



PRONUNCIAMENTO DE WILEN MANTELI, DIRETOR PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO HIDROVIAS DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL - HIDROVIASRS, DURANTE O IV ENCONTRO DOS MUNICÍPIOS HIDROVIÁRIOS DO RS, EM 22-05-2023.

IV ENCONTRO DOS MUNICÍPIOS HIDROVIÁRIOS DO RGS

Senhoras e Senhores,

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Agradecemos a importante e honrosa presença de todas as senhoras e senhores neste IV Encontro dos Municípios Hidroviários do Rio Grande do Sul, que tem como propósito resgatar a riqueza dos rios e lagoas que integram a Bacia Fluvial do Atlântico Sul e, diga-se, o mais importante patrimônio natural dos gaúchos.

Esse verdadeiro presente que a natureza doou a nossa população, forma o conjunto de rios navegáveis do nosso Sistema Hidroviário Interior, conectado ao Porto de Rio Grande, proporcionando uma considerável vantagem competitiva aos produtos gaúchos no comércio nacional e internacional.

Queremos, inicialmente, agradecer às entidades estaduais - FAMURS, FARSUL, FECOMÉRCIO-RS, FEDERASUL, FIERGS, HIDROVIAS-RS, e às empresas usuárias dos canais interiores; como também ao SEBRAE-RS e à PORTOS RS pelo apoio à causa objeto deste Encontro, pois temos certeza de que, em médio e longo prazos, resultará em desenvolvimento econômico e social para o Rio Grande do Sul.

A história da civilização está ligada à água. Os rios são fontes d'água, um dos recursos naturais essenciais à sobrevivência dos seres vivos. Grandes cidades nasceram dos rios, que viabilizaram progresso e um salto no processo civilizatório, como Paris, Roma, Londres, Nova York, entre outras tantas.

A VANTAGEM COMPETITIVA

O Rio Grande do Sul foi pioneiro e modelo nacional no uso dos canais navegáveis interiores, o que permitiu o seu progresso e o avanço na sua hinterlândia. A integração do binômio cidade-rio favorece o desenvolvimento, o transporte, o comércio e a qualidade de vida das comunidades ribeirinhas.

A vantagem competitiva do transporte por água, sabidamente mais econômico e menos poluidor, assim como, o espaço territorial disponível nas margens dos cursos d'água, deveriam funcionar como fatores de atração de vários tipos de empreendimentos: industriais, agrícolas, produção de energia, transporte de passageiros, logística, turismo, lazer, esportes náuticos, entre outros.

A ESTRATÉGICA LOCALIZAÇÃO DO RIO GRANDE DO SUL

O momento é muito oportuno para o Rio Grande do Sul, pois graças à sua geografia e recursos naturais está sendo protagonista em projetos que visam a produção de novas energias, como a de hidrogênio verde, a solar, a eólica, a elétrica, assim como os programas da Economia Azul e da Costa Doce.

O Estado conta também com a Bacia Hidrográfica do Rio Uruguai, que é importante para os setores da agricultura e indústria e apresenta um grande potencial hidrelétrico, contando com várias usinas instaladas.

O Rio Grande do Sul possui uma costa marítima de 620 km, com o Atlântico Sul, ocupando uma localização estratégica, está situado ao Sul do Brasil e no centro do Mercosul, com acesso aos maiores mercados consumidores da América do Sul. Num raio de 1.500 km estão localizadas metrópoles como São Paulo, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Montevideo, além de centros industriais como Belo Horizonte e Córdoba. Nessa região vivem mais de 150 milhões de habitantes, com uma concentração de 78% do PIB da América do Sul.

Por oportuno, cabe mencionar o projeto de navegabilidade das Lagoas dos Patos e Mirim, cujos estudos estão sendo realizados em parceria com o nosso vizinho Uruguai. Sem dúvida, um projeto estratégico que deverá beneficiar os dois países.

E nesse contexto uma territorialidade mais ampla que se estende aos países vizinhos e de seu potencial econômico é que os municípios hidroviários devem situar seus estudos para atraírem empreendedores para as diversas atividades que possam ser desenvolvidas em suas regiões

No entanto, e a despeito da potencialidade desses recursos naturais, existem várias limitações e travas que afastam investidores e dificultam o desenvolvimento regional, por exemplo: 1º) - a falta de divulgação dessas regiões e de seus atributos para o exercício de múltiplas atividades econômicas; 2º) – a ausência de políticas públicas direcionadas ao conjunto dos municípios hidroviários, objetivando o seu

desenvolvimento; 3º) - a centralização dos processos, aumentando a distância entre os órgãos públicos federais, estaduais e os municipais, que não têm poderes para autorizar empreendimentos portuários; e 4º)- a inexistência de um programa de serviços permanentes de dragagem e de sinalização, para garantia contínua da segurança no tráfego pelos canais navegáveis.

A falta de garantia das condições seguras, devido à ineficiência na manutenção dos acessos navegáveis, vem causando desvios de navios, que acabam não entrando na Lagoa; além de desinvestimentos, com a fuga de empresas para outras regiões, notadamente da região metropolitana, gerando desemprego, pobreza e perda de receita tributária na região. Essa é a realidade, que tende a se agravar, se nada for feito.

Não nos interessa identificar culpados por esse abandono. A bem da verdade, considerando que os rios e lagoas são patrimônio do povo, a responsabilidade pelo seu descaso recai também sobre os seus próprios donos, por ação ou omissão.

CUIDAR DAS HIDROVIAS E DIVULGAR SUA IMPORTÂNCIA

Na Europa, as vias navegáveis “são conservadas a unhas e dentes”, conforme declaração do nosso ilustre palestrante, o renomado navegador Amyr Klink. Nos países europeus, como também nos Estados Unidos, existem várias organizações, criadas por cidadãos e empresas, espalhadas por região, por rios ou canais com o objetivo de proteger e cuidar da navegação e das hidrovias interiores.

Na Irlanda, para citar um dos vários exemplos, foi criada a Associação das Hidrovias Interiores, cujos membros se declaram apaixonados em proteger e restaurar os canais e rios navegáveis. Em havendo qualquer ameaça ao rio, eles protestam inclusive por meio de outdoors, especialmente quando o governo não está dando o devido suporte aos cursos d'água, pressionando-o.

Foram esses movimentos e associações internacionais que protegem seus rios e canais que inspiraram as nossas entidades a constituírem a HIDROVIAS-RS com o propósito de:

- Fomentar uma cultura hidroviária, desde os currículos escolares, além de unificar o discurso e os pleitos relacionados às hidrovias interiores.
- Defender a execução permanente dos serviços de dragagem e da sinalização dos canais navegáveis.
- Promover, motivar, apoiar e incentivar o aproveitamento produtivo dos territórios localizados às margens de rios e lagoas por meio da mobilização dos setores públicos federal, estadual e municipais, envolvendo as comunidades locais, empresários,

universidades e escolas com a finalidade de explicitar a importância desses ativos naturais, hoje subutilizados.

VANTAGENS DE UM APROVEITAMENTO SUSTENTÁVEL

Como acontece nos países desenvolvidos, uma exploração sustentável desses cursos d'água interiores e dos territórios ribeirinhos, traria ao Estado, além de desenvolvimento naquelas regiões, vários benefícios e valores, como:

- a desconcentração de atividades econômicas;
- a fixação da população em suas regiões;
- o aumento da competitividade dos produtos gaúchos, nos mercados interno e internacional.
- a agregação de novas cargas nas hidrovias, com aumento de volumes direcionados ao porto de Rio Grande.
- O maior equilíbrio na matriz de transportes, mediante o crescimento da mobilidade por água, tanto de cargas como de passageiros.

A busca pela utilização plena desses caminhos d'água e dos seus territórios não tem nada de novo. Esta tendência está na história, na alma e na esperança dos gaúchos - é permanente. Não obstante, a relevância desses patrimônios, o último planejamento estadual sobre o aproveitamento das hidrovias data de há mais de 60 anos. De lá para cá, descuidou-se das vias navegáveis, aumentando, a cada ano, os seus passivos em termos de conservação e manutenção, especialmente, pela falta de dragagem e de sinalização das vias. Perderam-se em torno de 40% dos canais navegáveis.

Com os olhos voltados para o presente e para o futuro, a FAMURS e a HIDROVIAS-RS, vêm desenvolvendo e organizando ações de mobilização visando despertar e apoiar os 67 municípios, localizados às margens de rios e lagoas, para que melhor conheçam as possibilidades que têm para atrair empreendimentos.

Para isso, não será necessário reinventar a roda, pois existem estudos nesse sentido que se encontram nos arquivos estaduais, bem como em relatórios de viagens de visitas realizadas em importantes regiões hidroviárias no exterior, além dos registros sobre eventos realizadas aqui, em Porto Alegre, com a participação de especialistas nessa área de navegação interior.

O QUE FALTA PARA O DESENVOLVIMENTO

Mas afinal, o que está faltando para que se promova o desenvolvimento dessas regiões fluviais?

Condição indispensável para o avanço dessas mudanças, será o engajamento das autoridades públicas federais, estaduais e municipais, dos empresários e, principalmente da população, atuando harmonicamente e em bloco, para eleger o processo de desenvolvimento regional, sustentado na utilização intensiva das hidrovias interiores, como política permanente de Estado, em sintonia com outros movimentos que acontecem no denominado Arco Norte do Brasil (Bacia Amazônica).

“Desenvolvimento Regional”, segundo o professor Aluizio A. Barros, deve-se compreender como estratégia de utilização de recursos e competências locais disponíveis para enfrentar e superar os entraves que impedem a obtenção de qualidade de vida para o conjunto da população com respeito às características territoriais em questão.

Quanto ao indispensável envolvimento dos municípios hidroviários, importante será lembrar a precedente recomendação contida na "Declaração Rio + 20", de 2012: “Qualquer nova agenda do desenvolvimento só terá impacto sobre a vida das pessoas se for implementada com sucesso em nível local.

Como dizem, é nas cidades que as coisas acontecem. É lá que se deve dar a arrancada de exploração dos potenciais segundo a vocação de cada município. E é lá também que devemos incentivar os futuros empreendedores que deverão, como o SEBRAE exorta: “arregaçar as mangas e fazer acontecer”.

Nesse sentido, o já referido professor Aluizio A. Barros comentou, em artigo, que o empreendedorismo dos pequenos negócios é quase unanimemente visto como benéfico para a vida econômica e social de países e regiões. Segundo os resultados (de uma pesquisa que fez) evidencia-se forte associação entre o empreendedorismo e o desemprego: quanto maior a atividade empreendedora (trabalho por conta própria) no município, menor se torna a taxa de desemprego.

A AUTONOMIA DOS MUNICÍPIOS. UM NOVO ENTE FEDERADO

A Constituição confere competência à União para explorar e legislar sobre portos e navegação interior, entre outras atividades. Com efeito, um município pode autorizar a instalação de uma indústria, mas não pode autorizar a instalação de um terminal portuário. Normalmente, a instalação do terminal se resume ao uso do barranco do rio para atracação de embarcações para movimentar passageiros e/ou mercadorias.

A Constituição Brasileira de 1988, conferiu ao Município o status de ente federado junto da União, dos Estados e do Distrito Federal. Dessa forma, o Município tem autonomia e a faculdade de auto-organizar-se politicamente e de administrar os seus próprios negócios, tendo também poder legislativo próprio.

Por oportuno, cabe lembrar que a Lei 14.285, de 2021, alterou o Código Florestal, prestigiando o pacto federativo e o municipalismo, dispondo sobre a ocupação do entorno dos rios em áreas urbanas, remetendo sua definição à lei municipal.

Fortalecendo as Prefeituras e a descentralização, lembramos que os rios e lagoas integram o patrimônio do Estado, exceto aqueles que banham outros Estados ou se estendam a territórios estrangeiros, como é o caso da Lagoa Mirim.

Tramita no Poder Executivo a elaboração de um projeto de lei que se propõe a simplificar a legislação, garantir e fomentar o transporte aquaviário; e pelas declarações oficiais o foco é especialmente o corredor chamado de “Arco Norte”, composto pelos Estados do Pará, Amazonas, Maranhão e Tocantins.

Os rios brasileiros, segundo a Agência Nacional de Transporte Aquaviários - ANTAQ, movimentaram, em 2022, em torno de 39 milhões de toneladas; enquanto na Bacia do Atlântico Sul as hidrovias gaúchas movimentaram cerca de 9 milhões de toneladas, ou seja 23% do total nacional.

Embora a relevante importância do corredor do “Arco Norte”, pela extensão dos seus canais e pelos volumes movimentados, as hidrovias do Rio Grande do Sul possuem, também, extrema relevância para a sua economia regional, razão pela qual recomendamos que o citado projeto de lei mereça a máxima atenção do nosso governo e dos nossos representantes no Congresso Nacional. Fundamental será evitar um modelo único para todo o País, o projeto deverá respeitar as diferenças de cada região, bem como desburocratizar e descentralizar os processos administrativos pertinentes à navegação interior e às instalações portuárias.

No quadro atual, fica difícil para o empreendedor decidir investir num projeto sem as autorizações da Prefeitura e da ANTAQ, que deixam o prefeito engessado nas eventuais negociações junto aos investidores.

PLEITO DA FAMURS E DA HIDROVIAS-RS

Em face dessa complexidade, a FAMURS e a HIDROVIAS-RS propõem às autoridades federais que seja delegado aos municípios a faculdade de autorizar os empreendedores a implantar as instalações portuárias individuais ou em Condomínio Industrial-Portuário, necessárias ao seu negócio. O terminal é apenas a atividade-meio de uma indústria ou de qualquer outra atividade instalada em terra. Caberia à prefeitura delegada o cumprimento da legislação federal, quanto às normas reguladoras e fiscalizadoras da ANTAQ.

É necessário rever as exigências para a autorização de instalação de terminais, imperioso será separar os grandes terminais marítimos dos terminais fluviais. Não é justo exigir-se destes últimos as mesmas obrigações e requisitos requeridos para os primeiros.

Quanto ao Meio Ambiente, tema importante e estratégico, também solicitamos que haja uma indispensável simplificação dos licenciamentos para os novos empreendimentos e demais obras relacionadas ao Sistema Hidroviário Interior do RS, e que os processos tenham respostas mais céleres.

A FAMURS, cita, em sua instrutiva Cartilha de Inovação e Empreendedorismo que –“É Inovando que o município cresce”, suscitando, de forma esclarecedora, essas mesmas questões, quanto ao pouco poder das Prefeituras, do centralismo e da burocratização de processos que ancoram os municípios ao atraso.

ADAPTAR OS PLANOS DIRETORES DOS MUNICÍPIOS

Por fim, as mudanças com a instalação de novos empreendimentos implicarão em adaptações aos planos urbanos da cidade, mormente quanto ao seu saneamento básico e aos acessos terrestres ao porto, evitando congestionamento nas vias urbanas. Paralelamente a essas medidas, outras também importantes serão indispensáveis como melhorar a assistência à população em relação à saúde, educação, segurança e lazer, propiciando assim o bem estar de todos e adaptando a cidade a um novo patamar civilizatório.

A SIGNIFICATIVA E RELEVANTE PARCERIA PARA CONTINUIDADE DO PROCESSO

Este Encontro oportunizou um grande sonho que alimentamos há anos e que é essa relevante e estratégica parceria entre as entidades estaduais integrantes da HIDROVIAS-RS e o SEBRAE-RS, como também o indispensável apoio do poder público, o que possibilitará a continuidade desse processo de fomento de desenvolvimento das regiões hidroviárias gerando cultura, apoio e incentivo à formação de pequenos e médios empreendedores.

Senhor Presidente da FAMURS, Paulo Ricardo Salerno,

Colhemos esta oportunidade, se assim Vossa Senhoria permitir, para propor-lhe que seja constituída na sua entidade uma Comissão Permanente integrada pelos Municípios Hidroviários justamente para promover uma cultura em defesa dos nossos rios e lagoas e para promover o desenvolvimento sustentável das respectivas regiões.

Esta é uma obrigação de todos nós que a cumprimos com alegria, pois devemos entregar às futuras gerações os rios e lagoas protegidos, desenvolvidos e geradores de riqueza e bem-estar para todos.

Muito obrigado,

Wilén Manteli

Diretor Presidente da Hidrovias-RS