

INDICAÇÃO Nº , DE 2020

(Do Sr. CAPITÃO ALBERTO NETO)

Sugere que, no âmbito de sua competência, o Excelentíssimo Ministro da Casa Civil, Senhor Braga Netto, reavalie a pretensa reestruturação do DNIT (alteração do Decreto 8.489/2015), a partir de estudos mais aprofundados que garantam o desenvolvimento da matriz de transportes brasileira, evitando assim prejuízos à população.

Excelentíssimo Sr. Ministro da Casa Civil,

É do nosso conhecimento que o DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, por intermédio de sua Diretoria de Infraestrutura Aquaviária - DAQ, está propondo a reformulação da estrutura organizacional do departamento, o que ensejaria em EXTINGUIR as atuais ADMINISTRAÇÕES HIDROVIÁRIAS (unidades descentralizadas do DNIT responsáveis pelas hidrovias e portos do Brasil), alterando o Decreto que define a estrutura administrativa do órgão (que segundo nos consta já se encontra com minuta nessa Casa Civil e no Ministério da Economia). Em linhas gerais, pretende-se aglutinar nas Superintendências Regionais dos Estados, que atuam somente no modal rodoviário, também as funções relativas ao modal aquaviário, que envolvem as Hidrovias e os Portos do Brasil. A justificativa seria redução de custos administrativos, porém o que se sabe é que os cargos remanescentes de tal reestruturação seriam evidentemente redistribuídos internamente na própria diretoria, pois, no modelo que foi apresentado, não se demonstra a viabilidade da redução de custos ou, se “existe”, é mínima, podendo inclusive ter o efeito reverso com prejuízos incalculáveis à sociedade e gerando, assim, uma anomalia institucional.

O Relatório da CNT – Confederação Nacional de Transportes, intitulado *Aspectos Gerais da Navegação Interior no Brasil*, apresentado no ano passado aponta que de 1907 até 2019, o setor passou por mais de 20 alterações em sua gestão. Em média, **a cada 05 anos, o setor hidroviário brasileiro passa por uma mudança em sua estrutura organizacional**, ou seja, os órgãos/unidades que deveriam ser responsáveis pela execução de tais políticas estão sempre sofrendo interferências em sua estrutura institucional, o que inclusive pode ser um dos fatores do Brasil ser tão atrasado em termos de desenvolvimento hidroviário, ao contrário de outros países, como EUA, China e Alemanha. Ressaltamos que possuímos a maior rede hidrográfica do mundo. O nível dessa mudança, pretendida por meio do referido Decreto, mexe no nível operacional, **aglutinando competências de unidades descentralizadas de autarquias, que deveriam ser singulares/temáticas, com suas**



especificidades, assim como as Agências Reguladoras dos transportes ANTAQ e ANTT, que, inclusive, o governo pretendia realizar a fusão de ambas. Porém, voltou atrás, ficando claro que tal medida enfraqueceria ainda mais o desenvolvimento de outros sistemas de transporte, envolvendo o setor portuário e a navegação interior.

São inegáveis as vantagens já amplamente conhecidas do modal aquaviário, na contribuição do desenvolvimento do país, por meio do escoamento da produção e do deslocamento de pessoas. Entretanto, para empreender suas atividades e exercer suas competências de forma satisfatória, as instituições públicas **devem contar com arranjos e processos apropriados** e, ainda, com recursos financeiros, materiais – equipamentos, instalações e sistemas – e humanos. No setor hidroviário brasileiro, no entanto, tem-se observado a existência de estruturas organizacionais frágeis, sobretudo nas entidades que estão localizadas “na ponta” no arranjo institucional do segmento. Tal fragilidade é particularmente grave diante da importância da atuação desses órgãos “capilares”, que representam **“braços regionais” do setor público federal**, e que, por isso, podem, mais facilmente, identificar e agir sob as especificidades de cada bacia/região hidrográfica e de cada hidrovia, ressaltando que é nesse âmbito em que, de fato, as políticas públicas, os programas e os projetos são executados. Segmentar a Região Hidrográfica/Bacia Hidrográfica, por Superintendência Regional nos Estados, que possuem *expertise* exclusivamente rodoviária, denotará uma estrutura administrativa ainda mais frágil, com um arranjo regimental complexo, que agravará ainda mais a situação do setor aquaviário do país. Na verdade, enquanto o governo deveria proporcionar mais robustez e estruturar os órgãos que cuidam do sistema hidroviário nacional, surge essa ideia de aleijar gravemente o setor aquaviário, na contramão do que deveria ser realizado.

Até onde nos consta, tal alteração administrativa não está fundamentada em nenhum estudo analítico mais aprofundado e detalhado com apresentação de uma matriz em escala com dados concretos (taxas de retorno, investimento em capital humano, aporte de recursos no setor aquaviário, etc), que gerasse ganhos com maior participação do modal aquaviário, na matriz de transportes brasileira, com incremento da infraestrutura nacional. Especialmente em nossa Região (Amazônica), NÃO HOUVE DEBATES com os atores envolvidos e nem tampouco com as entidades de classe e empresários que atuam no setor, chegando inclusive até nós diversos pedidos de associações, sindicatos, empresariado, dentre outros investidores potenciais, para que intercedêssemos contrariamente a essa possível “anomalia institucional”, que se pretende criar.

Considerando a função fiscalizadora do Legislativo, prevista na Constituição, alertamos ainda ao eventual descumprimento das recomendações e determinações do Tribunal de Contas da União - TCU (**em especial aos Acórdãos 351/2006 e 940/2016**). Destaca-se que, em outubro de 2014, por meio do Acórdão 2.573/2014-TCU-Plenário, foi determinado prazo de 120 dias para que o DNIT apresentasse plano de ação para estruturação das administrações hidroviárias, de modo a garantir o funcionamento adequado das atividades de manutenção das hidrovias (o que daí decorreu o Decreto n.º 8.489/2015 que reestruturou o DNIT, naquele ano). O que se vislumbra agora é

mais uma mudança no órgão que ensejará um potencial retrocesso com o **DESMANCHE PARCIAL DA ESTRUTURA DO DNIT**, por meio da extinção dos braços executores regionais da política de transporte hidroviário.

A pretensa reestruturação do DNIT certamente gerará um reflexo de insegurança institucional, e, logicamente, de retração dos possíveis e potenciais investimentos privados em estaleiros, capacitação de mão de obra, ampliação da frota de embarcações, barcaças, dentre toda uma rede logística, indo na contramão do que se espera do atual governo, com maior dinamismo e segurança para todos os envolvidos do setor.

Diante do acima exposto, solicitamos que seja revisada a necessidade de tal Decreto. Alertamos, ainda, quanto à gravidade do descumprimento aos acórdãos do TCU pelo governo, além de todo o impacto negativo que tal mudança acarretará para toda sociedade brasileira, em especial à população das regiões Norte e Nordeste do país, que tanto dependem das vias fluviais, além dos produtores agrícolas que escoam suas safras pelos rios brasileiros (Tietê, Paraná, Madeira, Amazonas, Paraguai e São Francisco), e, ainda, que **o atual momento é totalmente desfavorável para uma mudança desse porte, na estrutura do DNIT, pois o país vive um momento sensível de instabilidade e insegurança causada pela pandemia da COVID-19**. Sendo assim, tal mudança agravaria ainda mais os prejuízos à sociedade.

Pelo exposto, esperamos apoio e pedimos sensibilidade das autoridades brasileiras para **REAVALIAR a necessidade de edição do Decreto de reestruturação do DNIT**, com mais uma mudança no setor (ainda mais, no atual momento), para que seja amplamente discutido e debatido com a sociedade e demais envolvidos qual o melhor caminho para definição organizacional responsável pelo setor hidroviário e portuário do país (considerando ganhos com a maior participação do modal aquaviário na matriz de transportes brasileira), com vistas também a **evitarmos a paralisia e o engessamento do setor**, sob a bandeira de economias administrativas ínfimas, que acabariam por resultar em **prejuízos incalculáveis para a sociedade como um todo**.

Sala das Sessões, em 11 de maio de 2020.

CAPITÃO ALBERTO NETO
Deputado Federal
Republicanos/AM



REQUERIMENTO Nº , DE 2020
(Do Sr. CAPITÃO ALBERTO NETO)

Requer o envio de Indicação ao Poder Executivo, sugerindo a reavaliação da pretensa reestruturação do DNIT (alteração do Decreto 8.489/2015), a partir de estudos mais aprofundados que garantam o desenvolvimento da matriz de transportes brasileira, evitando assim prejuízos à população.

Senhor Presidente:

Nos termos do art. 113, inciso I e § 1º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requero a V. Ex^a. seja encaminhada ao Poder Executivo a Indicação anexa, sugerindo avaliar a possibilidade de reavaliar a pretensa reestruturação do DNIT (alteração do Decreto 8.489/2015), a partir de estudos mais aprofundados que garantam o desenvolvimento da matriz de transportes brasileira, evitando assim prejuízos à população.

Sala das Sessões, em 11 de maio de 2020.

CAPITÃO ALBERTO NETO
Deputado Federal
Republicanos/AM

Apresentação: 11/05/2020 17:51

INC n.552/2020

Documento eletrônico assinado por Capitão Alberto Neto (REPUBLIC/AM), através do ponto SDR_56036, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

