



EMENDA Nº - À MEDIDA PROVISÓRIA 369 DE 2007

Dê-se ao parágrafo único do Art. 6º da MP 369/2007, a seguinte redação:

“Art. 6º

Parágrafo único. São transferidos à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e a seu titular, as atribuições e competências relativas a portos marítimos, portos de vias interiores, a portos outorgados ou delegados e aos diversos segmentos e modalidades de navegação, estabelecidas em leis gerais ou específicas ao Ministério dos Transportes e ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura - DENIT.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil tem condições excepcionais para utilizar intensamente o transporte aquaviário, tendo em vista a disponibilidade de uma imensa costa marítima com cerca de 8.000 km, banhando regiões com condições climáticas distintas e diversos sítios minerais, três grandes hidrovias – Madeira, Tocantins/Araguaia e Tapajós/Teles Pires – inseridas nas áreas de expansão do agronegócio, no arco Norte e Oeste e, a Paraná/Paraguai voltada para as regiões Centro Oeste e Centro Sul..

Atualmente a matriz de transportes está baseada no sistema rodoviário, fruto do processo natural de ocupação/integração das áreas produtivas distribuídas ao longo da costa, mas com o amadurecimento e o crescimento da economia, a base da matriz precisa ser alterada tanto por razões de racionalidade econômica/custos como pelos volumes a transportar e, também, para reduzir o elevado impacto ambiental característico do transporte rodoviário.

A matriz de transporte nacional se baseia, atualmente, em 61,1% do transporte de cargas por rodovias, 20,7% por ferrovias e 13,6% por hidrovias.

A edição da MP nº 369/2007 propondo a mudança na forma de conduzir a questão portuária abre a oportunidade para se fazer um trabalho mais completo e mais racional, pois os sistemas portuários marítimos e interiores, bem como os diversos sistemas de navegação, guardam uma relação tão forte entre si que não devem e nem podem ser administrados dissociados, a bem da racionalidade organizacional e funcional.

O próprio arcabouço jurídico que rege a matéria, teve o cuidado no processo de “regulação” em concentrar os transportes terrestres na esfera da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres e os portos e a navegação em geral na ANTAQ – Agência Nacional de transportes Aquaviários.

Analisando-se a legislação específica, fica muito clara a necessidade de manter os portos e a navegação sob um mesmo comando, tanto pela conveniência e pela racionalidade no âmbito da gestão pública, inclusive orçamentária, como no campo das relações dos agentes econômicos do setor privado.

A multiplicidade de comandos tem no caso dos desencontros nos licenciamentos ambientais, um exemplo claro do quanto poderá ser lesivo à logística e à economia nacional como um todo, uma estruturação inadequada dos segmentos portuários e de navegação.





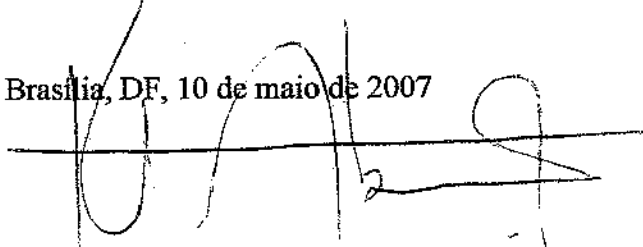
SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora **KÁTIA ABREU**

Por sua vez, seria deplorável e um mero jogo político a criação da Secretaria Especial de Portos se não for configurada adequadamente como uma iniciativa de racionalização e, também a caracterização de uma prioridade de governo para enfrentar o apagão logístico em que o País já está mergulhado.

Não escapa aos olhos de quem convive com as questões de logística, especialmente no caso do agronegócio, que somente nas duas últimas safras finalizadas a União teve de despende perto de R\$ 1 bilhão para subsidiar fretes de diversos produtos e através de vários mecanismos como forma de compensar a deficiência de infra-estrutura logística do País.

A ampliação dos sistemas portuários e de navegação é urgentíssima, mas antes e acima de tudo, as mudanças na calamitosa gestão oficial a que estes setores estão subordinados. Este é o propósito que move esta iniciativa de aperfeiçoamento dos conceitos, da amplitude e do texto da MP – 369/2007

Brasília, DF, 10 de maio de 2007


Senadora KÁTIA ABREU

