

PROJETO DE LEI Nº 733/2025

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuário, o trabalho portuário e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº (Do Sr. Júnior Ferrari)

Altera-se o inciso XI, no art. 8º do presente projeto de lei 733/2025, que passa vigorar com a seguinte redação:

Art.8

XI. Caberá a ANTAQ ser a única Agência com poder fiscalizatório relacionada a Regulação e na aplicação de multas nas atividades desenvolvidas pelas empresas de navegação - EBN's de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, dos terminais privados - TUP's, Estação de Transbordo e Cargas -ETC's e Terminais Registrados (Sistema Aquaviário e Portuário), ficando os demais entes anuentes a realizar convênios de fiscalização com a ANTAQ.

JUSTIFICAÇÃO

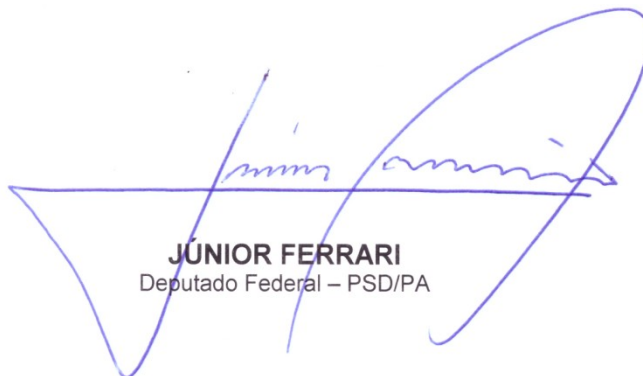
Há diversos órgãos anuentes deliberando autorizações, habilitações, inspeções e multas. A ANTAQ pode assumir uma coordenação dessas exigências e implementar uma fiscalização unificada que, a cada ano, deve ser reduzida aos principais itens operacionais e de segurança, evitando redundância de exigência de documentação, diversas fiscalizações em meses subsequentes e um atendimento quase que ininterrupto da empresa para com a burocracia apresentada por diferentes órgãos, em diferentes tempos, prejudicando o foco central da empresa, que é atender com segurança, o usuário. O transporte hidroviário relacionado a navegação interior possui grande capacidade de movimentação de carga, baixo custo da tonelada transportada e reduzidas emissões de poluentes que, entre outros, fazem dele um modal muito adequado à movimentação de grandes volumes de mercadorias de baixo valor agregado (commodities) por grandes distâncias. Apesar dessas vantagens e de o Brasil possuir uma ampla rede hidrográfica, com 63 mil km de rios, são utilizados, comercialmente, pela navegação interior apenas cerca de



30,9% dessa rede; e somente 5% da movimentação de cargas no território nacional é realizada por esse modo de transporte.

Se, por um lado, o aproveitamento do modal hidroviário é baixo devido à existência desses problemas, por outro, as oportunidades de crescimento se mostram promissoras diante: i) das projeções, no longo prazo, de aumento da produção e das exportações de produtos potencialmente “transportáveis” pela navegação interior (notadamente commodities agrícolas e minerais); ii) da elevação da demanda pela movimentação de mercadorias com “espaço” de crescimento dentro do modal, a exemplo das cargas containerizadas; e iii) do crescimento dos movimentos em prol do uso de alternativas de transporte ambientalmente amigáveis – aspecto no qual o transporte hidroviário tem grande destaque. Nesse cenário, faz-se importante convergir esforços em ações que fomentem o desenvolvimento do setor hidroviário. Para tanto, é essencial que, previamente a qualquer ação, exista um planejamento bem estruturado, fundamentado em bases sólidas de informações que caracterizem a realidade do setor, diferenciem as especificidades de sua operação em cada região, identifiquem seus principais problemas e apontem caminhos e diretrizes a serem seguidos.

Sala da Comissão, 12 de agosto de 2025.



JÚNIOR FERRARI
Deputado Federal – PSD/PA

