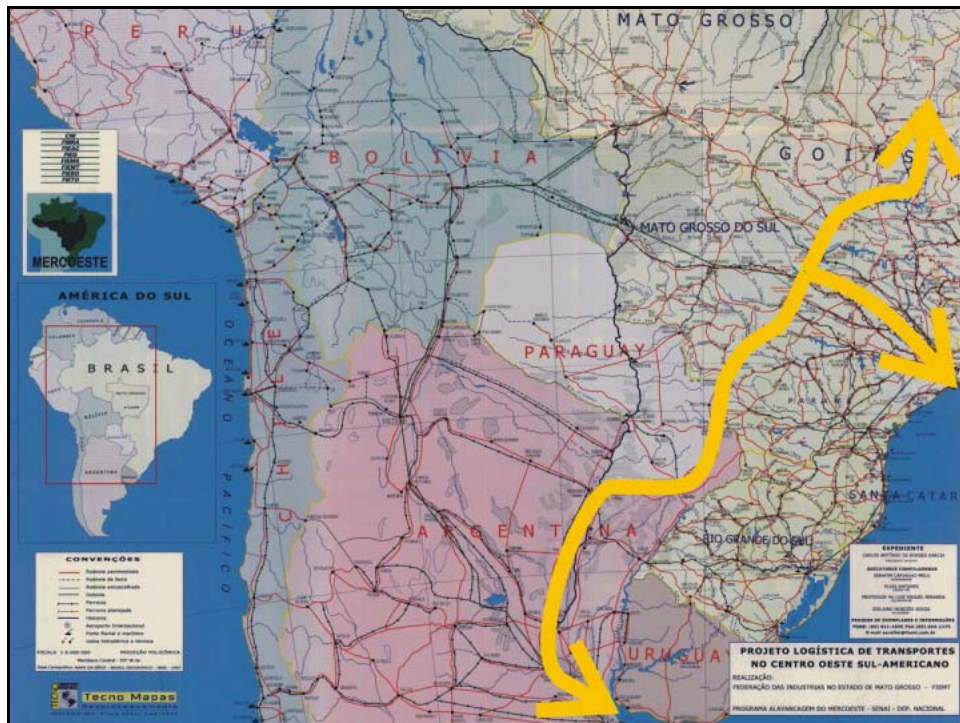
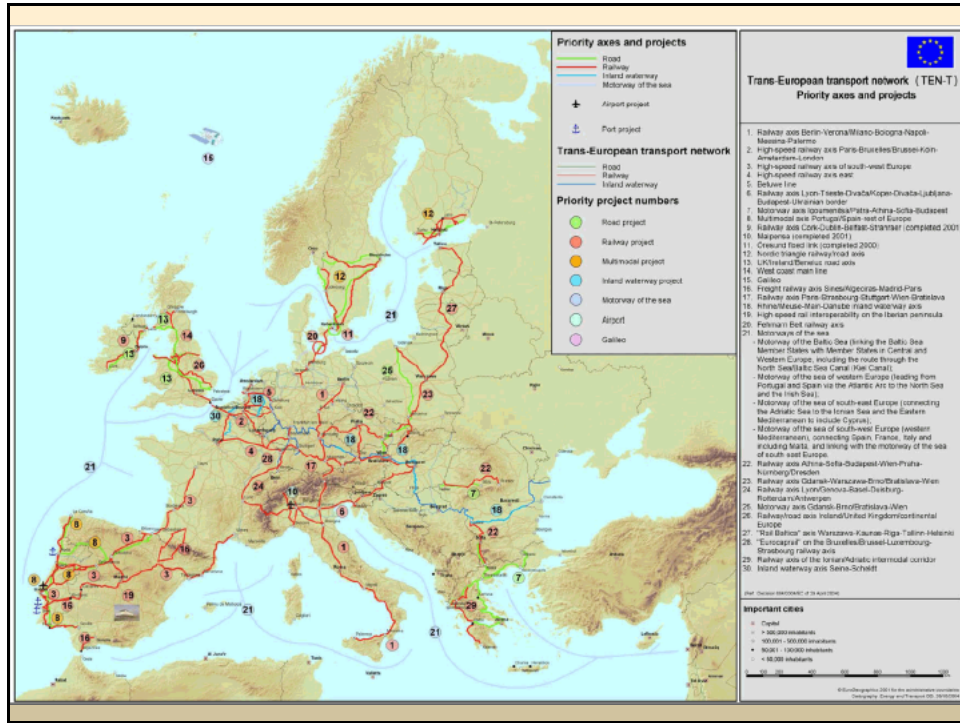


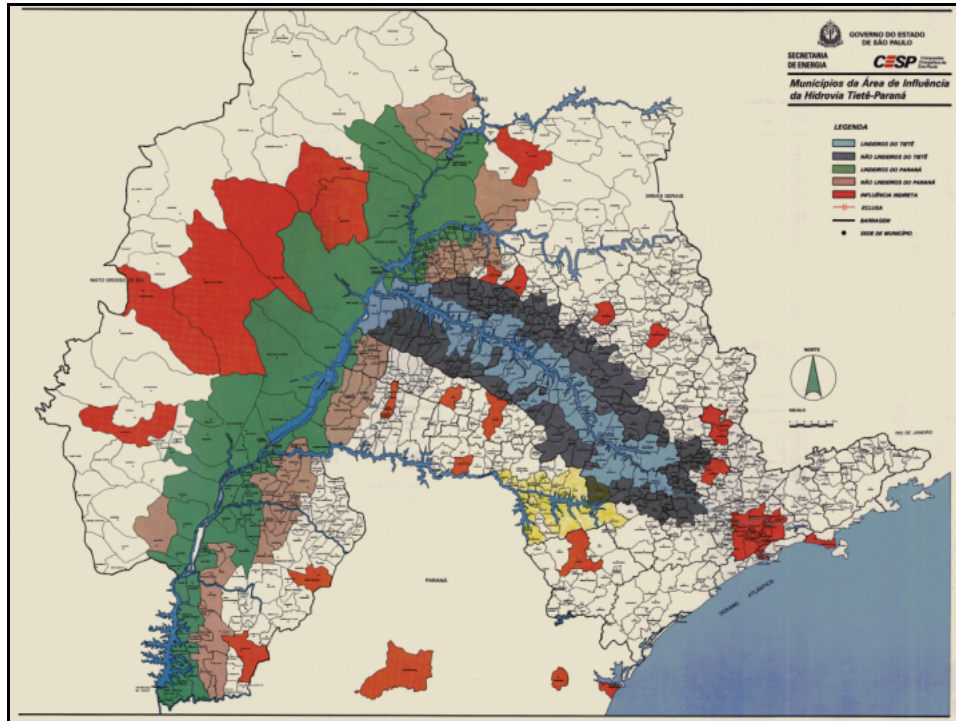
ESALQ- LOG

5º SEMINÁRIO INTERNACIONAL EM LOGÍSTICA AGROINDUSTRIAL

Prof. José Wagner Leite Ferreira
Piracicaba, março de 2008

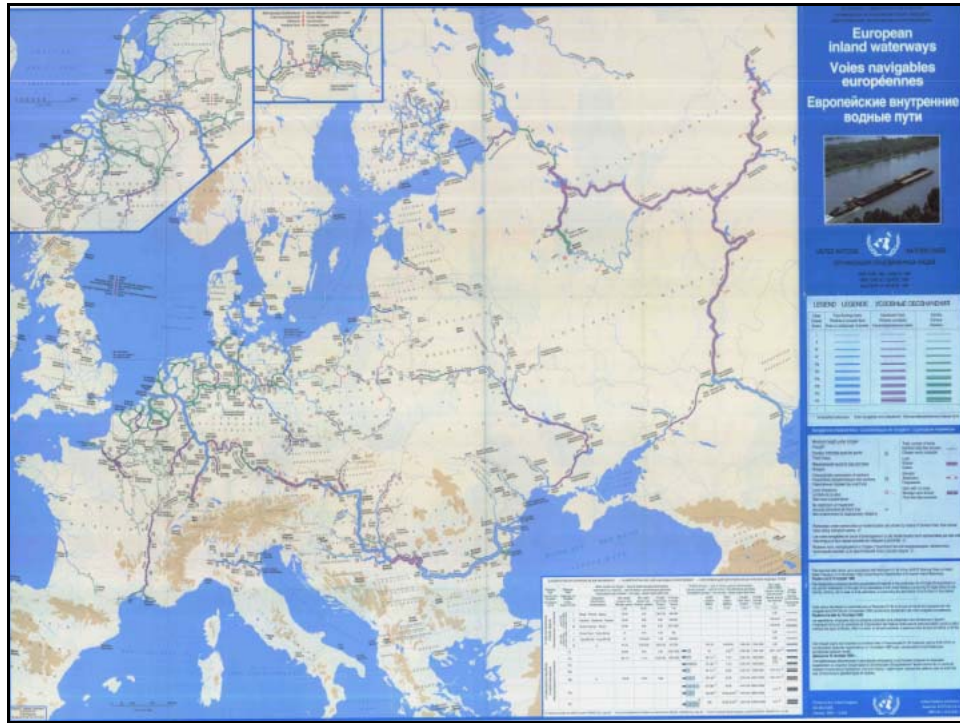
O PORQUÊ DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL

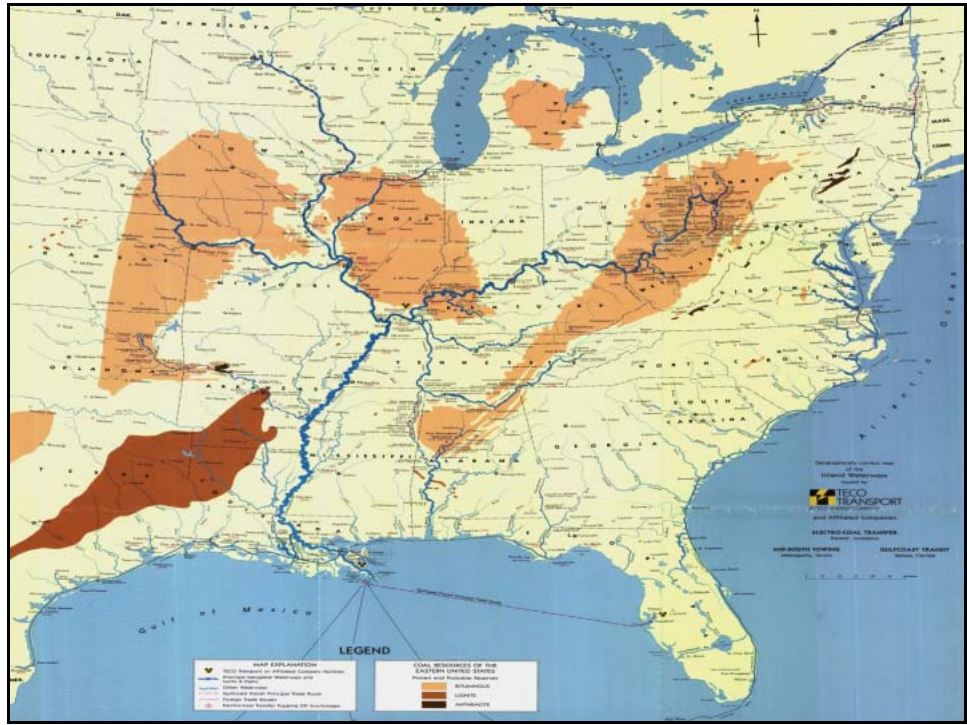






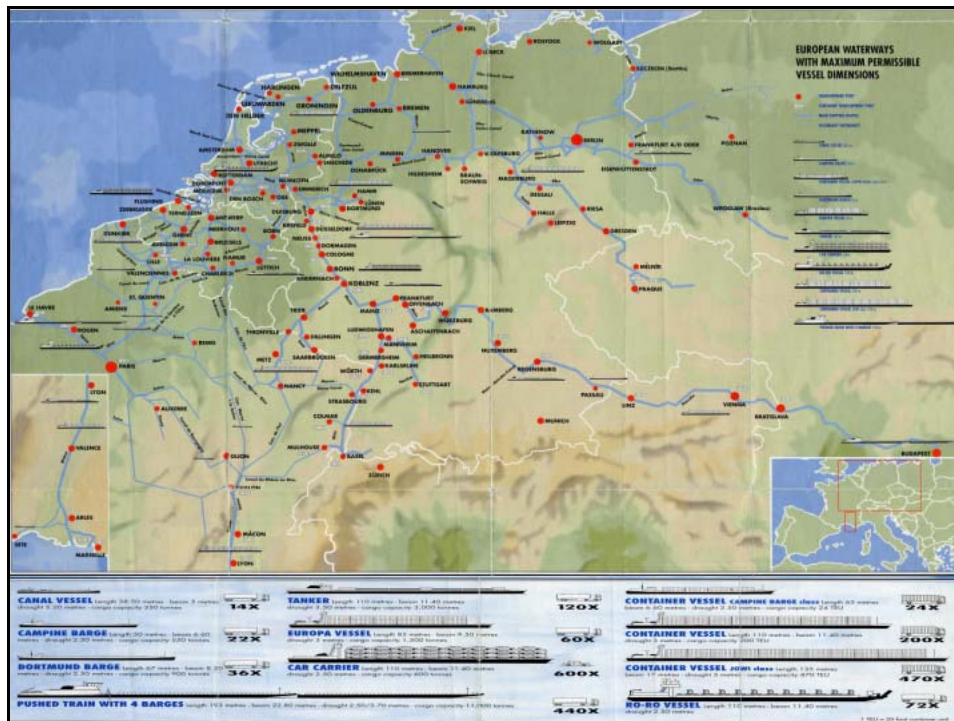
AS HIDROVIAS NO MUNDO





PLANO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

EM FUNÇÃO DESSAS HIDROVIAS

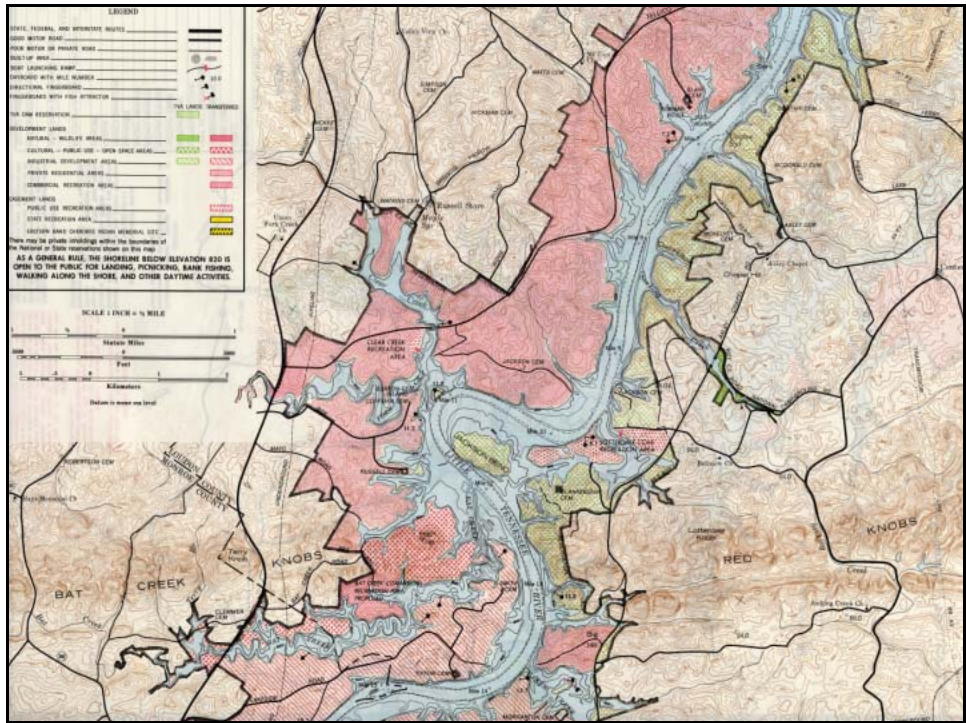
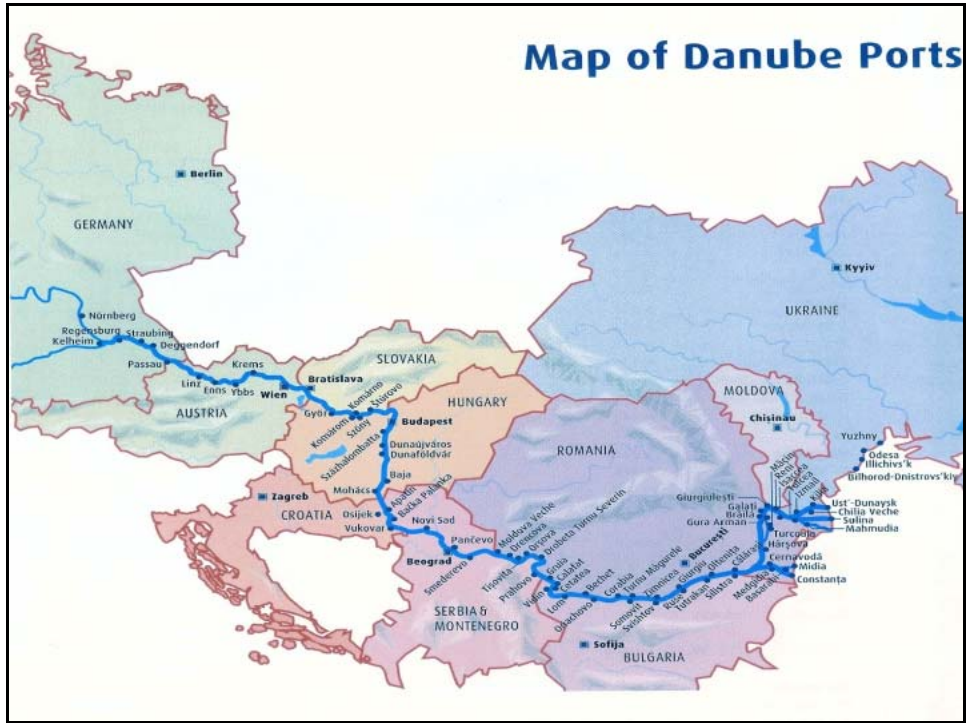


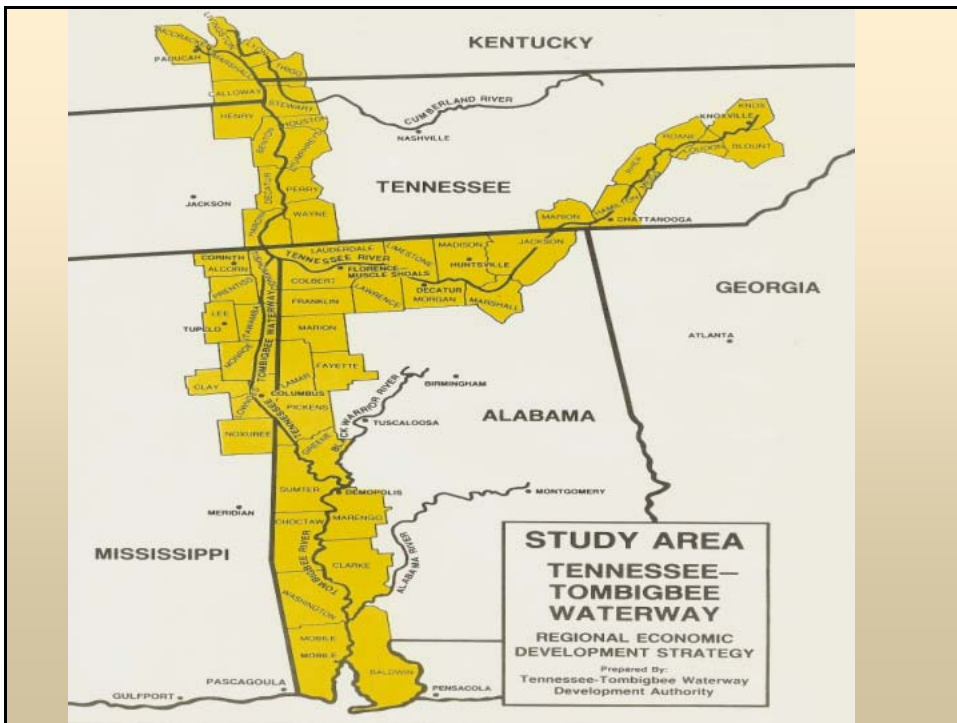
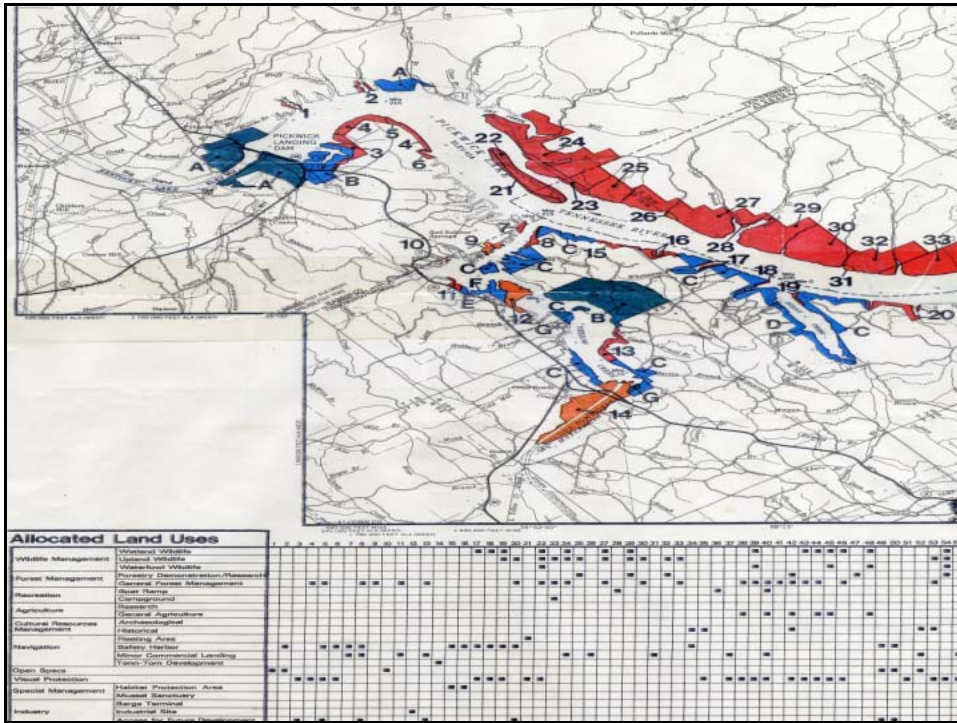
Un enjeu majeur pour la valorisation du potentiel agricole et industriel

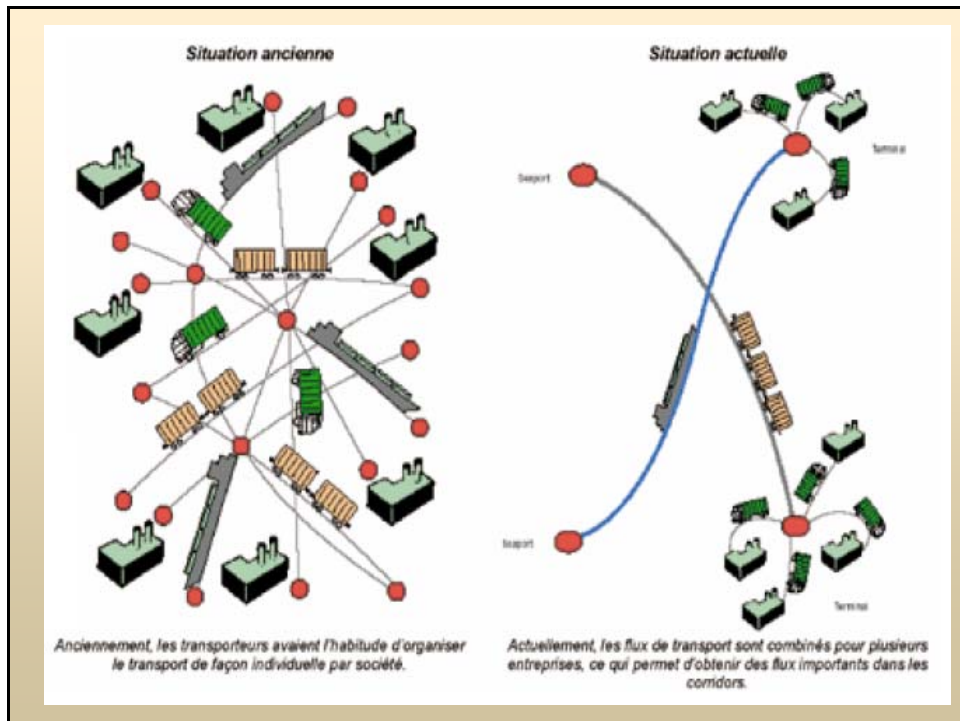
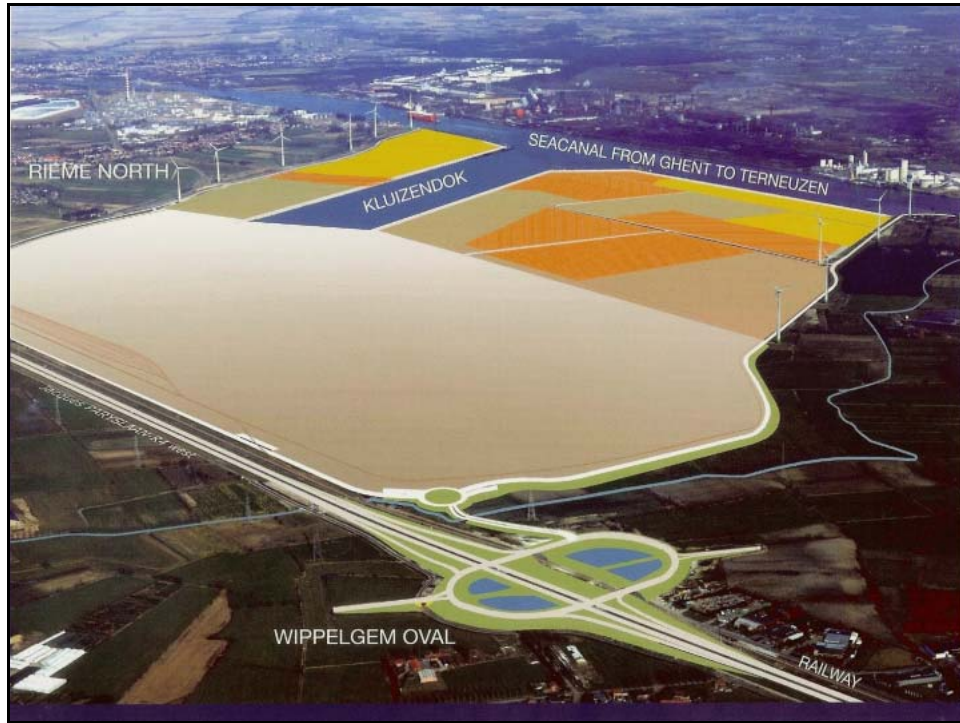
Usine Rhodia à Ribécourt.

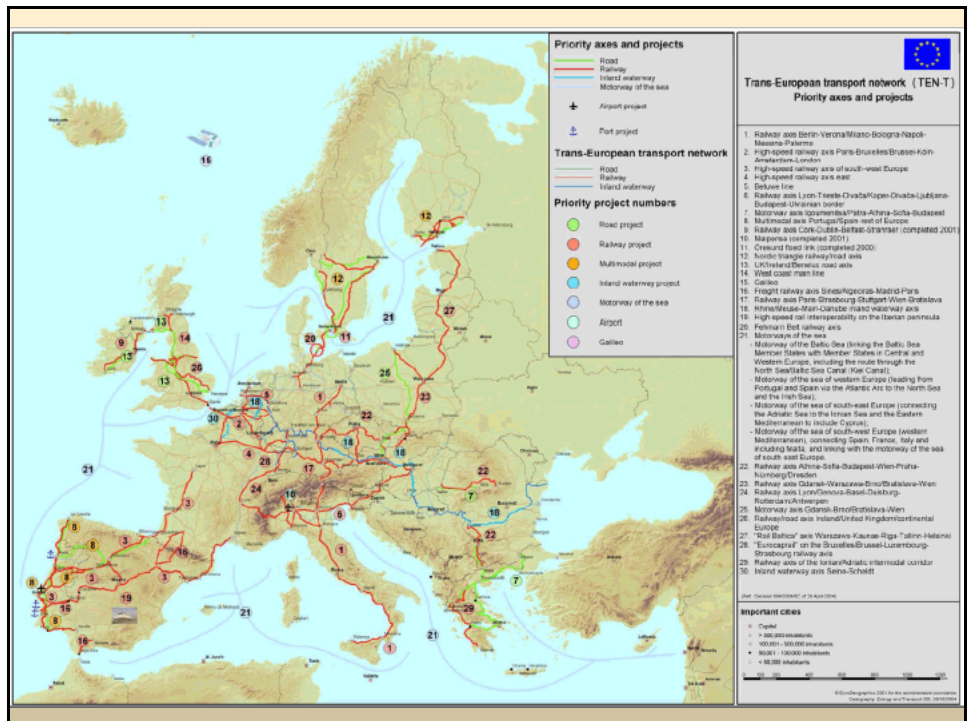
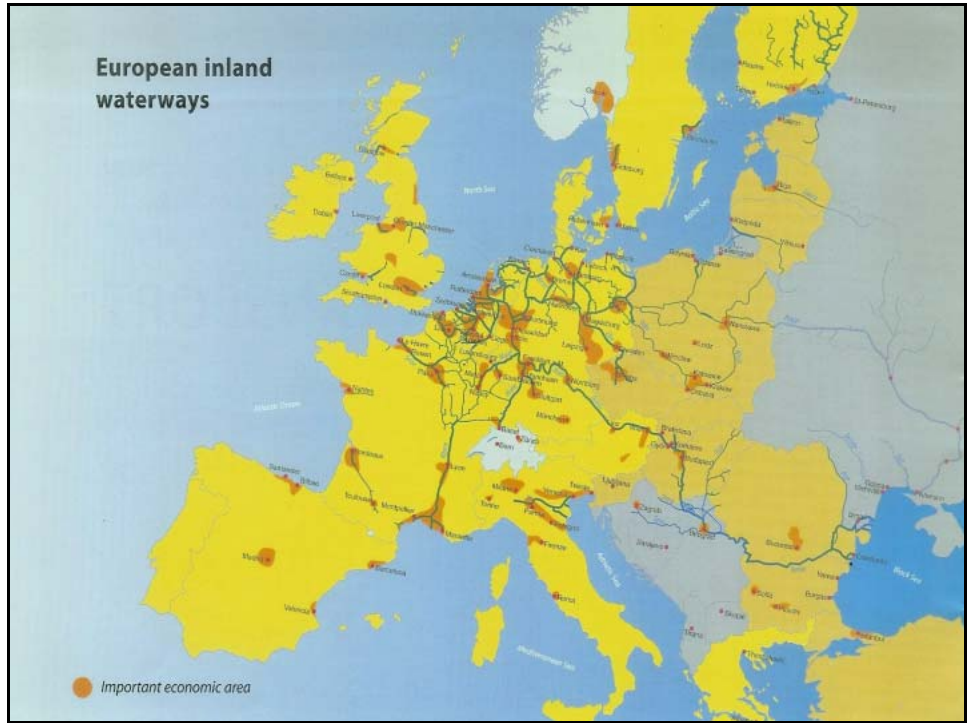












O NAIADES

AFINAL, O QUE É O “NAIADES”?

- **N**avigation **A**nd **I**nland Waterway
Action and **D**evelopment in **E**urope
- **As náiades eram as ninfas de água doce na mitologia grega. Presidiam aos rios, ribeiros, nascentes lagos e pântanos**

A Promoção do Transporte Hidroviário.

É de grande importância numa política que visa o equilíbrio da matriz de transportes no Estado de São Paulo um amplo trabalho de promoção da hidrovia Tiête/Paraná. Um exemplo muito atual é o que a Comissão Europeia vem desenvolvendo. Trata-se do “Programa de Ação Europeu Integrado para o Transporte por vias Navegáveis Interiores” conhecido pela sigla de NAIDES.

- **É um documento dividido em 5 capítulos – mercado, frota, empregos e qualificação de pessoal, imagem e infraestruturas – que inclui recomendações para ações a realizar entre 2006 e 2013.**

Destacando a seguir, várias partes desse documento, uma vez que é impossível reproduzi-lo em sua totalidade, nota-se uma semelhança muito grande com as necessidades de ampliar o sistema hidroviário de São Paulo.

NAIADES

- **A rede europeia de transporte de mercadorias apresenta ainda inúmeras deficiências que urge corrigir. O congestionamento, os problemas de capacidade e os atrasos prejudicam a mobilidade e a competitividade econômica e contribuem para degradar o ambiente e a qualidade de vida. A União Europeia comprometeu-se a cumprir o objetivo de transferir o transporte para modos menos consumidores de energia, mais limpos e mais seguros.**
- **O transporte por vias navegáveis interiores é obviamente o modo que melhor poderá contribuir para a consecução desses objetivos.**
- **Há que definir ações concretas para explorar plenamente o potencial de mercado da navegação interior e tornar a sua utilização mais atraente.** Sendo a navegação interior muitas vezes um modo de transporte transfronteiriço, é necessário agir quer a nível nacional quer a nível comunitário.

JUSTIFICAÇÃO

Reequilibrar a rede de transporte de mercadorias

- “A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções” define uma série de objetivos para assegurar a competitividade e a mobilidade sustentável até 2010.....em que é definida uma estratégia de desenvolvimento sustentável.
- Com o crescimento do comércio marítimo e o alargamento da UE à Europa Central e Oriental, é de prever que o volume do transporte de mercadorias aumente cerca de um terço até 2015.
- **Os atuais padrões de crescimento do transporte e a sua dependência do transporte rodoviário traduziram-se até agora em congestionamento e poluição, cujos custos duplicarão, segundo as previsões, para 1% do PIB da Europa até 2010.**

JUSTIFICAÇÃO

- Juntamente com o transporte ferroviário e o transporte marítimo de curta distância, o transporte por vias navegáveis interiores pode contribuir para a sustentabilidade da rede de transportes, como recomendado pelo Livro Branco. No contexto de um mercado da navegação interior liberalizado, a Comissão Europeia pretende promover e reforçar a posição concorrencial do transporte por vias navegáveis interiores, nomeadamente através do reforço da sua integração em cadeias de abastecimento multimodais.

Potencial de crescimento do transporte por vias navegáveis interiores

- Tradicionalmente, o transporte fluvial tem uma presença forte no transporte de longa distância de mercadorias a granel. Nas últimas duas décadas, o transporte por vias navegáveis interiores entrou igualmente com sucesso em novos mercados, como o do transporte para o interior de contêineres marítimos, que registra uma taxa de crescimento anual de dois dígitos. A sua expansão ao transporte de carga geral continental e ao tráfego de **curta distância** abre igualmente potencial para novas soluções de distribuição, respondendo melhor às modernas necessidades logísticas.
- Nalgumas regiões, o transporte fluvial de mercadorias já conquistou uma quota modal de mais de 40% (por exemplo, nas bacias hidrográficas dos grandes portos marítimos). Além disso, entre 1997 e 2004, o crescimento do tráfego (em toneladas-km) atingiu taxas impressionantes- superiores a 50% na Bélgica e a 35% em França..... sobretudo a poluição e a segurança (2,5 vezes melhor do que a estrada), e possui uma **A navegação interior é o sector que apresenta melhor desempenho em termos de custos externos**, e enorme capacidade disponível.

JUSTIFICAÇÃO

Contribuir para o crescimento económico e a sustentabilidade

- O aumento da utilização da navegação interior poderá originar reduções significativas do seu custo. **Está provado que a disponibilidade de serviços de transporte fluvial de baixo custo é um fator decisivo para a localização da indústria europeia.**

Comentário: “Verifica-se claramente que o transporte fluvial esta ligado a um plano de desenvolvimento regional e novo desenho de localização industrial.”

JUSTIFICAÇÃO

- O aumento dos volumes transportados por via navegável não está normalmente tão dependente como noutros modos de transporte do investimento público e da disponibilidade de terrenos para as infra-estruturas. Além disso, o transporte por vias navegáveis interiores é, de longe, mais seguro do que os outros modos. O número anual de vítimas mortais causadas por acidentes nos Países Baixos, que possui a mais elevada densidade de tráfego na Europa, é praticamente zero.
- **Está também demonstrado que a navegação interior é o modo de transporte terrestre mais amigo do ambiente, com custos totais externos atualmente calculados em 10 euros por 1 000 toneladas-quilómetro (compare-se com os 35 euros para a estrada e os 15 euros para a via férrea). Se as mercadorias transportadas por vias navegáveis interiores fossem transportadas por estrada, as emissões para a atmosfera na Europa seriam pelo menos 10% mais elevadas.**

JUSTIFICAÇÃO

- **As autoridades públicas e mesmo as empresas de transportes e de logística desconhecem muitas vezes as vantagens do transporte por vias navegáveis interiores. Este modo não é, frequentemente, tido em conta nos processos de planeamento local e regional.**

Comentários: "É necessário um amplo trabalho de divulgação do transporte fluvial"

PROGRAMA DE ACÇÃO

O programa baseia-se numa avaliação exaustiva e num amplo processo de consulta dos Estados-Membros e da indústria. O programa centra-se em cinco domínios estratégicos interdependentes, para uma política geral do transporte por vias navegáveis interiores (TVNI):

- **Mercado**
- **Frota**
- **Empregos e qualificações**
- **Imagem**
- **Infra-estruturas**

MERCADOS

- Desenvolveram-se novos nichos de mercado nos domínios dos resíduos e da reciclagem, das mercadorias perigosas, do transporte de veículos e de cargas indivisíveis de muito grandes dimensões, assim como do transporte flúviomarítimo.
- ***Atrair novos mercados***
- Para penetrarem no mercado, os novos serviços multimodais necessitam de fortes sinergias e de massa crítica.

FROTA

- **Melhorar a eficiência da logística e o desempenho do transporte por vias navegáveis interiores em termos ambientais e de segurança**
- Tecnologias eficientes têm normalmente como resultado uma logística mais eficiente e custos de exploração mais baixos. Para o conseguir, haverá que inovar ao nível da frota, por exemplo, no desenho das embarcações e na maior automatização, incluindo as TIC.
- **Deverão ser estudados conceitos inovadores para as operações e o transbordo de grandes e pequenas embarcações.**

FROTA

- A introdução de tecnologias para reduzir mais o consumo de combustível e as emissões nocivas das embarcações em serviço e das novas, como por exemplo a hidrodinâmica, um melhor sistema de propulsão, tecnologias que tomem o consumo de combustível mais eficiente e a filtragem, permitirão que o TVNI mantenha os seus elevados padrões de qualidade..... **Deve ser estudada a possibilidade de utilizar biocombustíveis, em especial biodiesel.** Deverá pensar-se na possibilidade de adaptar o desenho e as normas de construção das embarcações às condições de determinados rios.

EMPREGOS E QUALIFICAÇÕES

Investir no capital humano

- Sem um sistema de ensino e formação que funcione não poderá haver um mercado de trabalho sólido e competitivo. A existência de instituições de ensino e formação no sector tem de ser assegurada e os seus cursos adaptados às actuais necessidades de gestão, tecnológicas, linguísticas e náuticas. Do mesmo modo, deverão ser incluídos nos programas de ensino de logística conhecimentos sobre navegação interior.
- Comentários: "Em 1990 foi criada em Jaú a FACULDADE DE TECNOLOGIA FLUVIAL DE JAHU. O objetivo foi exatamente este que está colocado acima, hoje esses profissionais estão trabalhando em todo o Brasil e parte da América do Sul."

IMAGEM

A imagem do sector da navegação interior não corresponde ao desempenho logístico e tecnológico conseguido. Convém divulgar melhor as potencialidades reais do sector em termos de qualidade e fiabilidade.

Promover a navegação interior como parceiro comercial de sucesso

Melhorar a imagem da navegação interior é responsabilidade conjunta da indústria, dos políticos e das administrações..... de modo a estabelecer uma imagem consistente e positiva da navegação interior e abrir caminho a uma rede de transportes reequilibrada.

IMAGEM

Criar e expandir uma rede europeia de promoção e desenvolvimento do TVNI

- A observação permanente dos parâmetros econômicos e sociais relevantes é crucial para as empresas, os decisores políticos e as autoridades..... O sistema deverá incluir parâmetros econômicos e sociais.

INFRA-ESTRUTURAS

Mais de 36 000 quilómetros de vias navegáveis e centenas de portos fluviais ligam muitas zonas económicas importantes da Europa. Apesar de a maior parte da rede de vias navegáveis estar longe de aproveitar todas as suas capacidades, vários pontos de estrangulamento causados pela pouca profundidade, pela altura livre (sob as pontes) e pelas dimensões das eclusas obstam à sua plena utilização e reduzem a competitividade do transporte por vias navegáveis interiores.

INFRA-ESTRUTURAS

- **Melhorar a rede multimodal**
- **Para tornar o transporte transeuropeu por vias navegáveis mais eficiente e simultaneamente respeitador das exigências ambientais, deverá ser lançado um plano europeu de desenvolvimento que vise a melhoria e a manutenção das infra-estruturas de navegação interior e das instalações de transbordo. Tal plano deverá fornecer orientações sobre financiamento e atribuir prioridade à melhoria e à manutenção das infra-estruturas de navegação interior e das instalações de transbordo e à eliminação dos pontos de estrangulamento, conciliando ao mesmo tempo diferentes objectivos políticos, como os transportes, a energia, o ambiente e a mobilidade sustentável.**
- **Comentários: "A implantação dos Centros Logísticos Integrados(CLI), do PDDT vem de encontro a eficiência dessa integração."**

INFRA-ESTRUTURAS

- **Convirá aplicar, aos níveis federal, regional e local, planos de ordenamento territorial e políticas económicas que salvaguardem os locais à beira de água para fins logísticos.**
- **Comentários: "Novamente é colocado o problema da relação entre a navegação interior e o Desenvolvimento Regional. Um Plano de Promoção das Hidrovias deve necessariamente passar por um plano de desenvolvimento regional."**

INFRA-ESTRUTURAS

Instaurar serviços de informação fluvial

- Os serviços de informação fluvial apoiam o planeamento e a gestão do tráfego e das operações de transporte. Contribuem para uma utilização mais eficiente e mais segura das vias navegáveis, eclusas, pontes e terminais, através da optimização da transferência electrónica de dados e das operações de logística.....O sistema de informação fluvial contribuirá para aumentar a competitividade e melhorar a segurança.

OBRIGADO!

Elaborado por:
J. Wagner Ferreira
Itanna Motta