SINDICATO DOS ARMADORES DE NAVEGAÇÃO FLUVIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO

SINDASP

FENAVEGA

Brasília, 28 de junho de 2021

Excelentíssima Senhora Christianne Dias
Diretora-Presidente da Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA)

Senhora Diretora-Presidente,

A Federação Nacional das Empresas de Navegação Aquaviária (FENAVEGA) e o Sindicato dos Armadores de Navegação Fluvial do Estado de São Paulo (SINDASP) vêm por meio deste, **fornecer insumos sobre a eminente ameaça de paralisação da navegação na Hidrovia Tietê-Paraná**.

Desta forma, gostaríamos de protocolar oficialmente quatro documentos que reforçam a defesa da não paralisação da Hidrovia Tietê-Paraná.

Assim, os documentos são:

1. Posicionamento da Federação Nacional das Empresas de Navegação Aquaviária (FENAVEGA), Sindicato dos Armadores de Navegação Fluvial do Estado de São Paulo (SINDASP), Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE), Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Associação das Empresas Cerealistas do Brasil (ACEBRA), Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (ANEC), Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (ANUT), Associação Brasileira dos Produtores de Soja (Aprosoja Brasil) e Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ);
2. Carta do Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Fluviais e Lacustres no Estado de São Paulo (SINDFLU) e da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins (FNTTAA);
3. Ofício da MRS Logística ao Ministério da Infraestrutura, Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários e ao Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre (DNIT);
4. Carta de intenção de investimentos das empresas Astillero Rio Parana Sur (ARPS) e PTP Warrant (PTP) ao Ministro de Minas e Energia e ao Ministro de Infraestrutura.
5. Livro "Sistema Intermodal de Transporte Tietê-Paraná: Panoramas e Perspectivas" da Secretaria de Governo da Presidência da República.

Respeitosamente,

Luizio Valentim de Rizzo Rocha
Vice-Presidente da FENAVEGA & Presidente do SINDASP

Recebi 29.06.21
Bruno Bajo Lutra

29.740/2021

POSICIONAMENTO CONTRA A PARALISAÇÃO DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ

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

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

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

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

POSICIONAMENTO CONTRA A PARALISAÇÃO DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ

A Federação Nacional dos Empresários de Navegação Aquaviária (FENAVEGA), o Sindicato dos Armadores de Navegação Fluvial do Estado de São Paulo (SINDARSPI), a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE), a Associação Brasileira dos Terminais Fluviais (ABTFL), a Associação das Empresas Canaviais do Brasil (ALCEBRA), a Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (ANEC), a Associação Nacional dos Usuários de Transporte de Carga (ANUT), a Associação Paulista dos Produtores de Soja (Aprosoja Brasil), e a Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ) vem por meio deste manifestar seu posicionamento CONTRÁRIO à paralisação da hidrovia Tietê-Paraná, nos seguintes termos:

O conceito original concebido como Hidrovia Tietê-Paraná é um dos principais corredores de transporte do país para o escoamento da produção de soja, milho, açúcar, celulose, cana-de-açúcar, etc. Atualmente a Hidrovia Tietê-Paraná conta com 6 milhões de toneladas por ano. Trata-se de um extremamente importante para o escoamento da produção dos estados de São Paulo, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Minas Gerais e Paraná, onde inclusive já foram investidos mais de R$ 40 bilhões em obras de infraestrutura pública para a navegação. Além disso, mais de 2 milhões de reais foram investidos pela iniciativa privada na construção de eclusas, ocasionando inúmeros benefícios ambientais e empregos no interior e hoje emprega mais de 8.400 pessoas de 1 milhão de km² de área.

Em 2021, segundo dados do Departamento Hidroviário - DH da Secretaria de Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo, o volume de cargas na hidrovia foi acumulado crescimento de mais de 80% no volume em relação a 2020, de a previsão de superar R$ 4 milhões de reais de mercadorias importadas ao longo do ano. Atualmente, mais de 20 grandes empresas de cargas de vários segmentos de transporte fluvial operam ininterruptamente na hidrovia, realizando diariamente das estradas mais de 2.500 caminhões, contribuindo [illegible] e equipe dos custos logísticos de [illegible] e [illegible] poluentes na atmosfera.

Desde a criação da Hidrovia Tietê-Paraná, havia a ideia de permitir que a partir de energia e o transporte utilizassem [illegible] a [illegible] [illegible] dos rios Tietê e Paraná. Contudo, ao passar dos anos [illegible] [illegible] passeando [illegible] com o aval dos governos [illegible] [illegible] passos largos, apoderou-se dos [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]

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

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

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

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

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

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

Com isso, inevitavelmente, somado a recorrentes períodos de escassez hídrica, os reservatórios das hidrovias internas foram sendo usados inadequadamente para produzir sempre mais energia, de sorte que vivemos na iminência de uma escassez de água e reservatórios abaixo de seus níveis mínimos.

O cenário desrespeito ao uso múltiplo das águas e a falta de planejamento do setor elétrico, fez com que inúmeras comunidades ribeirinhas, em que o transporte de carga, passageiros e turismo, dependem da Tietê-Paraná, sofressem grande impacto, chegando até a paralisação, tal como ocorreu entre 2014/2015. Naquele período, o transporte comercial ficou paralisado durante 22 meses, causando prejuízo superior a R$ 1 bilhão de reais para o setor de transporte e agronegócio, e deixando milhares de demissões e concordatas, sem falar no isolamento de portos e no fechamento de usinas.

Ultimamente, mudou a velocidade dessa discussão não porque os reservatórios se encontrarem abaixo de seus níveis mínimos, e que consequentemente haverá falta de água, pois não há nenhuma previsão de chuvas suficientes para restabelecer os níveis normais dos reservatórios.

Todavia, o movimento andando na contramão dos fatos, na uma movimentação por parte do Operador Nacional do Sistema Elétrico – ONS e do Ministério de Minas e Energia – MME, no sentido de provocar a Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico – ANA para reduzir ainda mais o nível do reservatório de Ilha Solteira e, consequentemente, o do Tietê, limitada unicamente pelo nível mínimo de operação das turbinas da Usina Hidrelétrica de Ilha Solteira, cujo nível mínimo é de 257,00 metros.

A proposta, inclusive, reduz a navegabilidade, essencial para a manutenção da navegação comercial na Hidrovia Tietê-Paraná, na contramão do Decreto Federal nº 1.287 de 01/07/2019, assinado pela ANA, estabelecendo que o nível d'água mínimo operativo de 329,40 metros deverá ser mantido de 1º de setembro de 2023, cabendo informado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, para cumprimento das obras de melhoramento em trechos da Usinas Hidrelétricas de Nova Avanhandava e Três Irmãos, a partir de quando poderá ser praticado o nível d'água mínimo de 327,00 metros.

Não bastasse, o que tudo, novamente, o setor elétrico vem buscando, de forma, para se assegurar de água para geração de energia elétrica, e, ainda, o dos demais setores econômicos, como transporte, turismo e pesca.

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

> *Art. 1º A Política Nacional de Recursos Hídricos baseia-se nos seguintes fundamentos:*
>
> *I - a água é um bem de domínio público;*
>
> *II - a água é um recurso natural limitado, dotado de valor econômico;*
>
> *III - em situações de escassez, o uso prioritário dos recursos hídricos é o consumo humano e a dessedentação de animais;*
>
> ***IV - a gestão dos recursos hídricos deve sempre proporcionar o uso múltiplo das águas;***
>
> ***V - a bacia hidrográfica é a unidade territorial para implementação da Política Nacional de Recursos Hídricos e atuação do Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos;***
>
> *VI - a gestão dos recursos hídricos deve ser descentralizada e contar com a participação do Poder Público, dos usuários e das comunidades.*

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

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

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

Tendo em vista que para se mais diversas atividades econômicas e sobre o instrumento fundamental na busca de gestão, foi criada a Política Nacional de Recursos Hídricos e que logo em seu entrecruzada justiça a Política Nacional de Recursos Hídricos e que logo em seu primeiro artigo os fundamentos desta política pública:

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

I - a água é um bem de domínio público;

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

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

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

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

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

Os incisos transcritos são cristalinos em sua interpretação direta. O uso múltiplo deve ser SEMPRE proporcionado a água em a primazia de um e ter deve ser aplicada de forma isonômica para todos os setores. Não há previsão legal de supremacia do setor elétrico. Desta forma, não há como a usurpação sequer mínima interpretar ou atribuir decisões de colegiados formados estejam eles por dirigentes do setor elétrico, que desrespeitem o uso exclusivo das águas, contrariando o fundamento da multiplo utilização. A usurpação também não pode, de forma sigilosa, o uso exclusivo para essas atividades, deve ser ao se cumprir a lei para haver ampliação entre seus usos. A sua aplicação, mas, ao de regra, e a que seja se consequencia, diretamente do recurso não por base de outros setores.

Em relação ao mesmo diploma, importante trazer um ao texto da nenhum uso consuntivo de água, ou seja, a usurpação em consome água para a sua aplicação, mas, ao de regra, e a que seja se consequencia, diretamente do recurso não por base de outros setores.

Além disso, a bacia legislar o encaminhamento de outorga de Medida Provisória pelo MME, instituído a Câmara de Regras Operacionais Excepcionais para Usinas Hidrelétricas (CAREE), com o fim de estabelecer limites de uso, armazenamento e vazão das usinas hidrelétricas, com o

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

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

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

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

Brasília/DF, 18 de Junho de 2021

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

Estamos dispostos a fazer a nossa parte e colaborar com o Governo e a Sociedade, dentro do uso múltiplo das águas. Em um esforço coletivo dos usuários de navegação aqui representados, mesmo aumentando sumiço dos custos operacionais e nesse adicional na operação das eminaçações, conseguiríamos em caráter excepcional reduzir o calado de navegação de forma gradativa, que atualmente está em 2,7 m, para até 2,4 m, limite técnico mínimo para que as embarcações não encalhem, e não comprometa a segurança da navegação. Para que isso seja possível, o nível d'água do reservatório da Usina de Ilha Solteira, e consequentemente da Usina Três Irmãos, poderá ser reduzido gradativamente de 329,40 msnm para até 329,10 msnm. Abaixo do nível d'água 329,10 msnm, a navegação comercial fica comprometida, devido à pouca profundidade e ao risco de encalhe, impossibilitando a passagem das embarcações com segurança. Queremos trabalhar em conjunto com o Governo e a Sociedade para que não haja a paralisação da hidrovia e não revivamos o período de prejuízos econômicos bilionários e desastrosos de 2014/2015.

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

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

Brasília/DF, 18 de Junho de 2021

Presidente Epitácio – SP, 18 de junho de 2021.

Assunto: PARALISAÇÃO DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ – DEMISÕES

A **FEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS E AFINS - FNTTAA**, bem como o **SINDFLU – SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES FLUVIAS NO ESTADO DE SÃO PAULO**, representados por seu Diretor para Assuntos de Navegação Interior Fluvial e Presidente, respectivamente, das duas entidades, tomou conhecimento da possibilidade da **PARALISAÇÃO DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ**, de cuja decisão dos órgãos públicos para interrupção das atividades aquaviárias somos **TOTALMENTE CONTRÁRIOS**, senão vejamos:

Ressalta-se, inicialmente, que esta entidade Sindical laboral representa todos os trabalhadores que labutam no transporte fluvial em todo o Estado de São Paulo, em especial na Hidrovia Tietê-Paraná, cujos trabalhadores perfazem um número superior a dois mil colaboradores em trabalho direto.

Tendo em vista a notícia que chegou a esta entidade Sindical acerca da possibilidade de paralisação das atividades de transporte de cargas na Hidrovia Tietê-Paraná, envolvendo diretamente os trabalhadores representados por este Sindicato, isso trará um prejuízo enorme a todos, haja vista as demissões que ocorrerão em razão de eventual paralisação.

Frise-se que em um ano onde já existe a paralisação da maioria das empresas por conta da Covid-19, onde ocorreram demissões em massa, famílias desamparadas, passando por todos os tipos de necessidades, em razão da inexistência de postos de trabalhos, o que garantiria renda para a subsistência dessas famílias, não seria plausível e muito menos justificável a paralisação das atividades da Hidrovia Tietê-Paraná, cujo ramo de atividade encontra-se em plena expansão.

As empresas do setor aquaviário encontram-se em plena atividade, mesmo após a pandemia, cujos empreendimentos se adequaram tomando as medidas sanitárias necessárias ao combate da Covid-19, o que está sendo acompanhado pelos colaboradores e representantes desta entidade sindical.

Oportuno ressaltar, também, que este ramo de atividade (TRANSPORTE FLUVIAL) é exercido por trabalhadores qualificados, com um número reduzido de profissionais, e que se paralisadas as atividades de transporte na Hidrovia Tietê-Paraná, e, em razão de futuras demissões, esses profissionais certamente estarão migrando para o mesmo ramo das atividades exercidas na região norte do País, o que virá a causar um desequilíbrio na economia local, prejuízos às empresas que atuam no mercado nesse tipo de

atividade e, especialmente, haverá a redução de recolhimento de impostos aos cofres do Estado de São Paulo, por conta de eventuais demissões e/ou redução das atividades das empresas do setor aquaviário.

Finalmente, importante ressaltar que nos anos de 2014/2015 houve a paralisação das atividades na Hidrovia Tietê-Paraná, em cuja ocasião, ocorreu um prejuízo imenso às empresas envolvidas no setor, prejuízos aos cofres do Estado de São Paulo, e, principalmente, prejuízos aos trabalhadores e suas famílias, em razão de demissões em massa feitas pelas empresas de transporte fluvial, cujo cenário não gostaríamos de reviver, e hoje há um agravante maior na recolocação desses colaboradores no mercado de trabalho, que é a ocorrência da pandemia oriunda da Covid-19.

Ante o exposto, manifestamo-nos contrários a paralisação das atividades no transporte fluvial da Hidrovia Tietê-Paraná, cujos órgãos governamentais devem analisar com maior cautela a possibilidade, se for o caso, de diminuir o calado das embarcações, utilizando-se, assim, o transporte inferior da quantidade de cargas hoje transportadas, o que manteriam os postos de trabalho, evitando-se, assim, demissões em massa em um setor que, atualmente, encontra-se em pleno desenvolvimento e expansão, colaborando com o crescimento do próprio país.

Sem mais para o momento, desde já antecipo meus agradecimentos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente.

SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES FLUVIAIS E LACUSTRES NO ESTADO DE SÃO PAULO

OSMAR DA SILVA

Presidente

Carta 112/GGRI-SP/2021

São Paulo, 18 de junho de 2021

Ao/À

Ministério da Infraestrutura
A/C: Sr. Marcello da Costa Vieira
M.D. Secretário Nacional de Transportes Terrestres

SNPTA - Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários
A.C. Sr. Diogo Piloni e Silva
M.D. Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários

A/C: Sr. Dino Antunes Dias Batista
M.D. Diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre
A/C: Sra. Karoline Brasileiro Quirino Lemos
M.D. Diretora de Infraestrutura Aquaviária

Assunto: Crise hídrica: possibilidade de paralisação da navegação na Hidrovia Tietê-Paraná e Obra do Pedral de Nova Avanhandava

Prezados Marcello, Diogo, Dino e Karoline,

Como acreditamos já ser do vosso conhecimento, a MRS Logística S.A., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o n.° 01.417.222/0001-77, com sede na Praia de Botafogo, 228 – Bloco B – 12° andar – 1201 – E, Rio de Janeiro/RJ, é a concessionária de transporte ferroviário de cargas da denominada Malha Sudeste, que se estende pelos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, com acesso aos principais portos dos estados do Rio de Janeiro e São Paulo, e que por meio de COE - Contrato de Operacional Específico - também acessa, na modalidade de direito de passagem, trechos sob concessão da Rumo Malha Paulista S.A. e da Ferrovia Centro-Atlântica S.A., em São Paulo e Minas Gerais.

Carta 112/GGRI-SP/2021

São Paulo, 18 de junho de 2021

A\a\A

Ministério da Infraestrutura
A/C: Sr. Marcello de Costa Vieira
M.D. Secretário Nacional de Transportes Terrestres

SNPTA - Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários
A.C. Sr. Diogo Piloni e Silva
M.D. Secretario Nacional de Portos e Transportes Aquaviários

A/C: Sr. Dino Antunes Dias Batista
M.D. Diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre
A/C: Sra. Karolina Grasielle Quirino Lemos
M.D. Diretora de Infraestrutura Aquaviária

Assunto: Crise hídrica: possibilidade de paralisação da navegação na Hidrovia Tietê-Paraná e Obra de Pedral de Nova Avanhandava

Prezados Marcello, Diogo, Dino e Karolina,

Como aeroflamos já ser do vosso conhecimento, a MRS Logística S.A., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 01.417.222/0001-77, com sede na Praia de Botafogo, 228 – Bloco B – 12º andar – 1201 – E. Rio de Janeiro/RJ, é a concessionária de transporte ferroviário de cargas da denominada Malha Sudeste, que se estende pelos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, com acesso aos principais portos dos estados do Rio de Janeiro e São Paulo, e que por meio de CCE - Contrato de Operacional Ferroviário - também acessa, na modalidade de direito de passagem, trechos sob concessão da Rumo Malha Paulista S.A. e da Ferrovia Centro-Atlântica S.A., em São Paulo e Minas Gerais.

Por meio de um dos COE supracitados, a MRS é a concessionária que atende, desde 2004, a partir do Porto Fluvial de Pederneiras (Pederneiras/SP), as cargas de granéis agrícolas e celulose oriundas da região Centro-Oeste e transportadas por meio da navegação na Hidrovia Tietê-Paraná, de São Simão/Go e Três Lagoas/MS para o porto fluvial aqui mencionado, cargas estas destinadas à exportação via Porto de Santos. Os transportes são realizados na hidrovia em comboios de até 6.000 toneladas úteis e transbordados, em Pederneiras, para os trens da MRS com igual capacidade e daí para o Porto de Santos. O volume atualmente transportado é da ordem de 2.000.000 de toneladas por ano, com elevada possibilidade de crescimento substancial nos próximos anos, se houver condições adequadas de infraestrutura na hidrovia para tal.

O transporte realizado na Hidrovia Tietê-Paraná e, depois, pela MRS é responsável por retirar anualmente das rodovias 74.000 caminhões, o que diminui a emissão de CO_2 e o número de acidentes de trânsito. Além destes ganhos ao meio ambiente e à segurança nas estradas, esta intermodalidade também gera competitividade aos produtores, pois reduz o frete entre a fazenda e o porto em aproximadamente 40%, contribuindo para mitigar os impactos do chamado "custo Brasil".

Entusiasta que é da intermodalidade entre estes dois modais de transportes, diga-se hidrovia e ferrovia, que se destacam por serem os mais econômicos e ambientalmente viáveis, bem como do fortalecimento do agronegócio brasileiro por meio do aumento das opções logísticas do país, a MRS tem se dedicado a fomentar o aumento da capacidade do transporte nesta rota, **já tendo investido mais de meio bilhão de reais em material rodante, via permanente, sinalização e em pátios e terminais**.

Adicionalmente, vimos buscando parcerias para ampliação do volume transportado, do número de clientes e da variedade das cargas, o que poderá gerar uma nova gama de investimentos próprios e dos parceiros envolvidos, **os quais estimamos poderem superar R$ 1,6 bilhão, com perspectiva de geração de mais de 30 mil empregos diretos e indiretos** para a execução de obras, fabricação de material rodante e embarcações, e nas operações ferroviária, hidroviária e dos terminais.

Tendo em vista o acima exposto, tem nos causado bastante preocupação as notícias que nos chegam por meio de notas oficiais, reuniões, de fóruns com a participação de órgãos públicos responsáveis pela gestão das águas e pelo setor elétrico, bem como pela imprensa, de uma possível paralisação da navegação na Hidrovia Tietê-Paraná, o que poderia ocorrer já a partir de julho deste ano, com o intuito de economizar recursos hídricos para os reservatórios das UHE – Usinas Hidrelétricas.

Entendemos a gravidade da crise hídrica, mas defendemos que a paralisação total da navegação na hidrovia não deveria ser, mais uma vez, uma das opções de primeira hora para a mitigação dos seus efeitos sobre a geração de energia elétrica, dado que o setor de navegação e, por consequência, a intermodalidade com a ferrovia, já foi duramente afetado na crise hídrica de 2014 e 2015, quando também foi adotada esta solução. Também defendemos o respeito ao uso múltiplo das águas, conforme previsto em lei.

A paralisação da citada hidrovia nos anos de 2014 e 2015 gerou enormes prejuízos às empresas de navegação, pois os recursos, por questões geográficas, não podem ser utilizados em outros locais, aos embarcadores, que tiveram que arcar com os custos de soluções logísticas mais dispendiosas, às cidades envolvidas, com perdas de tributos e de empregos, e à nossa empresa, que também tem recursos humanos e ativos dedicados ao transporte em questão.

Além das perdas diretas, um dos grandes impactos da paralisação da hidrovia é a perda de credibilidade na solução logística, o que afeta sobremaneira a captura de cargas e de novos investimentos: **"Quem se aventuraria em realizar investimentos em algo que pode ser paralisado a qualquer momento e deixar de produzir receitas e retornos financeiros?"**

É relevante também se destacar que esta nova crise coloca ainda mais em evidência o problema da não conclusão da obra de derrocamento do Pedral de Nova Avanhandava, no Rio Tietê, em Buritama/SP, que é fruto de um termo de compromisso entre o DH – Departamento Hidroviário de São Paulo - e o DNIT, conclusão esta que deveria ocorrer em 2017, o que não foi possível ser feito em função dos problemas já conhecidos, estando a obra paralisada, dependendo da aprovação do novo projeto técnico entre o DH e o DNIT e, principalmente, da verba estimada em R$ 300 milhões. Esta obra é fundamental para que se evite o risco de novas interrupções na navegação.

Ante o exposto, vimos, por meio desta, solicitar o apoio de V.Sas nos seguintes pontos:

a) que intercedam junto às demais entidades envolvidas e com poder de decisão sobre o nível do Rio Tietê no sentido de que não sejam tomadas medidas que causem a paralisação completa da Hidrovia para o transporte de cargas; e

b) que avaliem as ações que possam ser encaminhadas junto ao próprio Ministério da Infraestrutura, Ministério das Minas e Energia, Governo do Estado de São Paulo e demais entes públicos com o objetivo de que seja viabilizada a licitação da obra do Pedral de Nova Avanhadava ainda este ano e o início desta no começo de 2022, dado que é uma obra cuja execução deve perdurar por 3 (três) anos. Esta segunda medida, apesar

de não resolver a questão do momento, vai evitar que tenhamos risco de novas interrupções no transporte e também trazer a confiança aos setores envolvidos (navegação, *agribusiness* e o ferroviário), para que façam novos investimentos, que são de médio e longo prazos, voltados para a intermodalidade entre a Hidrovia Tietê-Paraná e a ferrovia.

Por fim, reiteramos nossa total disponibilidade para prestar quaisquer informações e esclarecimentos adicionais que se façam necessários.

Aproveitamos o ensejo para renovar as nossas manifestações da mais elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente,

JOSÉ ROBERTO LOURENÇO
GERÊNCIA GERAL DE RELAÇÕES INSTITUCIONAIS - SP
MRS LOGÍSTICA S/A

Ministério da Infraestrutura

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Ed. Sede,

Brasília (DF) CEP: 70044-900

SNPTA - Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários

Centro Empresarial Varig - SCN Quadra 4 Bloco B, Asa Norte,

Brasília - DF - CEP 70714900

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre

St. de Autarquias Norte Q 3 Bloco A - Lote A,

Brasília – DF - CEP 70040-902

PROTOCOLO DE INTENÇÕES

Em atenção aos senhores:
M.D. Ministro de Minas e Energia da República Federativa do Brasil, sr. Bento Albuquerque,
M. D. Ministro de Infraestrutura da República Federativa do Brasil, sr. Tarcísio Gomes de Freitas

"PROJETO LOGÍSTICO HIDROVIÁRIO RIO TIETÊ"

PROTOCOLO DE INTENÇÕES para o projeto logístico por parte do consórcio argentino **PTP Warrant S.A.** e **Astillero Rio Paraná Sur S.A.**, e empresa brasileira não revelada neste momento, nos termos a seguir expressos:

ASTILLERO RIO PARANA SUR S.A. (17,5%), com sede na cidade de La Plata, Buenos Aires, Argentina, inscrita na CPPJ sob o Expediente n° 21.209-271.170, CUIT 30-71215220-2, representada neste ato na forma de seu Estatuto Social, a seguir denominada apenas **ARPS**;

PTP WARRANT S.A. (17,5%), com sede na cidade Autônoma de Buenos Aires, Argentina, inscrita na CPPJ sob o Expediente n° 6256 Libro 48, CUIT 30-71144988-0, representada neste ato na forma de seu Estatuto Social, a seguir denominada apenas **PTP**;

EMPRESA GENUINAMENTE BRASILEIRA (65%), que neste momento se reserva o direito da confidencialidade;

CONSIDERANDO QUE:

I- ARPS é um fornecedor de embarcações fluviais (engenharia, construção e manutenção) atuante na América do Sul, o PTP é um operador logístico do modal hidroviário atuante na América do Sul, e a terceira empresa é sabidamente impulsionadora da infraestrutura brasileira;

II- As empresas PTP e ARPS possuem expertise em soluções logísticas integradas;

PROTOCOLO DE INTENCIONES

Em atenção aos senhores:

M.D. Ministro de Milícia e Energia da República Federativa do Brasil, sr. Bento Albuquerque;

M. D. Ministro de Indústria e Comércio da República Federativa do Brasil, sr. Tarcísio Gomes de Freitas.

"PROJETO LOGÍSTICO HIDROVIÁRIO RIO JURÁ"

PROTOCOLO DE INTENCIONES
logístico por parte do consorcio argentino - 10
Warrant S.A. - Astillero Río Paraná Sur S.A., e
empresa brasileira não revelada nesse
momento, nos termos a seguir e seguintes:

ACTUALEMPO RIO PARANÁ SUR S.A. (17,5%), com sede na cidade de La Plata, Buenos Aires, Argentina, inscrita na CPPI sob o Estatuto nº 21.209-271.170, CUIT 30-71212220-2, representada nesse ato na forma de seu Estatuto Social, a seguir denominada apenas **ARPS**;

PTP WARRANT S.A. (17,5%), com sede na cidade Autônoma de Buenos Aires, Argentina, inscrita na CPPI sob o Expediente nº 21.209-271.170, CUIT 30-71144238-6, representada nesse ato na forma de seu Estatuto Social, a seguir denominada apenas **PTP**;

EMPRESA GENUINAMENTE BRASILEIRA (65%), que neste ato está sendo representada pelo diretor da mesma, [illegible]

CONSIDERANDO QUE:

a) ARPS é um fornecedor de serviços fluviais (engenharia, construção e manutenção) atuando no Município de [illegible] e PTP é um operador logístico de modal hidroviário e ferroviário no Município do Sul, e a empresa brasileira em questão é fornecedora e consumidora da intervenção portuária;

b) As empresas PTP e ARPS possuem experiência em soluções logísticas integradas;

Resolvem as Partes informar ao governo brasileiro, que estão em fase de celebração de uma 'joint venture', após a conclusão de estudos e aprovação dos investimentos, com vistas a potencializar o referido modal logístico com vistas a escoar celulose e grãos desde a região centro-oeste brasileira, através do porto de Santos:

1. **Do objeto.** Pelo presente Protocolo de Intenções, face às constantes preocupações referentes à navegabilidade e inconstância de clareza nos objetivos frente ao rio Tietê, que possui várias funções estratégicas, é dever dos investidores sinalizar que toda essa incerteza faz com que os investimentos sejam paralisados e mais do que isso, com sério risco de perder o momento certo do investimento, o que tornaria inócuo a aprovação do projeto por parte dos acionistas.

2. **Da causa.** Compreendemos que o balanço energético, bem como o balanço da infraestrutura brasileira, deve ser pautados por políticas de longo prazo, que considerem legitimamente a boa fé dos investidores que concordam em apoiar o governo nas frentes de desenvolvimento nacional, porém é necessário estabelecer critérios que garantam as condições dos investidores e também os interesses da nação.

3. **Do investimento.** Estamos compromissados com um investimento privado de 3 fases, com potencial de investimento total superior a R$1,5 bilhões, e mais de 5 centenas de empregos diretos, além de garantir ainda melhor performance do celeiro agroindustrial brasileiro e também o escoamento de produtos manufaturados.

Pedimos considerarem em suas decisões sobre a estratégia do país, também nossa intenção de investimento e compromisso com o desenvolvimento do país, e para tanto, será fundamental para o desenvolvimento da hidrovia Tietê-Paraná, as garantias de navegabilidade e previsibilidade, com calado mínimo de 2,80m. para a navegação, além da finalização do projeto de remoção do pedral de Nova Avanhandava/SP.

Santos/SP, 28 de maio de 2021.

Astillero Rio Paraná Sur S.A. (ARPS)
PTP Warrant S.A. (PTP)

Maurício Coelho Giroletti
CPF 000.228.070-12
Presidente e Investidor

Maurício Coelho Giroletti

MAURICIO COELHO GIROLETTI:00022807012

Assinado de forma digital por MAURICIO COELHO GIROLETTI:00022807012
Dados: 2021.05.30 19:09:10 -03'00'

Pessoalmente as partes interessadas do governo urbano foram, que estão em fase de realização do Polo Ventures, após a conclusão da estudos e aprovação dos investimentos, com vistas a criação do Polo Ventures, do modal logístico como [illegible], fazer cultivos e grãos do Vale e mudança [illegible] [illegible] alternativa do porto de Santos.

1. **Do objeto.** Para [illegible] Protocolo de Intenções, [illegible] preocupações referentes a insegurança jurídica e insuficiência de clareza [illegible] Tratar-se-ia, pois possui varias [illegible] e deveria dos investidores, [illegible] que os investimentos sejam paralisados e mais do que isso, [illegible] o momento certo do investimento, o que tornaria [illegible] aprovação do [illegible] dos acionistas.

2. **Da cartas Contraprestação** [illegible] que o balanço energético, [illegible] o balanço de [illegible] biocidiário, deve ser pautados por pedidos de longo prazo, [illegible] considerem [illegible] por lei dos investidores [illegible] colaborar em apoiar o governo [illegible] de desenvolvimento nacional, [illegible] necessário estabelecer critérios que [illegible] [illegible] investidores e também os interesses da nação.

3. **Do investimento.** Foram [illegible] promissadas com um investimento [illegible] potencial de investimento total superior a R$1,5 bilhão, [illegible] de [illegible] diretos, além de gerar ainda maior performance de [illegible] também o [illegible] e também o escoamento de produtos manufaturados.

Pedimos considerem em suas decisões sobre a estratégia do país, também nossa intenção de investimento e comprometimento com o desenvolvimento do país, e para tanto, será fundamental para o desenvolvimento da hidrovia Tietê-Paraná, as [illegible] de navegabilidade e previsibilidade, com calado mínimo de 2,80m, para a navegação, [illegible] da finalização do projeto de remoção do pedral de Nova Avanhandava/SP.

[illegible]/SP, 23 de maio de 2022

[illegible] Paraná S.A. – [illegible]
[illegible] S.A. (PTP)

[illegible] Coelho Cordeiro
[illegible]
Presidente e investidor

Maurício Coelho Cordeiro

MAURICIO COELHO
[illegible]
[illegible]
[illegible]