



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA ESTADUAL DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO HIDROVIÁRIO

São Paulo, 02 de junho de 2021

Ilustríssima Senhora
Dra. Christianne Dias
Diretora Presidente
ANA – Agência Nacional de Águas
Brasília – DF

Prezada Senhora,

O DH - Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo, gostaria de tecer alguns comentários sobre a crise hídrica que se aproxima, com a grande possibilidade de interrupção da navegação na Hidrovia Tietê – Paraná, importante corredor de exportação do país.

Sendo, reconhecidamente, um dos principais corredores de transporte do país, para o escoamento da produção de soja, milho, madeira, etc., em decorrência da seca, no decorrer dos anos de 2015 e 2016, a Hidrovia Tietê – Paraná ficou paralisada, resultando em perdas estimadas de R\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de reais) para as empresas que transportam os produtos do agronegócio e de 1.600 (um mil e seiscentos) empregos diretos, atingindo, diretamente, cerca de 4.800 pessoas, que dependem desta atividade, sem contar a perda de arrecadação de impostos aos cofres públicos, impactando ações sociais fundamentais.

De acordo com a Confederação da Agricultura e Pecuária, a agricultura e o agronegócio, no ano de 2017, responderam por cerca de um quarto do PIB do Brasil, e segundo a AIE (Administração de Informação de Energia) do governo dos Estados Unidos da América, o Brasil se posicionou como o terceiro maior produtor de eletricidade das Américas.

No Brasil, a água é utilizada, principalmente, para irrigação, abastecimento, fins industriais, geração de energia, mineração, aquicultura, navegação, turismo e lazer.

Desta forma, foi criada a Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, a Lei das Águas, na qual estabelece:

- “ 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. ” (grifo nosso)

Como se pode ver, a lei é muito clara, contudo, não é respeitada, devido ao poder de interferência do setor elétrico. Entretanto, a lei é para todos e não impõe supremacia ao setor elétrico, ao contrário, prioriza o “consumo humano e a dessedentação de animais”, além de resguardar os usos múltiplos da água.

Como é cediço, a navegação pela hidrovía não causa qualquer desperdício ao meio hídrico, ao contrário de outras atividades, como por exemplo a Indústria, que deveria reusar a água, ou mesmo no setor de irrigação, onde não há fiscalização de seu uso e quantidades. Também não vemos campanhas educativas ou mesmo punições ao desperdício da água.

Segundo a Organização das Nações Unidas (ONU), aproximadamente 70% de toda a água potável disponível no mundo é utilizada para irrigação, 20% para atividades industriais e 10% para uso doméstico, enquanto que a “navegação não consome água”.

Tivemos uma aula com os problemas apresentados na crise hídrica de 2014/2015, mas parece que na área do setor elétrico não houve aprendizado.

Na época, o Ministro Eduardo Braga declarou que, se os níveis dos reservatórios chegassem a 10%, as turbinas não rodam, ou seja, não produzem energia. Chegamos em 17% em janeiro de 2015. Algo foi feito? Então, o setor elétrico não deveria ter investido em alternativas eficazes para evitar uma tragédia recorrente que se anuncia mais cedo ou mais tarde?

A crise de energia elétrica no Brasil, é diretamente relacionada aos níveis dos reservatórios de água no País.

Com o crescente desmatamento da Amazônia e o aquecimento global, os padrões de chuva no Brasil foram alterados para sempre. Ou seja, a única solução que nos resta a curto prazo (neste caso, curto prazo seriam 10 anos ou mais) é diversificar as fontes de energia elétrica do país, administrar melhor as reservas de água e investir em tratamento de água despoluindo rios e reaproveitando a água consumida.

Não faz mais sentido, investir tanto em hidrelétricas quando ainda mal começamos a investir na maior fonte de energia do universo: “a Energia Solar”. Devemos citar também a Energia Eólica.



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA ESTADUAL DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO HIDROVIÁRIO

Vários países já mostraram que, investir em novas fontes de energia, planejamento e controlar o desperdício é a solução. Tem saída, mas precisamos agir rápido. Porém não vemos isso acontecer e todos os anos se repete a mesma história com a proposta de prejudicar a navegação na Hidrovia Tietê-paraná e transporte de grãos.

A Lei deve ser respeitada e devemos buscar o equilíbrio e direito de todos. Não é mais admissível que a navegação e o transporte do Agronegócio, a Hidrovia seja prejudicada.

Não podemos mais permitir que o setor elétrico continue priorizando o uso das águas, mesmo não tendo ele essa prioridade e também sem ter buscado novas alternativas e buscando soluções para o seu problema e que se isso não for resolvido urgentemente haverá um dia em que tudo irá parar para que apenas ele continue. Ousamos questionar que numa situação como essa em que há crise e o setor elétrico não se preparou, porque não racionar a energia? Porque os outros usos da água têm que ser sacrificados?

Claro que devemos e queremos contribuir.

Na crise hídrica que se vislumbra existe a possibilidade que os prejuízos materiais, sociais e aos cofres do país sejam ainda maiores do que em 2015.

Desta forma sugerimos ampla discussão para deixar claro o direito de continuar o transporte hidroviário, auxiliando o setor elétrico e não prejudicando a Hidrovia.

Abaixo informamos os calados e a quantidade de toneladas possíveis de transporte.

Calados	Tonelagem
3.00m	6.000 t
2.90m	5.670 t
2.80m	5.340 t
2.70m	5.010 t
2.60m	4.680 t
2.50m	4.350 t

Logo, pode-se reduzir de forma gradual os níveis dos reservatórios e continuar com as atividades da Hidrovia. Para tanto, devemos ter reuniões constantes analisando as condições climáticas e definindo os calados possíveis.



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA ESTADUAL DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO HIDROVIÁRIO

Caso se confirme a necessidade de redução de calado abaixo dos 2,70m, vale ressaltar que de acordo com a Outorga do Direito de Uso de Recursos Hídricos do aproveitamento hidrelétrico de Ilha Solteira nº 1.297 de 01/07/2019, os níveis mínimos operativos até a conclusão das obras de derrocamento serão de 325,40 m, conforme transcrito a seguir:

“§ 1º O nível d’água mínimo operativo a montante de 325,40, de que trata o inciso VII, deverá ser mantido até 30 de setembro de 2023, prazo informado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes 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 a montante de 323,00 m.”

Estamos cientes que, em situações de escassez hídrica, o Artigo 3º, II, da Outorga do Direito de Uso de Recursos Hídricos do aproveitamento hidrelétrico de Ilha Solteira nº 1.297 de 01/07/2019, contempla a revisão das condições de operação:

“II. situação excepcional energética de operação: em situação de escassez hídrica e/ou risco que venha a comprometer a geração de energia elétrica para atendimento ao Sistema Interligado Nacional – SIN, conforme reconhecido pelo Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico – CMSE, as condições de operação do reservatório da UHE Ilha Solteira abaixo do N.A. mínimo normal poderão ser revistas pela Agência Nacional de Águas – ANA, em articulação com o ONS, consoante a Lei nº 9.984/2000, por meio de ato específico; e ...”

Entretanto, caso este pleito de redução já tenha sido proposto pelo ONS, é importante que o Departamento Hidroviário e demais entidades ligadas a navegação tomem conhecimento e possam contribuir, uma vez que esta redução é de suma importância para o planejamento operacional dos usuários, que necessitam de previsibilidade para programação de cargas de acordo com o calado a ser praticado.

Solicitamos a ANA que promova junto a ONS o equilíbrio necessário, demonstrado na proposta feita pelo DH – Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo, a seguir:

Manutenção do NA mínimo em Três Irmãos na cota 325,00 e de vazões defluentes mínimas na UHE Nova Avanhandava de 900m³/s, por período contínuo, não inferior a 04 (quatro) horas, diariamente das 18:00hs às 22:00hs por exemplo, permitindo a obtenção de nível estabilizado de 325,30 no ponto mais crítico do Pedral de Nova Avanhandava, 322,40, assegurando assim passagens, no período, de comboios com calado de até 2,60m."

Por último informamos que um dos problemas que a Hidrovia Tietê – Paraná enfrenta com relação a possibilidade de navegar com crises hídricas, o Pedral de Nova Avanhandava, após o abandono da obra pela Contratada, teve de ter seu projeto totalmente atualizado, que foi entregue ao DNIT, órgão financiador da obra em função



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA ESTADUAL DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO HIDROVIÁRIO

de um Termo de Compromisso assinado pelo Governo Federal e pelo Governo do Estado de São Paulo. Tal projeto, o Edital e a planilha de custos tinham a perspectiva de já serem utilizados na Licitação prevista para dezembro de 2020, porém o DNIT informou não possuir recursos disponíveis. Aguardamos as ações do DNIT para ainda neste ano podermos iniciar as obras de Nova Avanhandava.

Atenciosamente,

Engº José Manoel de Oliveira Reis

Diretor do Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo