo federal ou estadual.
COMITÊ TÉCNICO PARA A HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ – CTHTP	O CTHTP foi criado pela Portaria nº 6, de 08/04/1996, da Capitania Fluvial do Tietê-Paraná, com a finalidade de estudar os problemas específicos que dizem respeito à segurança do tráfego aquaviário, eclusagem de embarcações, salvaguarda da vida humana nas águas interiores e à prevenção da poluição hídrica causada pelas embarcações da região. São membros do CTHTP: DPC, DHN, CFTP, CFP, Delegacia de Presidente Epitácio, Delegacia de Guaíra, DH, AHRANA, CESP, IPT, AES-TIETÊ, SINDASP, SINDAREIA, SINDFLU e SINDMAR.
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ	Com a competência para elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração da infra-estrutura aquaviária e a prestação dos serviços de transporte aquaviário: <ul style="list-style-type: none"> • Na navegação interior de percurso longitudinal, realizada em hidrovias interiores de percurso interestadual ou internacional; • Na navegação de travessia, realizada em percurso interestadual ou internacional, ou que esteja inserido na abrangência dos sistemas rodoviário ou ferroviário federais; • Na construção e exploração de terminais privativos.
DEPARTAMENTO HIDROVIÁRIO – DH	Órgão gestor da Hidrovia Tietê-Paraná, no trecho do rio Tietê. Com atribuição de administrar a Hidrovia Tietê-Paraná, no trecho que compete ao Governo do Estado de São Paulo, e de regular, controlar e fiscalizar as atividades relacionadas às travessias do litoral e do interior.
ADMINISTRAÇÃO DA HIDROVIA DO PARANÁ – AHRANA	Órgão gestor da Hidrovia Tietê-Paraná, no trecho que compete à União.
AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO – ARTESP	Com atribuição de regulamentar e fiscalizar todas as modalidades de serviços públicos de transporte autorizados, permitidos ou concedidos, no âmbito da Secretaria dos Transportes, a entidades de direito privado.
CONCESSIONÁRIAS ELÉTRICAS – EMAE, CESP, AES TIETÊ	Com responsabilidade pela operação das eclusas na Hidrovia Tietê-Paraná e de travessias em reservatórios.
DERSA – DESENVOLVIMENTO RODOVIÁRIO S.A.	Com atribuição de operar as travessias nos litorais Norte, Centro e Sul, e administrar o Porto de São Sebastião.
SECRETARIA DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS	Com a criação da Região Metropolitana da Baixada Santista em 1996, os serviços de transporte de passageiros no Litoral Centro passaram a ser de responsabilidade da STM.
PREFEITURAS MUNICIPAIS	Com atuação na operação de travessias em rios e reservatórios.

2.3. PRINCIPAIS ENTRAVES REGULATÓRIOS

2.3.1. RESOLUÇÕES AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ

Resolução 356, de 23/01/86 – Norma para outorga de Autorização para Explorar Serviço de Transporte de Carga na Navegação Interior de Percurso Longitudinal. Dificuldade do setor em adequar-se à resolução atual, devido ao não-reconhecimento dos termos de autorização na navegação interior concedidos no passado por outras entidades federais, como DHI e SUNAMAM e também pelo fato da resolução não abordar alguns pontos relevantes para fomentar o desenvolvimento do setor.

Proposta: Revisão desta resolução com a participação do setor: resumir procedimentos e exigências, reconhecer os termos de autorização concedidos no passado, e possibilitar que não apenas empresas proprietárias de embarcações, mas também empresas afretadoras de embarcações na hidrovia possam ser autorizadas a explorar serviço de transporte de carga na navegação interior de percurso longitudinal.

Resolução 517, de 18/10/05 – Norma para outorga para construção, exploração e ampliação de terminais portuários de uso privativo. Dificuldade do setor em adequar-se à resolução atual, restringindo a implantação de novos terminais hidroviários e a regularização dos existentes. A resolução atual impede que uma empresa opere terminal hidroviário de cargas para movimentar exclusivamente carga de terceiros.

Proposta: Revisão desta resolução: resumir os procedimentos e exigências, e possibilitar que empresas proprietárias e arrendatárias de Terminais Hidroviários possam ser autorizadas a construir, explorar e ampliar terminais portuários de uso privativo, inclusive para movimentar exclusivamente carga de terceiros.

2.3.2. RESOLUÇÕES CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – CONAMA

Impedimento e/ou morosidade na obtenção de licenças ambientais para a operação e funcionamento dos Terminais Hidroviários e Transporte Hidroviário. As resoluções CONAMA 001 de 23/01/86 e CONAMA 237 de 19/12/97 são complexas, genéricas e

subjetivas. Não abordam de forma clara e objetiva os pré-requisitos para licenciamento dos empreendimentos hidroviários, que deveriam ser encarados como atividades de baixíssimo impacto ambiental, em comparação a outros modais.

Proposta: Revisão dessas resoluções com ampla discussão dos agentes envolvidos.

2.3.3. DESCUMPRIMENTO DA LEI Nº 9.433/97

As concessionárias do setor elétrico não estão mantendo, em alguns dos reservatórios da Hidrovia Tietê-Paraná, os níveis necessários à navegação. Exemplo: Itaipu, no rio Paraná.

Proposta: Gestão para o cumprimento da legislação e regulamentação das condições de operação dos reservatórios junto às Geradoras Elétricas, com interveniência e arbitramento da Agência Nacional de Águas – ANA, Operador Nacional do Sistema – ONS e AHRANA, órgão gestor da HTP no trecho do Paraná.

2.3.4. AUTORIZAÇÃO PARA USO DAS BORDAS DOS RESERVATÓRIOS

Dificuldade dos usuários em firmar e renovar, junto às geradoras elétricas, contratos de concessão de uso oneroso das bordas dos reservatórios para instalações hidroviárias.

Proposta: Análise da conveniência de transferência da gestão das áreas de borda destinadas a instalações hidroviárias, e competência para respectiva autorização de uso, aos órgãos gestores das hidrovias.

2.3.5. TEMPO DE MANUTENÇÃO DAS ECLUSAS

A cada dois anos, há uma paralisação das eclusas, por um período de 30 dias, para fazer sua manutenção. Esse tempo, determinado pelas concessionárias de geração de energia, é considerado excessivo pelos operadores logísticos, uma vez que interrompe o fluxo de cargas transportadas. Aguarda-se a análise de proposta de solução encaminhada pelo DH às concessionárias de geração de energia, que se encontra em discussão.

Proposta: Reduzir o tempo de paralisação das eclusas para manutenção geral, uma vez que há cargas na hidrovia que necessitam ser transportadas com regularidade de fluxo.

Gestões das administradoras da hidrovia junto às Geradoras Elétricas com o objetivo de reduzir o tempo de interdição para manutenção das eclusas dos rios Tietê e Paraná para 10 dias corridos, e realizados anualmente (em épocas de baixa demanda de transporte na hidrovia).

2.3.6. SEGURO PARA A CARGA

Elevados valores praticados, quando comparados com as taxas de sinistralidade de outras regiões do país.

Proposta: Os usuários deverão demandar junto a SUSEP a revisão da taxa de sinistralidade, com base no histórico de acidentes na Hidrovia Tietê-Paraná, que está sendo compilado pelo comando do 8º Distrito Naval.

2.3.7. FISCALIZAÇÃO DO TRÂNSITO DE EMBARCAÇÕES

Necessidade de intensificar a fiscalização do trânsito de embarcações no rio Paraná, sob os pontos de vista fazendário e de segurança (Polícia Federal).

Proposta: Sugestão de que a AHRANA estude a adoção, na sua área de jurisdição, de medidas similares às que estão sendo implementadas no rio Tietê, a saber:

- Desenvolvimento do Projeto do Sistema Supervisório do Centro de Controle Operacional do DH - CCO/DH, que contempla controles como monitoramento de embarcações via transponders, registros de eclusagens, de passagens sob pontes e em canais, e de dados meteorológicos em pontos remotos, banco de dados com proposta de disponibilização de informações aos usuários;
- Convênio celebrado entre a Marinha e o DH visando a cooperação nas atividades de monitoração das operações de transporte de cargas e de fiscalização do cumprimento das normas operacionais na HTP, na área de administração do DH.

2.4. ÓRGÃOS GESTORES DAS HIDROVIAS

Há necessidade de organização de Órgãos Gestores de Hidrovias para:

- Implementar Normas de Operação;
- Implementar Sistema de Controle de Transporte; e
- Articular a Política de Investimentos Públicos.

2.4.1. DEPARTAMENTO HIDROVIÁRIO – DH

As atuais atribuições do Departamento Hidroviário são a administração do trecho da Hidrovia Tietê-Paraná sob jurisdição do Estado de São Paulo e o controle e fiscalização das travessias e linhas de transporte no litoral e no interior.

A motivação inicial da reativação do DH não foi estruturar de fato o órgão hidroviário do Estado, mas sim retirar da empresa CESP – Companhia Energética de São Paulo, geradora de energia elétrica, a atribuição de administrar a Hidrovia Tietê-Paraná, estranha ao seu *core business*.

Naquela ocasião, além do pouco tempo disponível, não havia definições por parte do Governo do Estado em relação aos seus interesses hidroviários, que permitissem uma melhor formulação das competências do DH, o estabelecimento do melhor arranjo institucional que abarcasse as necessidades do setor de transportes hidroviários do Estado, e a indicação de como deveria ser constituída, de maneira mais eficaz, a estrutura interna do Departamento.

Na prática, de 1999 até o presente, o DH tem atuado exclusivamente na gestão da infraestrutura do trecho da Hidrovia Tietê-Paraná sob jurisdição do Estado de São Paulo, permanecendo à disposição da Dersa o corpo funcional remanescente dos serviços de travessias litorâneas.

Para o cumprimento de suas atribuições, o DH estruturou-se provisoriamente com servidores do antigo Centro de Controle e Fiscalização do Hidroviário e, em maior parte, com funcionários da extinta Diretoria de Hidrovias da CESP, cedidos por aquela empresa, mediante termo de cooperação.

Apesar de todas as dificuldades de sua situação atual, o DH tem conseguido consolidar-se, com importantes conquistas já realizadas, dentre as quais:

- a terceirização das atividades de topografia, batimetria e manutenção da via;
- a implementação de diversos contratos terceirizados para custeio do órgão, tais como: apoio a fiscalização, transporte de funcionários, suporte de informática, vigilância, limpeza e outros;
- a implementação de diversas seções e divisões, próprias de seu caráter de administração direta, tais como administrativo, financeiro, orçamento, patrimônio e recursos humanos;
- a consolidação dos mecanismos de custeio com recursos das geradoras hidroelétricas;
- a implementação de orçamento de recursos próprios para investimento.

O capítulo 4 deste Relatório apresenta as sugestões para transformar o DH em órgão responsável pela gestão da Hidrovia no âmbito do Estado de São Paulo.

2.4.2. ADMINISTRAÇÃO DA HIDROVIA DO PARANÁ – AHRANA

Os portos e as hidrovias federais, até 1991, eram administrados pela Portobrás, por meio de seu departamento de vias navegáveis (DEPVIA). Com a extinção da Portobrás, as administrações hidroviárias, mediante a celebração de convênios, renovados anualmente, ficaram vinculadas às Companhias Docas.

Coube à Companhia Docas do Estado de São Paulo – Codesp, a responsabilidade pelas seguintes hidrovias:

- AHRANA - Administração da Hidrovia do Paraná;

- AHIPAR - Administração da Hidrovia do Paraguai; e
- AHSUL- Administração das Hidrovias do Sul.

Tal solução foi um paliativo, e não atende aos interesses das administrações hidroviárias e também da Codesp, que não cumpre seu papel de parceria com maior empenho no desenvolvimento do modal hidroviário interior.

A Codesp deveria assumir de fato as administrações hidroviárias. A criação de uma Diretoria Hidroviária na Codesp propiciaria as condições para se trabalhar, com maior afinco, na captação das cargas dos modais rodo-hidro-ferroviários para o porto de Santos, com uma logística mais racional e ambientalmente correta, com uma expressiva diminuição de carretas nas imediações da cidade de Santos e de municípios afetados pelas rodovias de acesso ao Porto.

Outra opção seria o Governo Federal criar a Estatal Brasil Hidrovias, para reparar um erro estratégico do passado, quando, anteriormente à Portobrás, foi extinto o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis – DNPVN, que implantou muito do que ainda resta funcionando no setor.

O Departamento Nacional de Infra-estrutura dos Transportes – DNIT, criado para atender também às hidrovias, não conseguiu mudar o quadro existente. O pessoal lotado nas administrações hidroviárias não pode ser absorvido em seus quadros por ser originário de uma estatal mista extinta (Portobrás).

As administrações hidroviárias colaboram com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, com o fornecimento de estatísticas e cadastros.

Não há, entretanto, um plano para fomentar, com credibilidade e segurança, a busca de novos clientes e usuários para o transporte intermodal, utilizando-se as hidrovias existentes.

Este transporte atualmente é operado por poucas empresas. Essas companhias transportam cargas próprias ou de seu grupo, com acordos fechados, e os terminais também são próprios.

A figura de um Porto Público que atendia a todos mudou.

Tudo como manda a Lei 8.630/93 de Modernização dos Portos, que é confusa, faz com que poucos investidores arrisquem no transporte hidroviário interior. Há necessidade de correções de erros e exigências inadequadas.

Focando no trecho da Hidrovia Tietê-Paraná administrado pela AHRANA, verifica-se a necessidade de implantação de:

- Central operacional, com banco de dados atualizados, em tempo integral, com disponibilidade de informações diversas;
- Sinalizações de Km (PK);
- Sinalizações de localizações dos portos, travessias e estaleiros;
- Pontos de apoio abrigados;
- Postos de abastecimento de óleo, água e combustível;
- Locais para descanso das tripulações, e reabastecimento de mantimentos;
- Locais estratégicos para socorro, munidos de equipes de salvatagem e empurrador de apoio (disque socorro);
- Placas com indicação de telefone “disque denúncia”, em casos como roubos de cargas, contrabandos e outras ocorrências;
- Placas, com indicação de telefone para comunicação e solicitação de reposição de bóias e sinalizações.

É necessário também estabelecer procedimentos-padrões tanto para cadastros como para licenças de instalação e operação de empreendimentos vinculados à atividade hidroviária, cujas exigências deverão ser compatíveis com o tipo de operação e movimentação previsto.

Todos os investimentos necessários para a implantação de melhoramentos em locais de utilização pública devem ser de responsabilidade dos Governos Federal ou Estadual, que não podem se omitir da necessidade desta reestruturação.

2.5. POLÍTICA TRIBUTÁRIA

Foram identificados os principais problemas de ordem tributária enfrentados pelos operadores na Hidrovia Tietê-Paraná.

2.5.1. DESONERAÇÃO FISCAL NA OPERAÇÃO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Proposta: Contatar as Secretarias da Fazenda dos Estados pertencentes à área de influência da Hidrovia Tietê-Paraná (SP, MG, GO, MS e PR) com o objetivo de desburocratizar e mesmo incentivar a utilização do transporte multimodal com ênfase na participação do modal hidroviário.

2.5.2. ICMS INTERESTADUAL

Proposta: Consultar as Secretarias da Fazenda dos Estados, por meio da Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo e do CONFAZ, sobre a possibilidade de redução ou mesmo isenção do ICMS no transporte hidroviário de cargas e passageiros.

2.5.3. ICMS INTRAESTADUAL (INTERMUNICIPAL)

Proposta: Propor ao Governador do Estado o encaminhamento de solicitação à Secretaria da Fazenda para a implementação de convênio, já autorizado pelo CONFAZ, relativo à isenção do ICMS no transporte hidroviário de cargas.

2.5.4. INCENTIVOS FISCAIS PARA A INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO E REPAROS DE EMBARCAÇÕES

Proposta: Propor ao Governador do Estado o encaminhamento de solicitação à Secretaria da Fazenda para redução ou isenção do ICMS para aços planos, perfis, motores, reversores, peças de reposição, hélices, equipamentos eletrônicos e de segurança utilizados em embarcações de transporte hidroviário de cargas e passageiros.

2.5.5. ISS NO TRANSBORDO DE CARGAS NOS TERMINAIS HIDROVIÁRIOS

Proposta: Contatar as Prefeituras e Câmaras Municipais dos municípios ao longo da Hidrovia Tietê-Paraná a fim de divulgar as vantagens que o transporte hidroviário pode trazer ao desenvolvimento local, sensibilizando-os a reduzir ou mesmo isentar as operações de transbordo de carga de ISS.

2.6. POLÍTICA AMBIENTAL

2.6.1. INICIATIVAS DO DH: ATIVOS AMBIENTAIS

A gestão ambiental da hidrovia busca equacionar as demandas da infra-estrutura linear de transporte e atender as reivindicações da sociedade civil organizada, por meio de seus comitês de bacia hidrográfica, universidades, entidades de classe e outros atores de um cenário constituído por mais de 100 municípios lindeiros diretamente acessados.

O Departamento Hidroviário tem respondido ao desafio com o aperfeiçoamento da segurança operacional da via, obras de melhoria e manutenção de pontos críticos e de perigo à navegação, desenvolvimento de planos de ação emergencial e combate a incêndios e procedimentos interinstitucionais de preservação dos ecossistemas aquáticos devido à proliferação de algas, espécies invasoras, poluição química e orgânica da água, erosão e assoreamento, o desenvolvimento de um Centro de Controle Operacional etc.

Sempre que necessário, o DH tem buscado o apoio de núcleos de excelência técnico-científica em engenharia naval, meio ambiente, agronomia, geologia aplicada, tecnologia de informação e recursos hídricos das estruturas de Ciência & Tecnologia do Estado de São Paulo, além de contar com o notório saber de consultorias especializadas.

Suas ações seguem rigorosamente a legislação ambiental e de recursos hídricos vigentes no estado e no país, acarretando uma constante interação com a Assessoria Jurídica da Secretaria dos Transportes, Secretaria Estadual do Meio Ambiente, Secretaria Estadual de Energia e Recursos Hídricos, Marinha do Brasil, Promotoria Geral do Estado, Ministério Público Federal, Ministério do Meio Ambiente e Recursos Hídricos, Agência Nacional das Águas e Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

Seus sucessos e avanços são compartilhados com usuários, operadores, armadores e comunidade técnica interessada, através do Comitê Técnico da Hidrovia, sob os auspícios da Capitania dos Portos de Barra Bonita da Marinha do Brasil.

2.6.2. SISTEMA DE INFORMAÇÕES GEOGRÁFICAS

Consiste em uma base cartográfica digital em Sistema de Informações Geográficas – SIG, contendo todos os atributos que têm interface com o meio ambiente, como: uso e ocupação do solo, terminais implantados, pólos potenciais, Áreas de Proteção Ambiental – APAs, pontos de erosão, entre outros, para permitir um acompanhamento conjunto das questões relativas ao desenvolvimento sustentável, visando implantação do Plano de Gestão Ambiental da Hidrovia Tietê-Paraná.

2.6.3. PLANO BÁSICO DE CONTINGÊNCIA PARA O TRANSPORTE DE CARGAS PERIGOSAS

O Plano de Contingência desenvolvido propõe uma estrutura organizacional e o encadeamento de ações articuladas entre os agentes presentes no sistema, de modo a minimizar os efeitos de eventuais acidentes envolvendo cargas perigosas na Hidrovia Tietê-Paraná.

Neste momento encontra-se em fase de discussão entre os usuários, Marinha, Defesa Civil e Administradores da Via, para sua implementação.

2.6.4. PLANO DE MANEJO DE PLANTAS AQUÁTICAS

A ação antrópica possibilita a proliferação de plantas aquáticas nos reservatórios, prejudicando seus diversos usos, inclusive a navegação. Disso decorre a necessidade do estabelecimento de um plano de manejo, de modo a controlar a incidência dessas macrófitas.

No momento estão sendo analisadas as responsabilidades institucionais dos diversos órgãos envolvidos, e iniciando a fase de concepção do referido manejo.

2.6.5. CONVÊNIO DE COOPERAÇÃO COM A MARINHA

O convênio tem como objeto a cooperação entre DH e Marinha, com a finalidade de intensificar as atividades de inspeção e fiscalização do tráfego aquaviário, visando a:

- Fiscalização e Segurança do Tráfego Aquaviário,
- Salvaguarda da vida humana e
- Prevenção da poluição hídrica.

2.6.6. EDUCAÇÃO AMBIENTAL: PROGRAMA TIETÊ NAS ESCOLAS

Parte integrante dos programas de educação ambiental do Departamento Hidroviário, o Projeto Tietê nas Escolas tem por objetivo levar uma mensagem de respeito ao rio Tietê para estudantes de escolas públicas de primeiro grau do interior do Estado de São Paulo. Através de palestras, exposições e visitas às eclusas, terminais hidroviários e rotas de navegação, o aluno conhece, debate e adquire consciência quanto à preservação do meio ambiente, destacando a importância da água.

O projeto também proporciona aos estudantes, professores e à comunidade em geral a oportunidade de conhecerem o rio Tietê no contexto da Hidrovia Tietê-Paraná, divulgando o potencial econômico-social, turístico e ecológico desse complexo hidroviário que se constitui num importante fator de integração regional e interestadual.

Até 2006, o projeto abrangeu 28 cidades do interior paulista, com um aporte de 43 mil visitantes às exposições itinerantes. Participaram 166 escolas, abrangendo um universo de mais de 75 mil alunos.

2.6.7. MECANISMOS DE DESENVOLVIMENTO LIMPO

A análise de pré-requisitos definidos pelo Comitê Internacional do Protocolo de Kyoto e suas contribuições para Mecanismos de Desenvolvimento Limpo e Mercado de Créditos de Carbono, decorrentes do uso da Hidrovia, têm chamado a atenção dos seus atuais gestores devido à grande importância desse processo para o desenvolvimento do

Estado de São Paulo e do país, através da sua área de influência direta nos estados de GO, MS, MG e PR.

Essa decisão partiu da evidente constatação de que o aumento do uso do modal hidroviário por cargas de grande volume representa maior eficiência energética do transporte e diminuição da poluição atmosférica em território paulista.

Some-se a essa percepção o fato de que a hidrovia beneficia diretamente o conceito ambiental que justifica o processo de exportação do álcool brasileiro: mercados internacionais compradores buscam associar seus interesses a parceiros comprometidos com o aperfeiçoamento de modos de transporte limpos, eficientes e que promovam o Desenvolvimento Sustentável.

2.6.8. LICENCIAMENTO AMBIENTAL

O Licenciamento Ambiental de obras, melhorias e empreendimentos dos diversos módulos operativos da Hidrovia Tietê-Paraná obedece aos procedimentos vigentes no âmbito da Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo que estabelecem critérios técnicos para a apresentação de informações, permitindo e justificando a expedição dos seguintes diplomas:

- ✓ Licença Prévia (LP)
- ✓ Licença de Instalação (LI)
- ✓ Licença de Operação (LO)

Esses processos podem ser classificados em três tipos:

- Licenciamento da Infra-Estrutura: licenciamento ambiental de grandes estruturas, tais como eclusas e canais de navegação.
- Licenciamento de Obras e Melhorias: licenciamento ambiental de obras de proteção e/ou ampliação dos vãos de pilares de pontes e melhorias

como remoção de pontos críticos para a navegação, com atividades de aprofundamento e retificação.

- Licenciamento de Empreendimentos Privados: licenciamento ambiental de estaleiros, píeres, terminais, bases operacionais e estruturas de retroporto.

2.6.9. A IMPORTÂNCIA AMBIENTAL DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ NO CONTEXTO DE UMA AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA

Os movimentos de cargas ao longo da Hidrovia Tietê-Paraná obedecem à lógica da exportação, notadamente de soja e farelo. Ainda é pouco utilizada no abastecimento regional ou como modal de cargas de médio percurso, não obstante o potencial demonstrado pela cana de açúcar, melação e álcool.

A situação que se observa ao longo dos tramos regionais demonstra uma alta capacidade operacional ociosa para cargas de longo percurso e uma estrutura complementar de movimentação de cargas regionais cujas limitações são incompatíveis com o grande potencial inexplorado.

Pouco se conhece dos benefícios dos Mecanismos de Desenvolvimento Limpo para dezenas de municípios, atualmente amparados pelo modal rodoviário, que é altamente oneroso, poluente e, na maioria dos casos, única alternativa de circulação regional ou de escoamento das produções locais. Há importante lacuna no modelo logístico regional, no qual o modal hidroviário passa despercebido como fornecedor de oportunidades de investimento, produção de riquezas e melhoria da qualidade de vida da população de grandes regiões.

O DH estuda alternativas metodológicas que superem o impasse existente a respeito da viabilidade ambiental e operacional da Hidrovia de modo definitivo. Assim, vem estudando uma prática recente no campo da avaliação ambiental, conhecida como Avaliação Ambiental Estratégica – AAE.

Pesa nessa decisão o fato de que os procedimentos de AAE têm encontrado uma crescente aceitação mundial e têm se mostrado eficazes e bem-sucedidos na análise de questões complexas e de caráter diversificado, envolvendo as relações entre a Sociedade Humana, os Recursos Naturais, Recursos Hídricos, Infra-estrutura e o Meio Ambiente em geral.

Nesse sentido, encontra-se em estudo a busca de uma solução consensual à Ação Civil Pública movida pelo MPF de Umuarama – PR (**VIDE ITEM 2.7**) e a legitimação de um modelo de gestão ambiental estratégica de atividades de implantação, operação e manutenção da Hidrovia como um todo.

2.7. AÇÃO CIVIL PÚBLICA

Em 1998 foi movida a Ação Civil Pública de Responsabilidade por Danos ao Patrimônio Público Natural – nº 98.5010527-5, de autoria do Ministério Público Federal e do Ministério Público do Estado do Paraná, através da Procuradoria da República no Município de Umuarama, contra a União, Ibama, CESP e Codesp.

O objetivo da Ação foi exigir a execução do processo de Licenciamento Ambiental da Hidrovia Tietê-Paraná como um todo mediante a elaboração de um EIA/RIMA e análise pelo órgão ambiental competente. Enquanto isso não ocorresse, foi concedida liminar determinando a suspensão de todos os processos de licenciamento de empreendimentos isolados vinculados à Hidrovia e manutenção dos níveis de utilização da via para o transporte fluvial de cargas.

Essa Ação, portanto, tem dificultado o licenciamento de obras e empreendimentos relacionados à Hidrovia e a execução de obras de melhoria da segurança e das condições operacionais, e, principalmente, vem inibindo novos investimentos.

2.7.1. HISTÓRICO

1998 Ação Civil Pública movida em 16/02/98.

- 1999** Encontro entre órgãos responsáveis pelo empreendimento, órgãos do Sisnama e Ministério Público, com a constituição da Comissão Técnica Paraná-Tietê, para discutir propostas de licenciamento e de gestão ambiental da hidrovia.
- 2000** Elaboração de Termo de Compromisso de Ajustamento de Conduta, visando a resolução dos conflitos decorrentes da exigência de licenciamento ambiental da hidrovia.
- 2004** Proposta de edição de Resolução SMA/SCTDE/ST/SJEL liberando o licenciamento de empreendimentos de uso múltiplo, como marinas.
- 2005** Ingresso do DH na Ação, em virtude de suas responsabilidades em relação à Hidrovia Tietê-Paraná advindas do Decreto 44.265, de 17/09/99.
- 2006** Proposição com a Procuradoria Geral do Estado – PGE, com a Secretaria Estadual do Meio Ambiente – SMA e com o Ibama, para encaminhamento de uma composição amigável junto ao Ministério Público.
- 2007** Audiência de Conciliação com a proposição da realização de uma Avaliação de Impacto Ambiental da atividade de navegação no trecho remanescente do rio Paraná entre Porto Primavera e Guaíra, em vez de um EIA/RIMA da Hidrovia como um todo.

2.7.2. PROPOSTAS E PERSPECTIVAS DE SOLUÇÃO PARA A HIDROVIA JÁ EM FUNCIONAMENTO

A perspectiva de solução para a Hidrovia já em funcionamento é a execução de uma Avaliação de Impacto Ambiental – AIA e a elaboração de um Relatório de Avaliação Ambiental – RAA da infra-estrutura já implantada, visando a Regularização Ambiental da Hidrovia e a obtenção da sua Licença de Operação.

Atualmente, o DH tem por objetivo o desenvolvimento de ferramentas de gestão por entendê-las como mecanismos de maior efetividade para o controle ambiental da Hidrovia Tietê-Paraná, como o Sistema de Gestão Ambiental – SGA e o Plano de Controle Ambiental – PCA, entre outras.

Sistematização de procedimentos

Também existe a necessidade da sistematização de procedimentos com a definição de critérios e rotinas para obtenção de licenças de novos empreendimentos.

Proposta de encaminhamento

A Frente Parlamentar das Hidrovias encaminhará ofício ao Governo do Estado sob a forma de moção de apoio à solução dos entraves e impasses causados pela Ação Civil Pública – ACP, solicitando prioridade de gestões que resultem em rápido acordo com o Ministério Público Federal no sentido de se efetuar a regularização ambiental da Hidrovia Tietê-Paraná.

2.8. TRAVESSIAS: FORMAS E MODELOS PARA MELHORIA DOS SERVIÇOS

Em sessão ordinária da FPH, o prefeito municipal de Ilhabela (SP) manifestou o desapontamento quanto aos serviços da travessia, entre Ilhabela e São Sebastião, de passageiros e veículos. A precariedade da segurança e do serviço de atendimento ao turista pode colocar em risco o turismo, principal atividade econômica das duas cidades, entre outras conseqüências.

Em face da urgência, a FPH definiu duas linhas de trabalho. A primeira é a formação de uma comissão para verificar, *in loco*, a qualidade dos serviços, tendo em vista buscar elementos para, num primeiro momento, melhorar os serviços. A segunda linha é a discussão de formas e modelos de operação do sistema que poderiam contribuir para a melhoria efetiva da travessia; a concessão dos serviços é uma das possibilidades a se considerar.

3. INSTITUCIONALIZAÇÃO DO ÓRGÃO GESTOR DAS HIDROVIAS

Dentro dos objetivos definidos pela Frente Parlamentar das Hidrovias de fomentar, a partir do seu aproveitamento múltiplo, a maior participação desse modal na matriz de transporte do Estado de São Paulo, a definição de um órgão que concentre a gestão do modal hidroviário é um passo decisivo para racionalizar o sistema e tornar o seu uso comercialmente atrativo e ambientalmente sustentado.

Um dos focos de atuação da Frente Parlamentar esteve concentrado na reunião de documentos, estudos e sugestões para tornar o atual Departamento Hidroviário, órgão ligado à Secretaria de Transportes, uma autarquia com prerrogativas de exercer a gestão hidroviária no Estado.

Entre os documentos referenciados está o próprio anteprojeto de lei de reestruturação que está sendo preparado pela Secretaria dos Transportes, e que deverá ser apreciado pela Assembléia Legislativa, com o objetivo de dotar o Departamento Hidroviário de todas as condições institucionais e estruturais para assumir a gestão do transporte hidroviário no Estado de São Paulo.

Este capítulo resgata todo o processo que culminou na necessidade de reorganizar-se o setor de transporte hidroviário no Estado e, em conseqüência, aponta para as ações que devem ser empreendidas para que se viabilize um novo modelo institucional que tenha no Departamento Hidroviário o centro canalizador da gestão.

Este resgate ampara-se no longo esforço de planejamento realizado no próprio Departamento Hidroviário, entre os anos 2004 e 2005, cujo resultado foi a elaboração de um Plano Estratégico Hidroviário para o Estado de São Paulo.

3.1. HISTÓRICO DA IMPLANTAÇÃO DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ

Dadas as condições geológicas do território do Estado de São Paulo, assentado em sua parte maior sobre um planalto altamente erodido em que são comuns os afloramentos de rochas primitivas, o transporte hidroviário na região não ocorreu de forma natural,

sendo dependente de obras complementares para estender os estirões propícios à circulação de embarcações. Tanto esta afirmação é verdadeira que o Tietê, a decantada via de penetração das Monções e Bandeiras do estágio inicial da ocupação do território, foi relegado a um papel secundário a partir do século XVII, quando foram construídas as primeiras ligações terrestres entre São Paulo e as “Minas de Cuiabá”.

Tais obras se caracterizavam pela necessidade de tecnologia de obras e recursos financeiros que não estavam ao alcance das administrações coloniais. É exatamente essa mesma carência de recursos que presidiu toda a evolução do “Sistema Hidroviário Paulista” como se conhece hoje.

Em primeiro tempo, especialmente a partir do século XIX, os estirões naturalmente navegáveis de nossos rios foram dados em “privilégios” (concessões) pelo Governo Imperial. Contam-se entre esses:

- trecho do Rio Grande, perto da cidade de Franca;
- Rio Ribeira de Iguape;
- Rio Mogi-Guaçu, entre as cidades de Porto Ferreira e Ribeirão Preto;
- os rios Tietê e Piracicaba, entre a cidade de Piracicaba e o Salto de Avanhandava;
- Rio Paraná, desde o Salto de Urubupungá em seu leito e do Salto de Itapura no Rio Tietê, até a sua foz no Rio Prata.

Talvez a exploração de maior sucesso tenha sido a do rio Paraná, que teve seu potencial descoberto por expedicionários da Guerra do Paraguai, quando serviu de rota de apoio e suprimento para as operações bélicas.

Caracterizando-se “navegação” como transportes fluviais que adquirem uma fisionomia de atividade comercial, pode-se considerar que o verdadeiro início da navegação no trecho superior do rio Paraná se dá a partir do fim do século XIX, quando a Companhia

Mate Laranjeira iniciou a exploração e industrialização da erva-mate no sudoeste de Mato Grosso. Essa atividade iniciou-se, primeiramente, no rio Paraguai com a fundação de Porto Murtinho e, sucessivamente, no rio Paraná e afluentes com a fundação da atual cidade de Guaíra, próxima da antiga Cidade Real, estabelecida por jesuítas nas imediações das cataratas.

A continuidade do transporte da erva-mate, desde a região de Mato Grosso até a Argentina, era assegurada por um sistema intermodal que coletava a erva, tratava-a e a transportava por via fluvial até Guaíra, onde efetuava a transposição do desnível existente nas cataratas por meio de uma estrada de ferro, que se estendia desse local até Porto Mendes, a jusante. Aí, um plano inclinado garantia a transferência das cargas desde a estrada de ferro até as embarcações que trafegavam no trecho médio e inferior do rio Paraná, e até a República Argentina.

A navegação expandiu-se no período compreendido entre as duas Guerras Mundiais, ocasião em que nossa fronteira agrícola situava-se na região. Nessa época, até ela chegaram os trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e Companhia Paulista de Estradas de Ferro, respectivamente em Porto Epitácio, Jupia e Porto Panorama.

Com as estradas de ferro, chegaram companhias de colonização, em grande parte estrangeiras, que organizaram linhas de navegação unindo suas colônias estabelecidas junto aos trechos navegáveis do Paraná e afluentes. A Segunda Guerra Mundial trouxe a nacionalização dessas empresas. Suas linhas de navegação foram incorporadas ao Serviço de Navegação da Bacia do Prata (SNBP), do Governo Federal, fato a partir do qual é marcada a atuação mais presente desse poder na navegação nos rios Paraná e Paraguai. A privatização do SNBP, por sua vez, dá origem a companhias que são as reais sucessoras das empresas pioneiras e que chegaram a operar com expressiva movimentação de granéis, entre Guaíra e Porto Epitácio / Porto Panorama, e gado entre Jupia e Mato Grosso do Sul.

A idéia do aproveitamento integral do rio Tietê, como fonte de energia elétrica e como via de navegação, não é nova, tendo sido objeto de inúmeros estudos por diversas

entidades, embora não se tenha ainda definido integralmente a entidade responsável pelo planejamento e custeio das obras, no que se refere à sua utilização como via de transporte.

O vale do rio Tietê, desde os primórdios da colonização, apresentou-se como o caminho natural de penetração para o Oeste, tendo servido às Monções como caminho utilizado para as conquistas dos bandeirantes. No século XIX foi objeto de um "privilégio" (concessão) outorgado em 04/05/1873 à Companhia Fluvial Paulista, para que se estabelecesse a navegação a vapor do rio Tietê, desde a cidade do mesmo nome até o Salto de Avanhandava, e no rio Piracicaba, desde a cidade deste nome até a sua foz no Tietê. No mesmo ano, a navegação funcionava com regularidade nos dois rios, tendo-se limitado o trecho no rio Tietê até o rio Lençóis.

A navegação no trecho em questão existiu até 1951, configurada como extensão dos serviços da Estrada de Ferro Ituana, quando sua extensão deixou de ser competitiva com os outros modos de transporte, que passaram a atuar em sua zona de influência.

O Governo do Estado de São Paulo, por intermédio de sua Inspeção de Serviços Públicos da Secretaria de Viação e Obras Públicas, começou a desenvolver, a partir de 1942, algumas concepções de aproveitamentos hidrelétricos isolados, de cachoeiras e de corredeiras existentes nos vários trechos do Médio e Baixo Tietê, inclusive o da concessão citada.

Esses estudos marcam o ponto inicial da filosofia de planejamento que até hoje é aplicada, do aproveitamento múltiplo para geração de energia, irrigação, piscicultura e recreação etc., baseando-se no sucesso da efetivação do plano de aproveitamento integral das águas do rio Tennessee nos E.U.A – pedra-de-toque da Administração do Presidente Franklin Roosevelt para livrar seu país das conseqüências do desastre econômico da quebra da bolsa de valores de Nova York, em 1929.

Os estudos começaram a ser concluídos a partir de 1945, quando se iniciou a elaboração do anteprojeto da Usina de Barra Bonita. Esse trabalho, liderado pelo Engenheiro Catullo Branco, foi entregue em 10 de dezembro de 1951 ao Serviço do

Vale do Tietê (SVT), do então criado Departamento de Águas e Energia Elétrica (DAEE), na primeira de múltiplas transferências de titularidade que caracterizam a história da primeira hidrovia construída no território brasileiro.

Ao DAEE sucederam-se na responsabilidade de planejar a construção de aproveitamentos múltiplos companhias mistas, tais como: CHERP – Companhia Hidrelétrica do Rio Pardo S.A.; CELUSA – Centrais Elétricas de Urubupungá S.A., posteriormente fundidas na CESP – Centrais Elétricas de São Paulo S.A., que por sua vez teve sua razão social modificada para Companhia Energética de São Paulo, ampliando suas responsabilidades para fazer frente ao novo desafio trazido pela conjuntura energética.

A responsabilidade específica pelos outros aspectos pertinentes, tais como navegação, irrigação, controle de enchentes etc., também sofreu modificações no tempo. Intervieram no planejamento desse período, além do DAEE, organizações como a CIBPU – Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguai, o Departamento Hidroviário da nova Secretaria dos Transportes, desmembrada da Secretaria de Viação e Obras Públicas, a CENAT – Comissão Executiva da Navegação do Sistema Tietê-Paraná, o DNPVN – Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis do Ministério dos Transportes, e finalmente a PORTOBRÁS – Empresa de Portos do Brasil S.A., por intermédio de seu Departamento de Vias Interiores (DEPVIA).

O SVT/DAEE deu seguimento aos estudos que resultaram no anteprojeto de Barra Bonita e equacionou um aproveitamento em cascata do rio Tietê até a Corredeira de Lajes. Isso cobriu praticamente toda a zona de concessão da Companhia Fluvial Paulista e previu a construção dos Aproveitamentos Hidrelétricos de Barra Bonita, Bariri (hoje Álvaro Souza Lima), Ibitinga e Lajes (posteriormente denominada Promissão e hoje Mário Lopes Leão).

As diversas barragens resultaram de uma otimização estabelecida para os desníveis a serem vencidos pelas eclusas, calculando-se um "ótimo" entre os requisitos conflitantes de mínimas desapropriações, máxima energia e máxima capacidade de eclusas.

As eclusas foram previstas em atendimento ao Art. 37 do Decreto no 24.643, de 10.07.1934 (Código de Águas), que estabelece a necessidade de se preservar a navegação em trecho de rio onde ela anteceda a construção de uma barragem. É consequência dessa imposição legal que as eclusas construídas a partir desse dispositivo puderam ter o seu custo amortizado pelas tarifas de energia elétrica gerada no Aproveitamento.

Os estudos então desenvolvidos levaram à previsão da interligação do resultante Médio Tietê navegável ao também navegável Alto Paraná e à extensão dessa navegação até São Paulo, razão pela qual foi requerida a autorização para estudar o Tietê desde Pirapora até sua foz.

Apoiando-se nos trabalhos desenvolvidos pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguaí (CIBPU), dados estatísticos coletados pelo IBGE e estatísticas das ferrovias implantadas na região, chegou-se a uma capacidade de transporte prevista de 8 milhões de toneladas anuais para a hidrovia. Sobre esse número foi estabelecida a viabilidade da construção das barragens e eclusas do trecho médio do rio Tietê, anteriormente mencionadas.

Em 10.06.1954, na forma de Código de Águas, o Decreto 35.641 revalidava a mesma concessão pelo prazo de 50 anos; quase simultaneamente (21.09.1954), o Decreto 36.214 autorizava o DAEE a efetuar estudos para o aproveitamento geral do rio Tietê, a partir da barragem de Pirapora até a sua confluência com o rio Paraná.

A concepção adotada pelo DAEE, de múltipla utilização das águas, nos projetos decorrentes das concessões acima citadas, motivou o Governo Estadual a promulgar a Lei 3.329, de 30.12.1955, na qual se lê: "nos projetos destinados à expansão do suprimento de energia elétrica serão levados em conta com especial interesse a regularização da vazão do rio, o estabelecimento de vias de navegação e outras relevantes utilizações da água".

Entre as "relevantes utilizações" acima citadas podem-se destacar o abastecimento público, irrigação, turismo e lazer, os quais, somados aos benefícios citados pela lei,

trazem como conseqüências inseparáveis o aumento de produção e o aumento do padrão de vida, por sua vez com efeito direto sobre o crescimento da navegação.

O Decreto 45.984, de 08.02.1966, veio regulamentar critério de rateio para os “Investimentos Comuns” de aproveitamentos hidráulicos destinados a múltiplas finalidades contemplados na lei acima, permitindo que, associados aos “Investimentos Diretos” para cada finalidade, demonstrassem os custos dos investimentos atribuíveis a cada setor. Foram as seguintes proporções estabelecidas então: 50% para energia elétrica

- ✓ 25% para navegação,
- ✓ 25% para controle de enchentes e irrigação.

Em 1960, foram criadas empresas mistas do Governo do Estado de São Paulo para gerir os negócios da geração de energia elétrica, tendo sido transferida para a Companhia Hidrelétrica do Rio Pardo – CHERP a concessão dos rios Tietê e Piracicaba, anteriormente concedida ao DAEE, e para as Centrais Elétricas de Urubupungá – CELUSA, as concessões de Urubupungá e de Ilha Solteira. Nesse mesmo ano, iniciaram-se as obras do Aproveitamento de Bariri e de Jupuíá. Em dezembro de 1966, as companhias mistas de energia elétrica criadas em 1960 foram unificadas e incorporadas em uma só empresa, a CESP – Centrais Elétricas de São Paulo S.A., hoje Companhia Energética de São Paulo.

A partir de 1967, com a inclusão da Hidrovia Tietê-Paraná no II Plano Nacional de Desenvolvimento, o Governo Federal, por intermédio do DNPVN, assumiu a responsabilidade pelos assuntos referentes às obras hidroviárias no Estado de São Paulo. Em 17 de novembro de 1967, estabeleceu convênio com o Governo do Estado de São Paulo, pelo qual criou órgão fiscalizador e executor de sua política, a Comissão Executiva da Navegação do Tietê e Paraná (CENAT), extinta em 10 de dezembro de 1975, com a extinção do DNPVN.

Na vigência do convênio CENAT, o Departamento Hidroviário, da Secretaria dos Transportes, contratou o estudo: “Navegação nos rios Tietê e Paraná – Estudos de

Viabilidade”, dezembro 1968, com a empresa BRASCONSULT Engenharia de Projetos S.A., que unificou todos os estudos anteriormente realizados e passou a ser a diretriz para a implantação da hidrovia.

O DNPVN teve suas funções sucedidas pela PORTOBRÁS – a Empresa de Portos do Brasil S.A., criada pela Lei 6.222, de 10 de julho de 1975, dando a essa Companhia a competência de decidir sobre a infra-estrutura de navegação fluvial, explicitamente:

[...]

Artigo 3o: A PORTOBRÁS, em harmonia com os planos e programas do Governo Federal, e nos limites estabelecidos por esta lei, terá por finalidade realizar as atividades relacionadas com a construção, administração e exploração dos portos e vias navegáveis interiores, exercendo a supervisão, orientação, coordenação, controle e fiscalização sobre tais atividades.

Artigo 4o: Para a realização de suas finalidades, compete à PORTOBRAS:

[...]

VII – promover o aproveitamento das vias navegáveis interiores desenvolvendo sua utilização em favor da navegação;

VIII – autorizar a construção ou a execução de obras e serviços de qualquer natureza, que afetem as vias navegáveis interiores.

A Portobrás, em conformidade com suas atribuições, visando desburocratizar o processo de execução das obras da Hidrovia Tietê-Paraná, contratou diretamente a Cesp, em 13 de abril de 1976, deixando o Departamento Hidroviário de participar das obras da hidrovia.

O contrato tinha como objeto “a realização de estudos, obras e serviços diversos nos rios Tietê e Paraná, visando transformá-los em vias regulares de transporte, de

conformidade com o disposto no II plano Nacional de Desenvolvimento”. Tratava o contrato especificamente do trecho do Baixo Tietê, situado a jusante da Barragem de Promissão, mas permitia que a Cesp propusesse à Portobrás serviços de manutenção, operação, reparos, obras complementares e equipamentos eventualmente necessários nas eclusas de Ibitinga, Bariri e Barra Bonita.

De excepcional importância é o parágrafo segundo da cláusula quarta, pelo qual para o Baixo Tietê, no trecho compreendido entre a barragem de Promissão e o rio Paraná, a “Portobrás custeará, além das obras e serviços específicos da navegação, 50% (cinquenta por cento) dos custos comuns ao transporte e a geração de energia” O contrato estabeleceu ainda uma remuneração à Cesp de 5% (cinco por cento) dos valores estabelecidos em suas prestações de contas.

Durante os anos de 1974 e 1975, a CESP havia elaborado estudos básicos para o aproveitamento hidrelétrico do Baixo Tietê, entre o canal de fuga de Promissão (Mario Lopes Leão) até a Foz do rio Tietê, no rio Paraná, entre as cotas 358,00 e 280,00. O trecho apresentava a dificuldade de não ser considerado navegável, o que impedia que as eventuais obras de aproveitamento múltiplo pudessem ser ressarcidas pelas tarifas da energia elétrica gerada, nos termos do Código de Águas.

Em 17 de abril de 1976, já na vigência do novo contrato, a PORTOBRAS aprovou a alternativa II do "Estudo de Viabilidade para o Aproveitamento Hidroenergético do Baixo rio Tietê", que consistia de:

- barragem com usina geradora em Porto Rui Barbosa (denominada Rui Barbosa Elevado – hoje Nova Avanhandava) com 280mW instalados, provida de eclusa;
- barragem sem usina geradora em Três Irmãos, provida de eclusa;
- canal de interligação entre os reservatórios de Três Irmãos e Ilha Solteira, que permitiria, além da navegação, um aumento de potência firme gerada em Ilha Solteira.

A partir desse consenso, a CESP, em 08.05.1976, requereu ao Ministério das Minas e Energia, instruindo o requerimento com estudo de viabilidade acima citado, que fosse outorgada à empresa a concessão para o aproveitamento da energia hidrelétrica no trecho do rio Tietê, compreendido entre a barragem de Promissão e a sua foz, no rio Paraná. A viabilidade do trecho foi estabelecida a partir do rateio dos custos estabelecido de comum acordo entre a CESP e a PORTOBRAS e consolidado nos termos do Contrato no 37/76 entre essas partes.

Os ministros dos Transportes e das Minas e Energia encaminharam uma Exposição de Motivos ao presidente da República, a qual, fundamentada nessa exposição, outorgou à CESP a concessão, mediante o Decreto-Lei 77.865, de 21 de junho de 1976.

Os setores de planejamento das entidades que gerem os recursos hídricos do Estado identificaram a conveniência, a partir da utilização reversa do Canal de Pereira Barreto, de instalar 8 unidades geradoras em Três Irmãos, em um total de 1.292 mW. Com essa finalidade, foi adquirida e autorizada em 1982 a construção e instalação da primeira etapa de geração nesse Aproveitamento.

Em 1985, por meio do Decreto Federal nº 91795, a União delegou ao Estado de São Paulo, mediante concessão, a administração e exploração do rio Paraná, no trecho entre a Foz do rio Tietê e a barragem de Jupuí.

A partir de 1991, com a entrada em operação do Aproveitamento de Três Irmãos e conclusão do Canal de Pereira Barreto, tornou-se possível a integração do Tietê ao Tramo Norte do sistema hidroviário do rio Paraná e trecho do rio Paranaíba, até São Simão, em Goiás.

Com a entrada em operação, em 1998, da eclusa de Jupuí, resultado de Convênio entre a União e o Governo do Estado de São Paulo, no âmbito do Programa Avança Brasil, estabeleceu-se a ligação com o Tramo Sul da Hidrovia do Paraná, que se estende até a barragem de Itaipu. Isto considerando que o Aproveitamento de Porto Primavera dispunha de eclusa provisória em operação, substituída pela definitiva em 1999. O

Sistema Hidroviário Tietê-Paraná teve assim concluída mais uma fase de sua implantação.

Existem, ainda, possíveis expansões a serem implementadas:

- na Hidrovia do Tietê, no próprio rio Tietê, até Salto, e no Piracicaba até Ártemis. Também na Região Metropolitana de São Paulo, o Alto Tietê e o rio Pinheiros poderão ser aproveitados para a navegação;
- no Tramo Norte do Paraná, a construção de eclusas permitirá integrar trechos navegáveis no Paranaíba, a montante do Aproveitamento de São Simão e, no rio Grande, a montante de Água Vermelha;
- no Tramo Sul do Paraná, a transposição de Itaipu permitirá a integração hidroviária dos Sistemas Tietê-Paraná e Paraná-Paraguai, formando um complexo de 7.000 km navegáveis, inserido na região de maior importância econômica e estratégica para o Mercosul. Hoje essa ligação se dá mediante a utilização de um “by-pass” rodoviário para contornar Itaipu.

3.2. BREVE HISTÓRICO DA GESTÃO HIDROVIÁRIA NO ESTADO DE SÃO PAULO

Diversos agentes têm responsabilidade ou atuação sobre a gestão da atividade hidroviária no Estado de São Paulo.

Com a criação da Secretaria dos Transportes em 1963 e sua estruturação, em 1966, da qual faz parte o DH, o Estado contempla, pela primeira vez, uma organização para o setor hidroviário.

Já naquele momento, o DH foi constituído de forma abrangente, com a seguinte estrutura:

- a) Conselho Setorial de Assuntos Hidroviários;
- b) Divisão de Projetos e Obras;
- c) Divisão de Operação:
 - i. Seção de Fiscalização,
 - ii. Distrito Litoral Norte: Administração do Porto de São Sebastião,
 - iii. Distrito do Ribeira e Litoral Sul,
 - iv. Distrito do Paraíba,
 - v. Distrito do Paraná,
 - vi. Distrito do Litoral Centro,
 - vii. Distrito do Médio Tietê,
 - viii. Distrito do Alto Tietê;
- d) Seção de Administração.

Em 1968, o DH incorpora os serviços de transportes de passageiros por barcas entre Santos e Vicente de Carvalho, distrito do município do Guarujá, o que resulta, em 1969, na criação em sua estrutura do Serviço de Travessia para Vicente de Carvalho – S.T.V.C, subordinado à Divisão de Operação.

Em 1974, são transferidos para o S.T.V.C. os serviços de “Ferry Boat” (Balsas) do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo – D.E.R. e os serviços da Companhia de Navegação Fluvial Sul Paulista, em extinção.

As atividades relativas às travessias e a gestão do Porto de São Sebastião são pouco alteradas até o ano de 1989.

A viabilização da navegação fluvial no Sistema Tietê-Paraná teve início em 1967, com a criação da Comissão Executiva da Navegação do Tietê-Paraná – CENAT, constituída por técnicos da União e do Estado de São Paulo com a finalidade de implantar a navegação nos Rios Tietê e Paraná, que seria o embrião da atual Hidrovia Tietê-Paraná.

Essa situação perdurou até 1974, quando, mediante assinatura de convênio, União e Estado de São Paulo delegaram à Companhia Energética de São Paulo – CESP a atribuição de implantar, desenvolver e administrar a Hidrovia Tietê-Paraná.

De 1974 até 1999, com a gradativa entrada em operação das eclusas nos barramentos dos reservatórios, a Hidrovia Tietê-Paraná, no Estado de São Paulo, foi administrada pela CESP, que, em 1991, criou em sua estrutura uma Diretoria de Hidrovias e Desenvolvimento Regional.

A falta de uma política para o setor hidroviário resultou em extravagâncias institucionais. Até o final da década de 80, o Departamento Hidroviário, da Secretaria dos Transportes, era encarregado das travessias marítimas e fluviais, bem como do Porto de São Sebastião.

Em maio de 1989, com a transferência de suas atividades para a Dersa, o DH é transformado em Centro de Controle e Fiscalização do Hidroviário, ficando mantida uma reduzida estrutura funcional, responsável pela administração do quadro de pessoal do Departamento lotado nos serviços de travessias, colocado à disposição da Dersa, sendo na prática desativado e assim permanecendo até 1999.

O transporte fluvial, concentrado na Hidrovia Tietê-Paraná, até o final dos anos 90, estava sob a de responsabilidade da CESP, que então geria o uso múltiplo das águas e tinha recursos para isso.

Em 1999, é concedida à iniciativa privada a geração de energia hidrelétrica do rio Tietê, até então a cargo da CESP – Companhia Energética de São Paulo.

Em outubro de 1999, a gestão da Hidrovia Tietê-Paraná incorpora-se às atribuições da Secretaria dos Transportes, com a expedição do Decreto 44.265, substituindo o Centro de Controle e Fiscalização do Hidroviário, pelo novo Departamento Hidroviário, órgão da administração direta, que compõe a Secretaria.

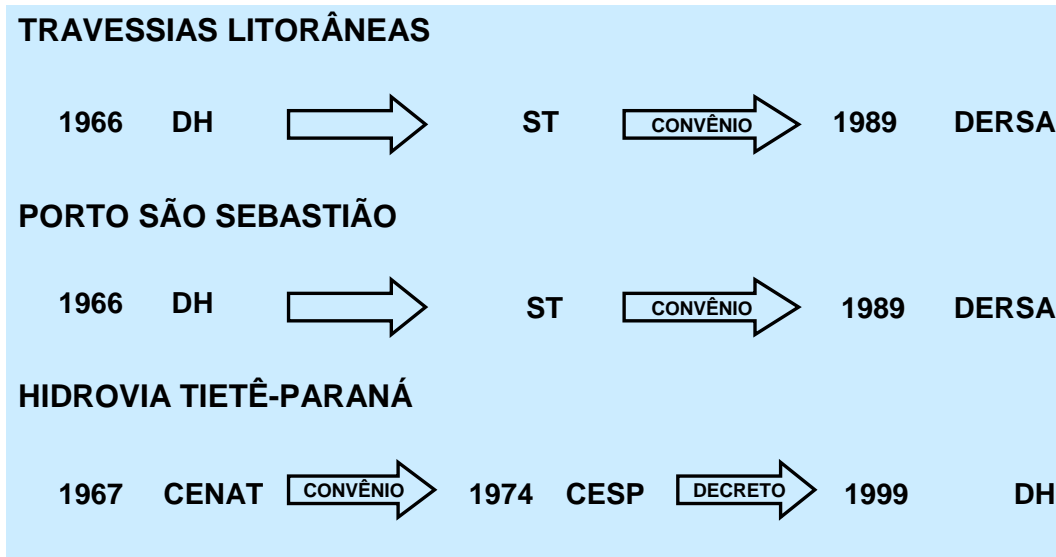


Figura 9 Histórico da gestão do setor hidroviário em SP

3.3. PLANO ESTRATÉGICO HIDROVIÁRIO

Em 2003, percebendo a necessidade de ordenar e atender mais adequadamente aos interesses do Estado com relação ao transporte hidroviário, o DH contratou a elaboração de um Plano Estratégico Hidroviário, com o objetivo de balizar as suas ações e iniciativas futuras.

No Plano Estratégico Hidroviário – PEH, foram definidas a missão do Departamento Hidroviário, as políticas hidroviárias propostas para o Estado e suas estratégias de implantação, dando origem a um plano de ação compreendendo um conjunto de programas e projetos.

A visão de futuro estabelecida para o DH é descrita pela missão e objetivo de longo prazo:

Missão

Desenvolver, estruturar e manter em condições operacionais, de forma segura, eficiente e eficaz, os sistemas de transporte hidroviário no Estado de São Paulo, objetivando o desenvolvimento regional, maior equilíbrio da matriz de transportes e menores custos econômicos, sociais e ambientais.

Objetivo de Longo Prazo:

Alcançar 15 x 109 TKU (6% da distribuição modal do Estado) até 2020.

Os resultados desse planejamento são a base para as ações sugeridas ao fim do capítulo, no âmbito da Frente Parlamentar das Hidrovias. A Figura a seguir sintetiza os elementos essenciais do Plano Estratégico Hidroviário.

PLANO ESTRATÉGICO HIDROVIÁRIO	
<u>Diretrizes</u>	<ul style="list-style-type: none">• Ordenar e atender os interesses do Estado com relação ao transporte hidroviário;• Balizar as ações e iniciativas do Departamento Hidroviário;• Definição de Políticas Hidroviárias para o Estado e suas Estratégias de Implantação:<ul style="list-style-type: none">- Plano de Ação- Programas e Projetos
<u>Objetivo de Longo Prazo</u>	<ul style="list-style-type: none">• Aumento da contribuição do modal na matriz de transporte de cargas: de 0,6% para 6%.
<u>Foco Estratégico</u>	<ul style="list-style-type: none">• Aumento da Exploração das Rotas Atuais - novos usuários e novos tipos de cargas;• Abertura e Exploração de Novas Rotas;• Aumento da utilização do modal – redução de custos, facilidades e divulgação.

Em geral, os manuais dizem que os planos estratégicos devem estabelecer até quatro objetivos de longo prazo. Depois de muita discussão, viu-se que, na verdade, havia um

objetivo de longo prazo. Percebeu-se que o transporte hidroviário tinha participação muito pequena na matriz de transporte do Estado de São Paulo.

Não por acaso, quando se ia discutir com a Secretaria de Transportes ou com o Governo uma fatia orçamentária maior, sempre vinha essa questão. E realmente a participação que o setor possui hoje, em todo o transporte realizado no Estado de São Paulo, é pequena, algo em torno de 0,6%.

Concluiu-se que para conquistar uma importância maior, assumir uma responsabilidade maior na matriz do transporte do Estado, o transporte hidroviário deveria crescer substancialmente. Assim, foi estabelecido que o objetivo de longo prazo do Plano Estratégico Hidroviário é, em vinte anos, vir a contribuir com 6% na matriz de transporte de carga do Estado de São Paulo. Embora pareça insignificante, esse aumento pretendido de 0,6% para 6% é extremamente audacioso e, nas condições do momento, difícil de conseguir.

Para atingir esse objetivo, foi necessário estabelecer diretrizes e foco estratégico. Diretrizes foram formuladas para ordenar e entender os interesses do Estado, com relação ao transporte hidroviário, para balizar as ações e iniciativas do DH e, principalmente, definir políticas hidroviárias para o Estado e suas estratégias de implantação.

O foco estabelecido foi no aumento da exploração das rotas atuais, com a introdução de novos usuários, novos tipos de cargas, abertura e exploração de novas rotas e aumento da utilização do modal, por meio da redução de custos, facilidades e divulgação do modal.

Nos trabalhos de elaboração do Plano, que incluíram uma ampla avaliação do cenário da gestão hidroviária no Estado e das perspectivas para o setor, ficou demonstrada a necessidade de promover-se uma reestruturação do DH, ante suas atribuições e o elenco de novas atividades a desenvolver, a fim capacitá-lo a atingir a missão e objetivos que lhe são propostos.

3.3.1. PERSPECTIVAS DO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO NO ESTADO

Em que pese o potencial de exploração do transporte hidroviário no Estado de São Paulo, que possui, aproximadamente, 600 km de costa e extensa rede hidrográfica, composta de rios de caudal variado dos quais, pelas suas características (volume d'água, declividade e outras), alguns trechos, totalizando 4.166 km de extensão, apresentam interesse para a navegação.

Hoje a atividade hidroviária se desenvolve nas travessias marítimas, lacustres e fluviais e, na navegação longitudinal no Sistema Tietê-Paraná, que perfaz 2.400 km navegáveis de rotas principais e secundárias.

Novos Projetos

O Sistema Tietê-Paraná poderá ser expandido, no rio Tietê, no Piracicaba, no Paranaíba e no Paraná. Os rios Grande e Paranapanema, no futuro, poderão integrar-se ao Sistema Tietê-Paraná, com a implantação de eclusas para a transposição de suas barragens.

No Alto Tietê, obras para controle de cheias recentemente executadas pelo Governo do Estado viabilizaram o aproveitamento para navegação do Trecho Metropolitano da Hidrovia Tietê-Paraná, também chamado de Hidrovia Metropolitana.

Estão sendo desenvolvidos projetos para aproveitamento dos rios no estuário onde está localizado o Porto de Santos para transporte de carga das indústrias do Complexo de Cubatão.

Na parte marítima começa a se desenvolver a navegação de cabotagem.

Hidrovia Metropolitana

Com a perspectiva de conclusão das obras de Ampliação da Calha do Rio Tietê para fins de controle de cheias, e o Programa de Obras de Controle da Poluição em desenvolvimento, está sendo avaliada a viabilidade de utilização do Trecho

Metropolitano da Hidrovia Tietê-Paraná (HTP-M), para o transporte de cargas e passageiros.

Os rios Tietê e Pinheiros encontram-se espacialmente integrados em algumas das principais infra-estruturas de transporte existentes, representando espaços públicos, disponíveis para uso com a função de transporte, sem praticamente exigirem nenhuma desapropriação.

A incorporação da modalidade hidroviária na Matriz de Transporte na Região Metropolitana de São Paulo trará as vantagens de uso de um sistema de transporte de maior eficiência energética (ton/HP), menor consumo de combustíveis (l/tku) e menor emissão de gases poluentes (g/tku), impactos altamente positivos especialmente em se tratando de região já bastante afetada pela poluição atmosférica.

Do ponto de vista apenas do transporte, a localização da Hidrovia nesta importante região exige a interação do Governo do Estado, da Prefeitura de São Paulo e de municípios da Região Metropolitana, por meio de políticas públicas que venham a promover a sua inserção na matriz regional de transportes, planejando e incentivando as conexões intermodais.

Atualmente, o trecho navegável no rio Tietê é de 41 km, começando na barragem de Edgard de Souza, no município de Santana de Parnaíba, passando pela eclusa sob o Cebolão, e chegando até a barragem da Penha, no município de São Paulo.

Com a conclusão da eclusa da barragem da Penha, cujas instalações encontram-se parcialmente implantadas e a execução de serviços de desassoreamento, também será possível incorporar mais 14 km a este trecho, estendendo a navegação até São Miguel.

Posteriormente, como parte integrante desta Hidrovia, poderá ser incorporado o canal do rio Pinheiros, com mais 25 km de via navegável, sendo certo que haverá grandes obstáculos a vencer, como por exemplo, as transposições da estrutura do Retiro e da barragem de Traição.

Nos reservatórios Billings e Guarapiranga, com os cuidados exigidos por sua função de mananciais, poderão ser implantadas novas travessias, estrategicamente localizadas, de modo a encurtar rotas de deslocamento para a população circunvizinha e reduzir o tráfego de vias locais congestionadas.

A represa Billings também poderá ser incorporada futuramente à Hidrovia, adicionando cerca de 30 km de vias navegáveis, porém exigirá a construção da transposição do desnível da barragem de Pedreira na interligação com o canal do rio Pinheiros.

No momento, estão sendo realizados estudos para identificar as tipologias de cargas, cujo transporte poderá ser viabilizado nesta Hidrovia.

Hidrovias no Porto de Santos

O projeto da empresa Carbocloro compreende a implantação de píeres de atracação de navios no Largo do Caneu, transbordando as cargas diretamente dos navios para barcas e, por rios da Baixada Santista, num percurso de 11 km, a navegação até a planta da empresa em Cubatão.

PROJETO CARBOCLORO



Outro projeto que está sendo estudado é o da Libra, empresa que opera o terminal 37 de containeres, no Porto de Santos. O grande problema do Porto de Santos é que ele possui uma área de retroporto muito pequena, sendo difícil estocar uma grande quantidade de containeres. Para resolver esse problema, a Libra comprou um grande terreno em Cubatão e está implantando um terminal de containeres. A intenção é que o contêiner seja retirado de grandes navios e, através de uma ligação com chatas, transportado a esse terminal, em Cubatão, numa linha direta entre o terminal 37 do Porto de Santos até Cubatão.



Os novos Projetos e o DH

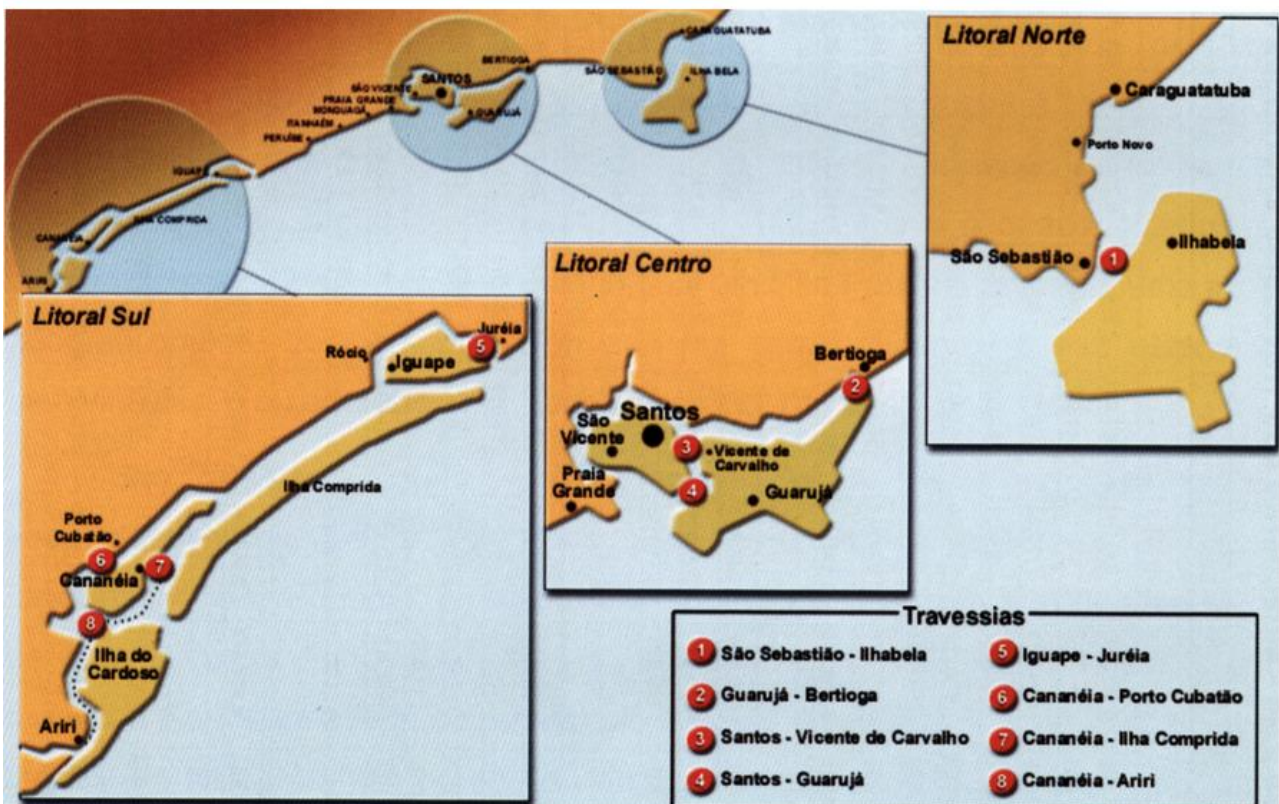
Atualmente, o Departamento Hidroviário não está estruturado para atender às necessidades de planejamento do desenvolvimento da atividade hidroviária no Estado. Se algum empreendedor quiser estudar a viabilidade do transporte num rio como o Ribeira de Iguape, ou projetos como os citados, não vai encontrar um único órgão no Estado de São Paulo preparado para prestar o apoio necessário a essas iniciativas.

Em consequência, seja qual for o cenário, a Hidrovia Tietê-Paraná, a principal artéria, a principal via de transporte, vai continuar sendo o foco das ações do DH. Planejar novas possibilidades, ou apoiar novos empreendimentos não são ações que, atualmente, possam ser liderados pelo Departamento Hidroviário.

Travessias

O Sistema de Travessias Litorâneas, de responsabilidade da Secretaria dos Transportes do Estado, atualmente operado pela Dersa, está dividido em três regiões: Litoral Norte, Litoral Centro e Litoral Sul. A Travessia Santos-Guarujá (Litoral Centro), é considerada a travessia de ferryboat de maior movimentação do mundo, atendendo aproximadamente 14 milhões de veículos e 8 milhões de pessoas por ano.

TRAVESSIAS LITORÂNEAS



**TRAVESSIAS LITORÂNEAS METROPOLITANAS
LITORAL CENTRO**



SANTOS – GUARUJA



SANTOS – VICENTE DE CARVALHO



GUARUJÁ – BERTIOGA

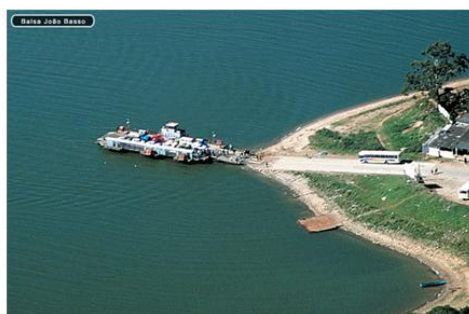
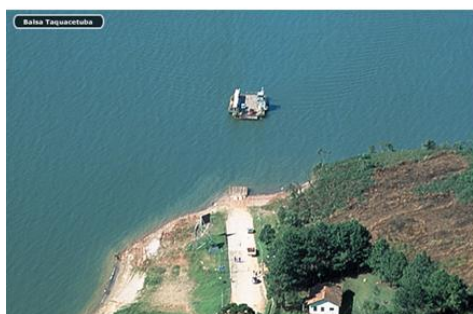


SANTOS – VICENTE DE CARVALHO

Outros órgãos e empresas estatais e também concessionárias de geração de energia operam travessias em lagos de reservatórios no Estado.

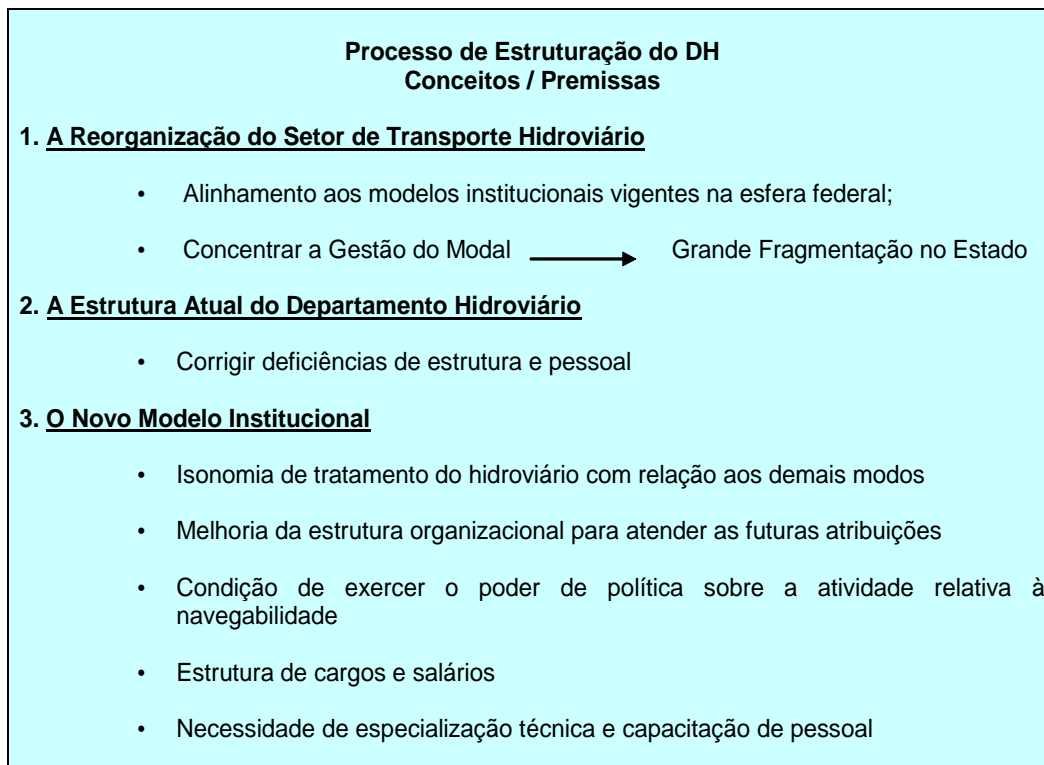
Na Região Metropolitana de São Paulo existem três travessias na Represa Billings, operadas pela Emae – Empresa Metropolitana de Águas e Energia S.A.

TRAVESSIAS METROPOLITANAS



3.4. A REORGANIZAÇÃO DO SETOR HIDROVIÁRIO PAULISTA E A REESTRUTURAÇÃO DO DH

Diante, portanto, do cenário em que se encontra a atividade hidroviária no Estado, o Plano Estratégico Hidroviário estabeleceu as premissas que dão o fundamento para (a) reorganizar o setor, (b) estruturar o Departamento apropriado para atuar nesse setor, e (c) estabelecer novo modelo institucional.



3.4.1. REORGANIZAÇÃO DO SETOR DE TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

Alinhamento do setor hidroviário aos modelos federais

A primeira premissa diz respeito à reorganização do setor de transporte hidroviário. E o primeiro elemento balizador é o alinhamento do setor paulista aos modelos institucionais vigentes na esfera federal, que já reestruturou o seu setor de transporte. Não seria nada produtivo o Estado de São Paulo reorganizar o seu setor hidroviário e não se alinhar aos modelos que foram estabelecidos na esfera federal.

No Governo Federal, a instância responsável pela formulação da política de transportes é o Ministério dos Transportes. No âmbito do Estado de São Paulo, há uma

peculiaridade: existem duas secretarias de transporte, a de Transportes e a de Transportes Metropolitanos, esta basicamente lida com a movimentação de passageiros dentro das regiões metropolitanas.

Em segundo lugar, os Estados estão se organizando por meio de agências, cujo papel fundamental é o de fiscalizar serviços concedidos e permitidos. O Estado de São Paulo tem a ARTESP – Agência Reguladora dos Transportes no Estado de São Paulo, e a União, em 2001, estabeleceu a ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

E, finalmente, o órgão executivo do Ministério dos Transportes que trata da implementação das políticas do setor hidroviário em nível nacional é o DNIT. A AHRANA, órgão ligado ao DNIT, administra a Hidrovia do Paraná. No Estado de São Paulo o que se pretende é exatamente similar ao que é o DNIT, para a esfera federal: ser o Departamento Hidroviário a instância de implementação das políticas emanadas da Secretaria de Transportes para o setor hidroviário. Essa é a orientação da reestruturação do Departamento Hidroviário. O quadro a seguir sintetiza a atuação institucional presente na esfera federal e em São Paulo.

Atuação Institucional – Federal x Estado de São Paulo	
FEDERAL	ESTADO DE SÃO PAULO
<p>MT - Decreto-Lei 200/1967</p> <p>Política nacional de transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário - formulação, coordenação e supervisão. Aprovação dos planos de outorgas.</p>	<p>ST - Lei 9.318/1966</p> <p>Coordenar todos os meios de transporte de responsabilidade direta ou indireta do Estado.</p>
<p>ANTAQ - Lei 10.233/2001</p> <p>Outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e longo curso.</p> <p>Normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária.</p>	<p>STM - Lei 7.450/1991</p> <p>Execução da política de transportes urbanos de passageiros para as regiões metropolitanas.</p> <p>Sistema metropolitano de transportes públicos de passageiros - organização, coordenação, operação e fiscalização.</p>
<p>DNIT - Lei 10.233/2001</p> <p>Implementar política para a administração da infra-estrutura do Sistema Federal de Viação, sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade, e ampliação (novas vias e terminais).</p>	<p>ARTESP - Decreto 46.708/2002</p> <p>Regulamentar e fiscalizar serviços públicos de transporte autorizados, permitidos ou concedidos a entidades de direito privado, no âmbito da Secretaria dos Transportes.</p>
<p>AHRANA - Lei 7.450/1991</p> <p>Administrar o trecho federal da Hidrovia Tietê-Paraná.</p>	<p>DH - Decreto 45.087/2000</p> <p>Regular, controlar, administrar e fiscalizar as atividades desenvolvidas na Hidrovia Tietê-Paraná e relacionadas às travessias e linhas de transporte do litoral e do interior.</p>

Concentração de Gestão

Segunda premissa que foi estabelecida para a reestruturação do setor é concentrar a gestão do modal, que hoje tem uma grande fragmentação no Estado de São Paulo. Com efeito, a travessia está de um lado, Hidrovia Tietê-Paraná está de outro lado, portos estão de outro lado, cada um está sendo tratado de forma separada. Portanto, há necessidade de concentrar tudo isso num único órgão.

Foram levantados quais eram os agentes e as áreas de atuação do setor hidroviário. Primeiro, existe a Marinha (que sempre vai exercer o seu papel na segurança da navegação). Depois vêm as agências e as secretarias regulando e fiscalizando o transporte aquaviário: AHRANA e DNIT que administram o trecho federal da hidrovia, o Departamento Hidroviário que administra o trecho paulista da Hidrovia Tietê-Paraná, concessionárias de geração que fazem a operação e manutenção das eclusas, operadores privados atuando no transporte e em terminais marítimos e fluviais, Codesp e Dersa, responsáveis pela Administração Portuária em Santos e São Sebastião, outros órgãos e empresas estatais, prefeituras e concessionárias operando travessias e linhas marítimas e fluviais.

Agentes e Áreas de Atuação

Marinha do Brasil	– Segurança da Navegação
ANTAQ, ARTESP, ST e STM	– Regulação e Fiscalização do Transporte Aquaviário
CODESP e DERSA	– Administração Portuária
AHRANA e DNIT	– Administração do Trecho Federal da HTP
DH	– Administração do Trecho Paulista da HTP Regulação e Fiscalização de Travessias
Concessionárias de Geração Hidrelétrica	– Operação e Manutenção das Eclusas na HTP
Operadores Privados	– Transporte na HTP Portos e Terminais Marítimos e Fluviais
Órgãos e Empresas Estatais, Prefeituras, Concessionárias de Geração Hidrelétrica, Operadores Privados	– Travessias e Linhas Marítimas e Fluviais

Diante dessa diversidade de agentes, a proposta é para que se constitua um único órgão que centralize a gestão das atividades hidroviárias da alçada paulista. Essa é uma propositura firme no âmbito da reestruturação do Departamento Hidroviário.

3.4.2. A ESTRUTURA ATUAL DO DEPARTAMENTO HIDROVIÁRIO

Em 1989, o Governo do Estado de São Paulo, entendendo que era o momento de a Secretaria dos Transportes assumir a administração da Hidrovia Tietê-Paraná, restabeleceu essa função à Secretaria, que por sua vez reativou o Departamento Hidroviário, substituindo e aproveitando provisoriamente a reduzida estrutura funcional do Centro de Controle e Fiscalização do Hidroviário, mantendo a função de fiscalização das travessias.

Por decisão do Programa Estadual de Desestatização – PED, estabeleceu-se um modelo em que o custeio do órgão gestor da Hidrovia seria bancado com recursos das empresas geradoras de energia elétrica, similar às práticas existentes na Europa e Estados Unidos.

Na prática, de 1999 até o presente, o DH tem atuado exclusivamente na gestão da infraestrutura do trecho da Hidrovia Tietê-Paraná sob jurisdição do Estado de São Paulo, permanecendo à disposição da Dersa o corpo funcional remanescente dos serviços de travessias litorâneas.

Para o cumprimento de suas atribuições o DH estruturou-se, provisoriamente, com servidores do antigo Centro de Controle e Fiscalização do Hidroviário e, em maior parte, com funcionários da extinta Diretoria de Hidrovias da CESP, cedidos por aquela empresa, mediante termo de cooperação.

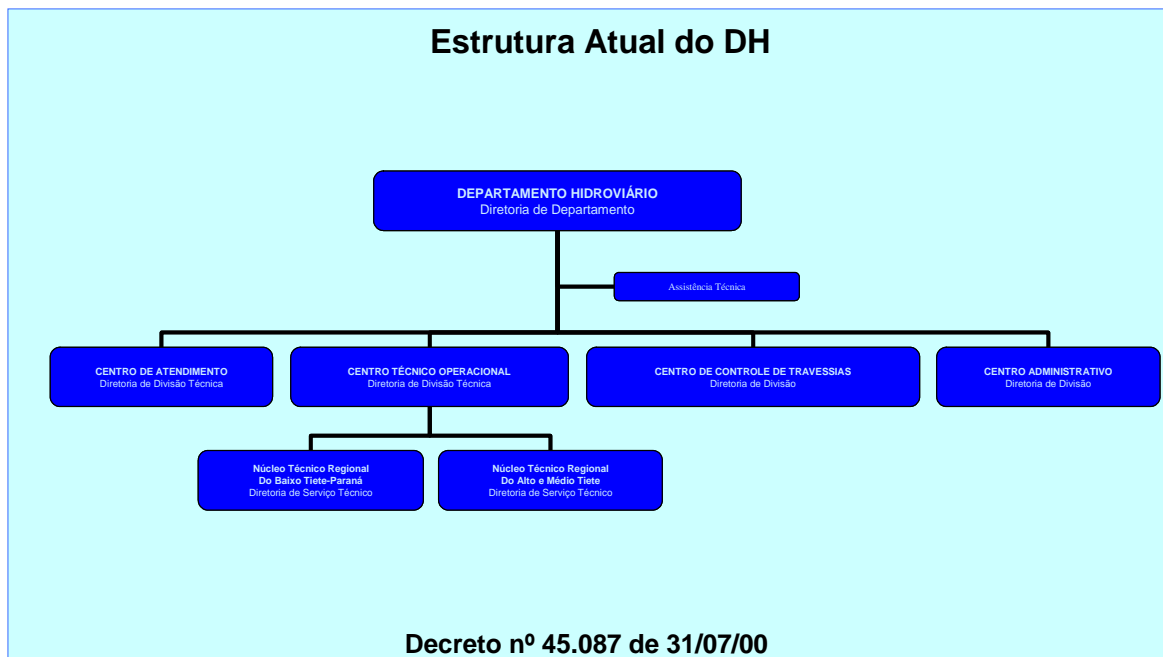
Fatores que postergaram a reestruturação do DH

- **Primeiro**, a estrutura recém criada nascia com caráter de provisória, uma vez que a Secretaria dos Transportes trabalhava em sua própria reestruturação, que previa a criação da CIT – Companhia de Infra-estrutura

A Estrutura Atual do Departamento Hidroviário

O Departamento Hidroviário é um órgão superior da Administração Direta desconcentrada, subordinado ao órgão autônomo Secretaria dos Transportes, e ambos estão subordinados à entidade estatal Estado de São Paulo. Portanto, as atividades que o Departamento executa são prerrogativas do governo do Estado, que é a pessoa jurídica responsável última pela sua execução. O Departamento Hidroviário é uma parte, um prolongamento, um membro do governo do Estado, cujo fim é planejar e apresentar soluções técnicas sobre sua esfera de competência.

O quadro a seguir apresenta a estrutura atual do Departamento Hidroviário.



Como foi dito, aproveitou-se para a reativação do DH uma estrutura de cinco cargos do Centro de Controle e Fiscalização do Hidroviário, o que se revelou mais tarde uma estrutura muito desbalanceada. Por exemplo, no centro técnico operacional, que cuida tanto da parte técnica quanto da parte operacional, existem mais de 40 funcionários. Já no setor de atendimento, por exemplo, há apenas três funcionários. O DH foi constituído assim porque não havia claro quais eram as funções que um Departamento Hidroviário deveria exercer.

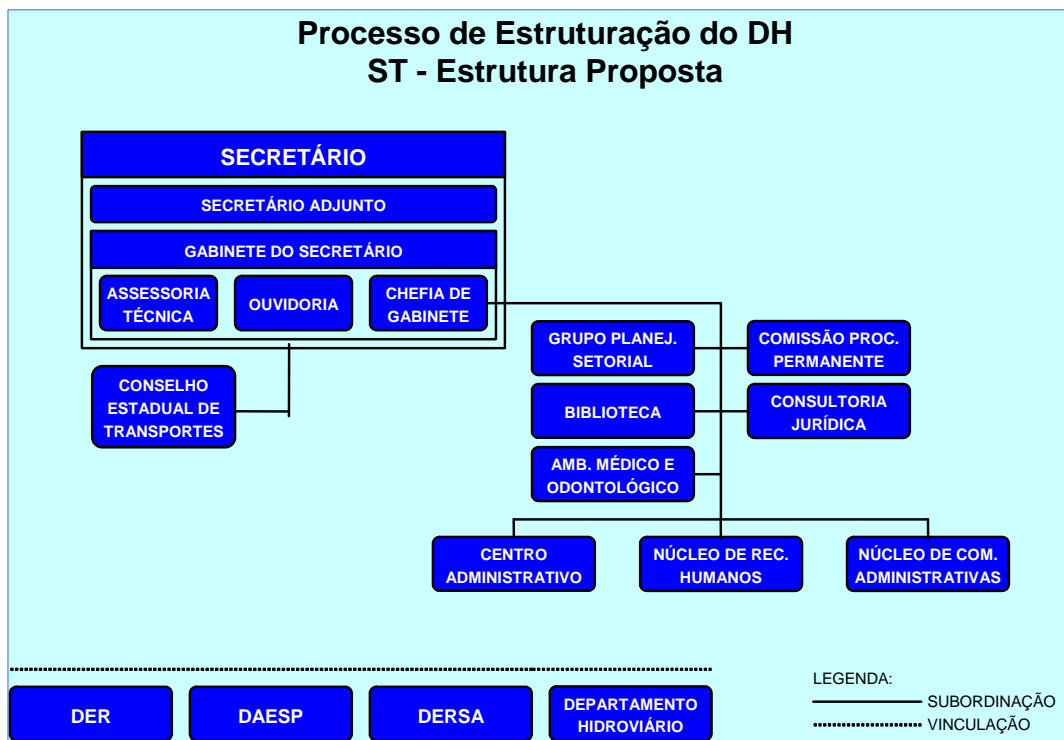
3.4.3. O NOVO MODELO INSTITUCIONAL

Na definição do novo modelo institucional, vários elementos deverão ser considerados.

Isonomia de tratamento ao modal hidroviário

A isonomia de tratamento ao modal hidroviário, *vis à vis* os demais modais, tem o objetivo de tirar o Departamento Hidroviário da Secretaria e transformá-lo numa autarquia, como é hoje o DER e também o DAESP.

Dessa forma, dentro da estrutura da Secretaria, o DH estaria equiparado ao DER, DAESP e Dersa, conforma a figura a seguir:



Melhoria da Estrutura Organizacional

A melhoria da estrutura organizacional deve ser realizada para fazer frente a essas futuras atribuições, dentro da perspectiva de centralizar transporte longitudinal, travessias, portos e terminas num único departamento.

Condições de exercer o poder de polícia

Prover as condições de o DH exercer o poder de polícia sobre atividade relativa à navegabilidade é extremamente importante. A Marinha recentemente viveu, juntamente com o DH, um problema bastante típico.

A partir da execução de batimetrias, pode-se aferir qual é a situação de cada um dos reservatórios e estabelecer o calado máximo permitido para navegação, por exemplo, em 2,70 m.

Se uma empresa deliberadamente decide não atender e navegar com 2,90 m de calado nas suas chatas, e se uma de suas embarcações carregada acima do limite encalha na hidrovia, o sistema todo é posto em risco, podendo até paralisar a navegação na hidrovia.

Nessa situação, o Departamento Hidroviário pouco pode fazer, porque não possui o poder de polícia, não pode autuar a empresa. Não existe uma legislação que lhe dê esse suporte. É, portanto, extremamente importante nas questões relacionadas à navegabilidade³ que o Departamento Hidroviário tenha poder de polícia, como tem o DER e o DAESP.

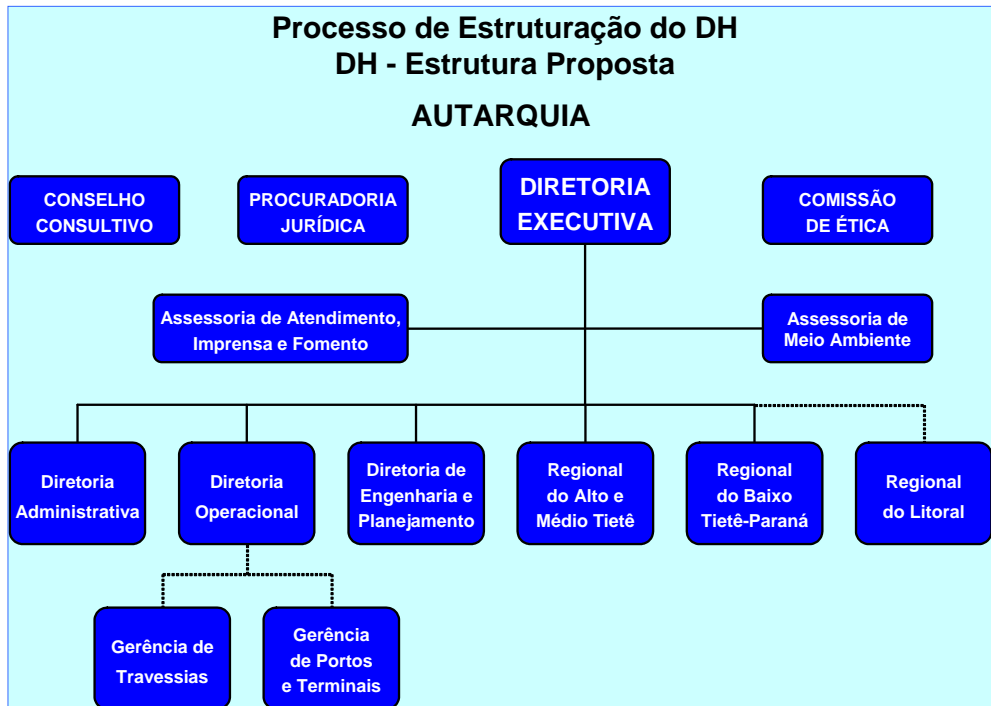
Estrutura de cargos e salários e necessidade de especialização técnica e capacitação de pessoal

Há uma proposta de reestruturação organizacional do setor, consubstanciada num anteprojeto, que vai ser encaminhado à Assembléia Legislativa. O desenho de estrutura proposta está apresentado na figura a seguir.

DH - Estrutura Proposta

³ Sinteticamente, navegação é a atividade que pode ocorrer em qualquer lugar que tenha água, em qualquer situação – de lazer, por exemplo. Nesse caso, a Marinha estabelece as condições de segurança obrigatórias que um veleiro deve ter para navegar; caso essas condições não sejam cumpridas, há a autuação da Marinha.

Navegabilidade tem a ver com as condições da via, de cada um de seus trechos e sua viabilidade para a navegação.



O anteprojeto estabelece, única e exclusivamente, a alta administração, isto é, conselho consultivo, procuradoria jurídica, diretoria executiva e comissão de ética. A diretoria executiva será composta por três diretorias e três regionais, estas de acordo com a área de atuação geográfica do departamento.

**Processo de Estruturação do DH
O Novo Modelo Institucional**

Transformação e reestruturação do DH em entidade descentralizada dotada de autonomia orçamentária, financeira, técnica, administrativa e poder de polícia

**ELEMENTOS PARA A MINUTA DE ANTEPROJETO DE LEI COMPLEMENTAR PARA A
CONSTITUIÇÃO DO DEPARTAMENTO HIDROVIÁRIO**

FINALIDADE

Desenvolver, estruturar, operar, fiscalizar e manter em condições operacionais, de forma segura, eficiente e eficaz, os sistemas de transportes hidroviários do Estado de São Paulo, objetivando o desenvolvimento regional e menores custos econômicos, sociais e ambientais.

CAMPO DE ATUAÇÃO

Os Sistemas de Transportes Hidroviários, que compreendem a infra-estrutura e serviços relativos às vias navegáveis, linhas de navegação, travessias, portos e terminas fluviais, lacustres e marítimos.

A proposta é de reestruturação e transformação do DH em uma entidade descentralizada, dotada de autonomia orçamentária, financeira, técnica, administrativa e poder de polícia, a ser efetivada por meio de um anteprojeto de lei complementar para a constituição de um novo Departamento Hidroviário.

Processo de Estruturação do DH O Novo Modelo Institucional

ELEMENTOS PARA A MINUTA DE ANTEPROJETO DE LEI COMPLEMENTAR PARA A CONSTITUIÇÃO DO DEPARTAMENTO HIDROVIÁRIO

ATRIBUIÇÕES

- Estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para: - projetos e obras
- uso, operação e manutenção
- Operar e manter, diretamente ou através de terceiros as infra-estruturas e sistemas de transporte hidroviário
- Executar e gerenciar projetos de obras de implantação, recuperação, melhorias e ampliações
- Fiscalizar o cumprimento das normas na execução de projetos, obras e serviços
- Regular, controlar e fiscalizar os sistemas de transporte hidroviários
- Indicar para declaração de utilidade pública os bens e propriedades necessários aos serviços
- Intermediar os conflitos entre usuários dos sistemas de transportes e demais interesses dos usos múltiplos dos recursos hídricos
- Fomentar o uso e o desenvolvimento dos sistemas de transporte hidroviário e suas conexões com demais modos de transporte

Esse anteprojeto de lei estabelece a finalidade do Departamento, definida em sua missão, que é a de desenvolver, estruturar e manter em condições operacionais, de forma segura, eficiente e eficaz, os sistemas de transporte hidroviário no Estado, objetivando o desenvolvimento regional, maior equilíbrio da matriz de transportes e menores custos econômicos, sociais e ambientais.

O campo de atuação serão todos os sistemas de transportes hidroviários, que compreendem a infra-estrutura e serviços relativos a vias navegáveis, linhas de navegação, travessias, portos e terminais fluviais, lacustres e marítimos.

Uma das principais atribuições do novo DH previstas no anteprojeto, além de operar e manter diretamente, com recursos próprios ou através de terceiros, as infra-estruturas e sistemas de transportes hidroviários, e de regular e controlar e fiscalizar os sistemas de

transportes hidroviários, será a de ser instância de mediação de conflitos entre usuários dos sistemas de transportes e demais interesses dos usos múltiplos dos recursos hídricos.

Essa atribuição é extremamente importante, em vista do conceito moderno dos usos múltiplos dos recursos hídricos. Não se pode mais pensar no barramento de um rio, com vistas única e exclusivamente numa finalidade, como, por exemplo, para a geração de energia elétrica. Muito pelo contrário, uma barragem tem de ser projetada levando em conta finalidades múltiplas de aproveitamento, que vão além da geração de energia elétrica.

Um barramento pode ter a finalidade também de captar água para abastecimento ou irrigação, aumentar o nível para permitir a navegação do rio, possibilitar o desenvolvimento de atividades econômicas como lazer e piscicultura.

Em muitos casos podem existir conflitos, principalmente entre os setores de transportes e de geração de energia elétrica. Por exemplo, quando, o nível de um reservatório é baixado demais. Na prática, quando se verifica o regime operacional estabelecido para o reservatório de Três Irmãos, que só pode operar até a quota 325,4 m; este limite foi definido em benefício do setor hidroviário, porque abaixo desse nível se restringe a navegação.

Outra situação que pode ocorrer é o caso de muita água ser vertida em um barramento, o que acaba por produzir correnteza muito forte impedindo a navegação. São conflitos que o DH terá de intermediar.

Uma outra atribuição importante do novo DH deverá ser fomentar o uso e desenvolvimento do sistema de transporte hidroviário e suas conexões com os demais modos de transporte. Se o desejo é alcançar 6% de participação na matriz de transporte no Estado de São Paulo, certamente uma ação bastante forte deverá ser empreendida no fomento da intermodalidade.

Diferentemente de outros modos, o modo hidroviário não liga origem-destino. Quando é construída uma estrada, estabelece-se a origem e o destino. No caso do transporte aquaviário, a definição é outra. São aproveitados os recursos que existem – o rio, o mar – e sempre vai depender-se de complementaridade nas pontas de um outro modal, rodoviário ou ferroviário. Sem essa complementaridade, não se tem hidrovia. Não adiantará absolutamente trazer a soja de Goiás, ou de Mato Grosso, até Pederneiras, se não houver complementaridade para transportá-la até o Porto de Santos.

Assim, são necessários mecanismos que, de certo modo, obriguem o atendimento dos modais complementares nas pontas da hidrovia, porque, do contrário, haverá interesse por certos ramais em detrimento de outros, inviabilizando a racionalidade do sistema.



4. DIVULGAÇÃO

Definição

Seguindo os focos assumidos pela Frente Parlamentar das Hidrovias, estabeleceram-se diretrizes para desenvolver um plano de comunicação que insira e integre a Hidrovia nos planos de desenvolvimento regionais – Industrial, Agronegócio, Turismo, Esporte, Lazer – com o logístico – Transporte Intermodal –, para escoamento para os Portos de Santos, São Sebastião e o Mercosul, no principal eixo econômico da América do Sul.

Objetivos do Plano de Comunicação

- Dar maior visibilidade à Hidrovia Tietê-Paraná tornando-a conhecida do público, de potenciais investidores, mostrando os diferenciais desse tipo de modal e agregando valores positivos à sua imagem.
- Construir perante o público em geral, principalmente formadores de opinião, a imagem de modernidade da solução hidrovia através da divulgação de soluções similares e da sua importância em sociedades desenvolvidas.
- Relacionar afetivamente essa via com a nossa história e paisagens para cativar o imaginário popular.

Considerações iniciais

Para a elaboração desse plano de comunicação, foram levados em conta três aspectos da Hidrovia Tietê-Paraná, cuja divulgação deve ser trabalhada de forma integrada. A saber:

1 – Oficial/Institucional

2 – Privado/Comercial/Negócios/

3 – Cultural/social/ambiental/histórico

Onde:

1. Oficial/Institucional (DH, a AHRANA, a Marinha do Brasil, a ANTAQ, o DNIT e outros órgãos) podendo ter pelo menos quatro tipos de abordagens:

- a. Balanço Social
- b. Prestação de Contas,
- c. Projetos,
- d. Novas Regulamentações etc

2. Privada/Comercial/Negócios/ – será de acordo com a política de divulgação de cada agente privado, recomendando-se os princípios aqui propostos.

3 – Cultural/social/ambiental/histórico – da mesma forma e de acordo com a linha de comunicação proposta, desenvolver conteúdos para conquistar o apoio de setores fora da ação direta econômica do empreendimento, desde a simpatia ambiental até a constituição gradativa de uma sensação de envolvimento positivo em relação à hidrovia, desenvolvendo um vínculo de raiz através da sua história.

Ações de comunicação propostas

Para a abordagem de todos esses temas e cumprimento dos objetivos traçados, foram propostas a organização dos elementos de comunicação e a utilização de algumas ferramentas de mídia e divulgação.

- Criação de um logotipo/identidade visual – dentro de uma linha (propriedade);
- Criação de uma identidade de mensagem (selo de identidade) – segmentada conforme público alvo:
 - a. Deputados Estaduais e Federais;

- b. Senadores;
 - c. Governadores e Prefeitos;
 - d. Associações Comerciais e Industriais;
 - e. Público de Interesse – Mercado Logístico;
 - f. Instituições de Ensino – Universidades e Faculdades;
 - g. População ribeirinha que deve migrar para uma auto-imagem de vínculo com essa região linear (como o que ocorre no Vale do Paraíba que transcendem limites, inclusive estaduais);
- Desenvolvimento de um site interativo da Hidrovia Tietê-Paraná com *link* para o DH, a AHRANA, a Marinha do Brasil, a ANTAQ, o DNIT e outros órgãos; incluindo organizações não-governamentais reconhecidas que podem atuar como estruturantes no desenvolvimento sócio-ambiental e econômico da hidrovia e do seu entorno, e vice-versa, incluindo conteúdo consultivo para potenciais investidores e a imprensa em geral;
 - Central de Comunicação, responsável por:
 - a. Conteúdo do site;
 - b. Elaboração de *releases*, sugestões e avisos de pautas, notas e artigos para ampliar a visibilidade e frequência do segmento nas matérias da grande imprensa com repercussão em âmbito nacional e internacional, assim como nas publicações especializadas;
 - c. Criar situações e sugestões que despertem a atenção dos jornais, revistas, televisões, rádios, sites e portais de internet;
 - d. Fortalecer a imagem da Hidrovia Tietê-Paraná nos segmentos que a utilizam com ações pontuais. Exemplos: conduzir um trabalho ambiental junto às comunidades

- lindeiras, realizar debates e conferências sobre o potencial turístico da hidrovia, entre outros;
- e. Divulgar os especialistas do setor e seus *expertise* por intermédio de sugestões de pautas, *releases* e redação de artigos para que o setor comece a ganhar forma e vida nos veículos de comunicação e seus interlocutores tornem-se fontes de referência para a imprensa;
 - f. Ressaltar os mercados que mais se utilizam do transporte hidroviário, abastecendo os meios de comunicação (jornalistas) com novidades sobre o segmento, tornando conveniente para eles a consulta ao site, que será também a porta de indicação de fonte para o jornalista;
 - g. Valorizar os investimentos do setor no Brasil e no mundo em pautas de negócios, assim como faturamentos trimestrais, semestrais, anuais e novos parceiros e investidores;
 - h. Criar pautas exclusivas e segmentadas que possam atrair a atenção da mídia como: chegada de algum novo investidor do setor no Brasil, eventos pontuais e importantes do segmento (procurar sempre participar sob alguma forma de patrocínio); notícias sobre o setor no mundo e que podem ter repercussões no Brasil; implantação de novos equipamentos ao longo da via;
 - i. Trabalhar em conjunto com as assessorias de imprensa de empresas do setor para o lançamento de ações integradas;
 - j. Organizar videoteca e hemeroteca;
 - l. Planejar *kits* sobre a Hidrovia Tietê-Paraná para a imprensa, parlamentares estaduais e federais, prefeitos, universidades (professores), associações comerciais e industriais, mercado logístico e potenciais clientes;

- m. Auxiliar na elaboração de publicações e conteúdos para Internet a serem utilizados nas escolas, criando nos jovens a cultura da hidrovia;
 - n. Incentivar ações do imaginário e culturais como documentários, filmes e programas de ficção e debates na televisão, que fortaleçam a noção de bem econômico, de regionalidade, história e futuro.
- o. Mensagem: deve ser a mesma em todas as ferramentas de comunicação propostas, ou seja, estabelecer:
 - a. Que a hidrovia é um empreendimento estruturante de longo prazo e não uma obra;
 - b. Que é um sistema logístico;
 - c. Que é a solução mais sustentável e que convive com outras utilizações mais “simpáticas” ao público não econômico;
 - d. Que é uma oportunidade quase “dada” que está aí há muito tempo e que não pode ser desperdiçada;
 - e. Ponte décadas de 1950/1990 e século XXI – Histórico da Hidrovia Tietê-Paraná desde a sua concepção na década de 50, até sua posição até os dias de hoje, e as tendências para o futuro;
 - f. Meta a ser atingida: 20 milhões de toneladas/ano até 2020;
 - g. Que a hidrovia é um dos usos múltiplos dos recursos hídricos, atividades econômicas que dependem da qualidade e/ou da quantidade de água;
 - h. Associação dos setores de turismo e meio-ambiente como beneficiários diretos dos investimentos na Hidrovia Tietê-Paraná;

- i. Associação de imagem da hidrovia como um importante elemento de integração do segundo Mercado Maior Consumidor do país (São Paulo, interior - Nielsen);
- j. Associação de imagem da hidrovia como estratégica para o mercado exportador – cliente internacional (*commodities*: soja, madeira etc);
- l. *Links* com mídia internacional;
- m. Associação da imagem da Hidrovia com a cultura do Estado de São Paulo, com a história dos BANDEIRANTES e DESBRAVADORES do interior do Estado, que contribuíram em outros tempos para a construção da atual extensão geográfica do Brasil.

V. CONCLUSÃO

A criação da Frente Parlamentar das Hidrovias na Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo teve como principal objetivo o incremento na utilização racional e integrada dos recursos hídricos do Estado de São Paulo, representando um importante fórum de debates e de mobilização da sociedade em favor das hidrovias.

Em seu primeiro ano de atividades (2006/2007), a Frente se dedicou ao transporte hidroviário, especialmente de cargas no sistema Tietê-Paraná, componente logístico fundamental para o desenvolvimento sustentável, não só dos municípios limieiros, mas também de todo o nosso Estado, com importância estratégica nacional.

Com esse direcionamento, os membros colaboradores – representantes da iniciativa privada, organizações não governamentais, universidades, órgãos dos poderes públicos federal, estadual e municipais, executivo e legislativo, com larga experiência no setor, – desenvolveram estudos, debates e levantamentos, buscando fazer um diagnóstico da atual situação do transporte hidroviário paulista e das suas perspectivas para médio e longo prazo.

Ao identificar, de forma clara e objetiva, os principais entraves existentes, a Frente propôs ações para a sua solução ou para, no mínimo, reduzir as dificuldades que têm sido impostas aos usuários do sistema, a comprometer a sua maior utilização.

Dentre os entraves apontados e detalhados no Relatório, destacam-se aqueles de caráter econômico, refletidos na tributação existente sobre o modal, principalmente com relação aos impostos de competência estadual; os de caráter regulatório, que poderiam ser adaptados ou mesmo simplificados de forma a não se tornarem obstáculos aos investimentos na Hidrovia; e os de caráter ambiental, notadamente no que se refere à liminar concedida pelo Poder Judiciário em Ação Civil Pública, impeditiva de todo e qualquer novo empreendimento na Hidrovia Tietê-Paraná, não obstante seja o modal hidroviário o único que proporciona impacto ambiental negativo mínimo ou nulo.

Além desses, outros temas foram tratados pelos membros da Frente, com igual clareza de objetivos e notável interesse público, já que também concorreram para convergir numa mesma meta de equacionamento de problemas, proposição de soluções e valorização da imagem da Hidrovia pelos inúmeros benefícios que oferece, sejam eles econômicos, sociais ou ambientais. Dessa forma, foram abordados os temas de logística e divulgação, bem como a institucionalização do órgão gestor das hidrovias pela transformação do Departamento Hidroviário (DH), da Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo, em autarquia estadual.

Ao apresentar-se este Relatório, fica clara a importância fundamental que o modal hidroviário poderá ter na economia paulista e brasileira, com as novas oportunidades que estão surgindo, com destaque para a área de energia. E mais do que nunca está evidente que, se o Estado de São Paulo não iniciar uma forte ação no sentido de viabilizar um sistema de transporte multimodal que tenha na Hidrovia a sua centralidade, a perda de competitividade de seus produtos deverá ser uma consequência natural, além de outras consequências ambientais.

Finalmente, cabe ressaltar que o trabalho da Frente Parlamentar das Hidrovias não se esgota com este Relatório.

Aliás, podemos considerar que este trabalho é o ponto de partida para as ações que a FPH deve empreender para tornar efetivas as ações propostas, seja de competência da Assembléia Legislativa ou do Governo do Estado, seja no âmbito da União ou dos municípios.

Além disso, temas que ainda precisam ser mais bem aprofundados, ou que não puderam ser debatidos por absoluta falta de oportunidade, deverão ser objeto de estudos e pauta de futuras reuniões, como a questão das travessias, do desenvolvimento do potencial turístico, cultural, de lazer e esportivo dos recursos hídricos, além da navegação nos rios Paranapanema e Grande, dentre outros.

Por esses motivos, tão logo teve início a nova legislatura, em 15 de março de 2007, foi formalizado um novo Termo de Adesão, sendo nomeados os novos deputados da Frente Parlamentar das Hidrovias pelo Ato nº 23 da Mesa.

Segundo o Deputado João Caraméz, Coordenador da FPH, o que se pretende é tornar a FPH permanente para que o parlamento paulista permaneça em constante diálogo com representantes e usuários do setor, somando esforços para que o modal hidroviário conquiste cada dia mais espaço na política de transportes de São Paulo e do país:

“Continuar contando com a valiosa e inestimável colaboração de todos que contribuíram com este trabalho é, sem dúvida nenhuma, garantia para que a Frente Parlamentar das Hidrovias tenha a representatividade e a atuação necessárias para alcançar os seus objetivos.”



Projeto Gráfico e Diagramação
Dirce Roseta Ribeiro / Daniel G. Martins- Grade Design Estratégico
www.gradedesign.com.br

Impressão e Acabamento
Adda Cópias

Fundação Instituto de Administração
Agosto 2007