



CÂMARA DOS DEPUTADOS

INDICAÇÃO No , DE 2013 (Da Comissão de Educação)

Sugere ao Poder Executivo a criação da Escola Técnica Federal de Transporte Hidroviário, com sede no Município de Xambioá, no Estado do Tocantins.

Excelentíssimo Senhor Ministro da Educação,

O Senado Federal enviou à Câmara dos Deputados, para revisão, o Projeto de Lei nº 5.646/09, de autoria da Senadora Kátia Abreu, que “Autoriza o Poder Executivo a criar a Escola Técnica Federal de Transporte Hidroviário, com sede no Município de Xambioá, no Estado do Tocantins”.

Ao apreciar a matéria, a Comissão de Educação e Cultura ressaltou o mérito da proposta, mas se viu impedida de aprová-la devido ao disposto na alínea “e”, do inciso II, do § 1º, do art. 61 da Constituição Federal. A Comissão resolveu, contudo, manifestar seu apoio à proposta contida no projeto por intermédio da presente Indicação.

Quando da elaboração da forma original do Projeto, sua autora, a eminente Senadora Kátia Abreu, fez, inicialmente, a especificação dos aspectos fundamentais a serem considerados, quando da criação da nova unidade técnica, entre os quais ressaltavam:

- a criação de cargos de direção e funções gratificadas necessárias à instituição;
- aspectos relativos à organização, competências, atribuições, denominação das unidades e cargos e suas especificações, funções para o bom funcionamento da Escola

A1BBF17328

A1BBF17328



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Técnica Federal de Navegação Interior, inclusive sobre o processo de sua implantação;

- lotação, na Escola Técnica, mediante criação, transferência e transformação de cargos efetivos vagos dos Quadros de Pessoal dos órgãos e entidades da Administração Federal direta, autárquica e fundacional, do pessoal necessário ao funcionamento da instituição;

- permissão para lotação na Escola de pessoal oriundo dos órgãos e entidades das Administrações Estaduais e Municipais direta, autárquica e fundacional de Estados e Municípios servidos pela malha hidroviária nacional, com interesse em contribuir com manutenção do funcionamento da Escola Técnica Federal de Navegação Interior.

A autora da proposta também não descuidou de assim definir o perfil da nova instituição a criar:

“A Escola Técnica Federal de Transporte Hidroviário será uma instituição de ensino profissionalizante destinada à formação de técnicos para o setor.” Estipulou ainda que “Previamente à implantação da Escola, serão elaborados estudos que identifiquem o número de profissionais técnicos necessários ao mercado de trabalho.”

Estabeleceu ainda que a Escola Técnica Federal de Transporte Hidroviário terá como objetivos precípuos:

I – estimular o desenvolvimento do setor;

II – promover o estudo da multimodalidade e da matriz do transporte de cargas no Brasil;

III – promover o estudo das regiões hidrográficas e dos corredores hidroviários brasileiros, bem como do funcionamento dos portos fluviais no Brasil;

IV – desenvolver estudos relacionados à sinalização, balizamento, dragagem, derrocamento, implantação de canais laterais e corte de meandros, barragens e eclusas, bem como à classificação das vias navegáveis;

V – promover estudos sobre o perfil dos usuários do sistema de transporte hidroviário;

VI – estimular o conhecimento das questões ambientais e urbanísticas relacionadas ao transporte hidroviário;

VII – estimular o conhecimento da legislação existente, assim como a elaboração de normas que atendam às particularidades do transporte hidroviário.”

Assinala ainda em seu projeto que:

“Para criar condições mais favoráveis ao funcionamento da Escola Técnica Federal de Transporte Hidroviário, o Governo Federal poderá:

I – prover a estrutura necessária à criação de unidades de extensão da Escola em diferentes corredores hidroviários para a realização de estágios;

II – sob a coordenação da autoridade marítima, trabalhar

A1BBF17328

A1BBF17328



CÂMARA DOS DEPUTADOS

na formação de fluviários, assim considerados os tripulantes que integram a classe dos aquaviários e que operam em embarcações classificadas para navegação interior nos lagos e rios, bem como no apoio portuário fluvial;

III – firmar convênio com segmentos do setor produtivo nacional e internacional de prestação de serviços e com organizações não governamentais que tenham interesse na implementação e funcionamento da Escola Técnica Federal de Transporte Hidroviário, para a realização de estágios para seus alunos”.

Dessa forma, a autora da proposta entende:

“A Escola Técnica Federal de Navegação Interior desenvolverá programa de extensão permanente, através de um conjunto de ações dirigidas a sociedade, com a finalidade de promover o desenvolvimento da navegação interior, que poderá compreender a realização de cursos e seminários para a população, visitas e viagens técnicas educativas”.

Acrescenta:

“A Escola Técnica Federal de Navegação Interior será uma instituição de ensino profissionalizante que receberá alunos que tenham concluído o ensino médio, destinada a formação de técnicos para atender as necessidades de qualificação de pessoal para o adequado desenvolvimento da navegação interior no Brasil” e que “O Governo Federal, com o objetivo de evitar o excesso de mão-de-obra técnica e controlar o numero de vagas no curso oferecido, elaborará estudo para identificar o numero de profissionais técnicos necessários ao mercado de trabalho”.

Estipula, também, que:

“A Escola Técnica Federal de Navegação Interior, além do currículo necessário à formação técnica do profissional, terá como prioridades:

I – o estímulo de um setor de alta economicidade e utilíssimo para o país e o desenvolvimento da multimodalidade;

II – o estudo da matriz do transporte de cargas no Brasil e da multimodalidade; III - o estudo das regiões hidrográficas brasileiras e corredores hidroviários;

IV - estudos relacionados a instalação de sinalização e balizamento, dragagem, derrocamento, implantação de canais laterais e corte de meandros, barragens e eclusas, classificação das vias navegáveis e sistema intermodal;

V – o estudo do funcionamento dos portos fluviais no Brasil e estudo comparado;

VI – o estudo dos perfis dos usuários do sistema de navegação interior;

VII – estudo de questões ambientais e urbanísticas relacionadas a navegação interior;

“VII – Estudo da legislação existente e estímulo à produção de legislação especificam para a navegação interior que atenda

A1BBF17328

A1BBF17328



CÂMARA DOS DEPUTADOS

as suas particularidades.”

A eminente Senadora faz justificativa alentada de sua proposta, a qual faz questão de transcrever a seguir.

“A historia demonstra que a navegação interior permitiu a expansão da fronteira para o oeste, sendo a principal via de acesso ao Mato Grosso, Rondônia, Acre e Amazonas”.

Uma característica que acompanhou os ciclos de ascensão e queda da navegação interior no Brasil e o fato de a mesma ser formada por centenas de empresas locais e regionais, envolvidas com empreendimentos comerciais, turísticos e o atendimento das necessidades de suprimento de logística.

Ainda hoje a navegação representa o principal elo na Amazônia, com centenas de empresas e milhares de embarcações, operando comercialmente e gerando renda e empregos diretos e indiretos.

De acordo com números da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Anta, a rede hidroviária brasileira possui 27.420km de rios navegáveis e 15.407,5km de rios com potencial para navegação, totalizando 42.827,5km. São nove bacias, sendo que a principal delas é a Amazônica, com 18.300km de rios navegáveis e 723,5km com potencial para navegação, totalizando 19.023,5km. Evidente, portanto, que o desenvolvimento da navegação interior é de grande relevância para o país. O transporte hidroviário feito em hidrovias estruturadas e operacionalizado por técnicos capacitados significará, sem dúvida, melhoria na logística de transporte, desenvolvimento para regiões isoladas ou de difícil acesso, preservação do meio ambiente e redução dos custos de transporte de cargas. Benefícios que transcendem o caráter regional ou local, quando viabilizam, com a redução do custo do frete, a conquista de novos mercados.

Não é admissível que setor tão relevante para a economia nacional continue operando tal como nos séculos passados, sem uma política de Estado ajustada e sem um marco regulatório apropriado que ofereça segurança jurídica aos investidores, onde só se faz crescer a complexidade administrativa com ônus para os empreendedores, que impede a geração de benefícios para a sociedade.

Mas a formulação de políticas inteligentes, com a viabilização da infraestrutura necessária com pensamento no longo prazo, dos investimentos em equipamentos e sinalização e marco regulatório eficaz e justo, não seria suficiente, visto que seria necessário material humano capacitado para bem desenvolver esse grande mercado que, por falta de incentivos e administração inteligente, encontra-se adormecido gerando prejuízos para o Brasil. Inclusive, a preparação de pessoal capacitado e fundamental para a formação de massa crítica capaz de bem compreender a relevância e as dificuldades do setor e propor soluções criativas para dirimir conflitos com o próprio setor de transportes, com o setor elétrico e com

A1BBF17328

A1BBF17328



CÂMARA DOS DEPUTADOS

contendas ambientais.

A preparação de fluviais com conhecimento adequado da legislação que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional (Lei no 9.537, de 11 de dezembro de 1997 e Decreto no 2.596, de 18 de maio de 1998 naquilo que for aplicável navegação interior), da matriz do transporte de cargas no Brasil e da multimodalidade, das regiões hidrográficas brasileiras e corredores hidroviários, do funcionamento dos portos fluviais, dos perfis dos usuários do sistema de navegação interior e estudo de questões ambientais e urbanísticas relacionadas a navegação interior representara um ganho de capital humano que só fara florescer esta modalidade de transporte e a geração de emprego e renda. Nesse trabalho de formação de pessoal, o Brasil poderá contar com a experiência acumulada pela Diretoria de Portos e Costas – DPC.

Em Seminário de Navegação Interior promovido pela Sociedade Brasileira de Engenharia Naval - Sobena, no Senado Federal, o diretor da Fenavega (Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Fluvial, Lacustre e de Tráfego Portuário), Meton Soares, informou que:

A Europa tem 26.000 km de hidrovias, sendo 40% formadas graças a interligações e canais; só a Suíça (pequena e central com área de 41.284 Km² - o Brasil possui 8.514.876 Km²) em seu porto de Basileia, no Rio Reno, a mais de 1.000 km do mar, tem movimento de carga superior ao de nossa navegação interior.

Do total de 450.000 km de vias interiores navegáveis no mundo, cerca de 190.000 km são utilizáveis e respondem pelo transporte anual de 2,5 bilhões de toneladas de carga, sendo 57% movimentados pelo EUA, 25% pela Federação Russa, 10% pela Europa Ocidental e 8% pelos demais países. A rede hidrográfica brasileira e de cerca de 42.000 km, dos quais 27.000 km podem ser navegados, e desses, apenas 15.000 km são realmente navegados, sendo que a Bacia Amazônica, por si só, abrange cerca da metade das vias navegáveis do território brasileiro. O custo para implantar um quilometra de hidrovia e de US\$ 34 mil, contra US\$ 440 mil de uma rodovia e US\$1,4 milhão de uma ferrovia; o consumo de combustível para transportar uma tonelada de carga por 1.000 km e de 5 litros na hidrovia, contra dez litros na ferrovia e 96 na rodovia.

Quanto ao custo socioambiental - acidente, poluição sonora e ambiental, consome de água e espaço ocupado - em dólares por 100 toneladas de carga por quilometro transportada, esse nível e estimado em 3,20 na rodovia, 0,74 na ferrovia e 0,23 na hidrovia.

Com relação à parte que cabe ao Governo na questão, muitas são as carências. Na área operacional, a navegação fluvial na região amazônica apresenta características próprias em função dos períodos de cheia e estiagem. Exceto a calha principal Amazonas / Solimões e o Rio Negro, todos os demais rios e para nas sofrem seguidas alterações nos seus leitos por assoreamento. A falta de sinalização e balizamento das

A1BBF17328

A1BBF17328



CÂMARA DOS DEPUTADOS

passagens causa dificuldades, insegurança e restrição à navegação noturna, aumentando o tempo das viagens, ainda causando ineficiência pela baixa rotatividade dos equipamentos e graves reflexos no retorno do investimento.

Diversas empresas investiram em terminais portuários em hidrovias, embarcações de baixo calado e serviços e equipamentos. Já o Governo destinou, para o período 2007/2010, R\$ 33,4 bilhões para rodovias, R\$ 7,8 bilhões para ferrovias, R\$ 3 bilhões para aeroportos, R\$ 2,6 bilhões para portos, R\$ 10,5 bilhões para marinha mercante, mas apenas R\$ 735 milhões para hidrovias, segundo o site na internet do Ministério dos Transportes. Destacou-se, ainda:

a) A inexistência de uma legislação específica para a navegação interior que atenda as suas particularidades, sem os conflitos da legislação atual - adaptada da navegação marítima e totalmente inadequada à navegação interior.

b) A falta de indicadores de condições de navegabilidade nos rios, obrigando o uso de praticagem.

c) Ausência de sinalização das passagens críticas o que obriga a diminuição da velocidade, restringindo a transposição dessas passagens durante a noite.

d) A restrição de plena utilização da malha hidroviária pela deficiência de referência cartográfica das condições hidrográficas da maioria dos rios.

Ela conclui então que

“Observa-se que nesse seminário foi traçado um cenário pouco interessante para o setor e que, sem dúvida, precisa ser revertido.”

Senhor Ministro: a comissão acompanha com interesse o desenvolvimento do Plano de Expansão da Rede Federal de Educação Profissional e Tecnológica, coordenado pelo Governo Federal por meio do MEC, desde o seu início, em 2005. Este Plano de Expansão da Rede Federal tem exibido bons resultados: foram criados 38 Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia, cujas unidades centrais, anexadas ou descentralizadas já se estabelecem em centenas de municípios brasileiros. 88 novas unidades têm o término de construção previsto para 2012 e as restantes serão inauguradas até 2014. Estas novas unidades, somadas aos 354 inaugurados, poderão atender cerca de 600 mil alunos, cifra equivalente ao total do alunado de todas as universidades federais em 2009 (696.693 matrículas registradas).

Mas ao verificar o atendimento prestado ao estado do Tocantins, até o momento, observa-se que o município de Xambioá não foi ainda contemplado com unidade federal de ensino técnico, no âmbito do Plano de Expansão. O mapa a seguir assim o atesta:

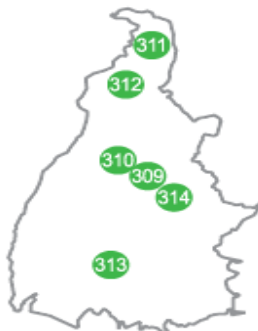
A1BBF17328

A1BBF17328



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Plano de Expansão – Estado do Tocantins



INSTITUTO FEDERAL
TOCANTINS

- 309 Palmas
- 310 Paraíso do Tocantins
- 311 Araguatins
- 312 Araguaína
- 313 Gurupi
- 314 Porto Nacional

Os argumentos da Senadora Kátia Abreu em favor de sua proposta de instalação, em Xambioá, Tocantins, de uma Escola Técnica de Navegação de fato são ponderáveis. Ela ressalta, ainda, que:

“A escolha da cidade de Xambioá para sediar a escola de navegação interior foi motivada pelo fato da mesma estar localizada em região estratégica para a Hidrovia Tocantins-Araguaia. Essa hidrovia interior tem potencial para navegação nos trechos do rio das Mortes (a fluente da margem esquerda do Araguaia), desde a cidade mato-grossense de Nova Xavantina até a confluência desse rio com o Araguaia, numa extensão de 580 km; no rio Araguaia, desde a cidade goiana de Aruane até a cidade tocantinense de Xambioá, numa extensão de 1230 km; e no rio Tocantins, desde a cidade tocantinense de Miracema do Tocantins até o porto a ser construído no Município maranhense de Porto Franco, um pouco a montante da sede do município, numa extensão aproximada de 440 km. Os desafios relacionados à transposição de obstáculos naturais e criados pelo homem, como a ausência de eclusa de navegação em hidrelétrica, configuram material prático para estudo dos alunos que poderiam contribuir para a solução dos mesmos. Além disso, a criação de uma escola dessa natureza muito contribuiria para o desenvolvimento regional.” Completa ela que comunga “do entendimento de que a cada dia que se

A1BBF17328

A1BBF17328



CÂMARA DOS DEPUTADOS

avança na transposição das barreiras comerciais entre os países, ganham destaque e relevância às barreiras criadas pelos custos de produção e, principalmente, do custo e prazo do transporte necessário a comercialização no mercado nacional internacional. Para atingir a capacitação que o Brasil precisa e merece não é necessário apenas à preparação das vias navegáveis, a formação de pessoal técnico e primordial.”

Senhor Ministro, a Comissão de Educação e Cultura, juntamente com os colegas parlamentares do Senado Federal, manifestou seu apoio à implantação de uma Escola Técnica Federal de Transporte Hidroviário, com sede no Município de Xambioá, no Estado do Tocantins, pois permitirá o aparecimento de oportunidades para a juventude da região. A oferta de formação docente, técnica e tecnológica, além de certificação profissional aos adolescentes, jovens e adultos trabalhadores de da Amazônia tocaninense, direcionada para as condições e potencialidades da economia regional, poderá assegurar-lhes um futuro digno.

Assim sendo, tendo em vista as razões que acabamos de expor, encaminho a Vossa Excelência o pleito da então Comissão de Educação e Cultura para a criação da Escola Técnica Federal de Transporte Hidroviário, com sede no Município de Xambioá, no Estado do Tocantins.

Sala das Sessões, em de de 2013.

Deputado **ARTUR BRUNO**

Presidente em exercício

A1BBF17328

A1BBF17328



CÂMARA DOS DEPUTADOS

REQUERIMENTO Nº , DE 2013.

(Da Comissão de Educação)

Requer o envio de Indicação ao Poder Executivo, relativa à criação da Escola Técnica Federal de Transporte Hidroviário, com sede no Município de Xambioá, no Estado do Tocantins.

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 113, inciso I e § 1º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro a V. Exª. seja encaminhada ao Poder Executivo a Indicação em anexo, sugerindo a criação da Escola Técnica Federal de Transporte Hidroviário, com sede no Município de Xambioá, no Estado do Tocantins.

Sala das Sessões, em de de 2013.

Deputado **ARTUR BRUNO**

Presidente em exercício

A1BBF17328

A1BBF17328