



Requerimento Nº _____/2011

(Da Sra. Deputada JANETE CAPIBERIBE)

Solicita Audiência Pública a fim de debater os resultados parciais das ações planejadas resultantes do GT Naval, proposto no âmbito desta Comissão, em 2008, para o desenvolvimento da construção naval artesanal e da navegação fluvial de cargas e passageiros com segurança na Amazônia.

Senhor Presidente;

Requeiro a Vossa Excelência, com base no Regimento Interno da Câmara dos Deputados, a realização de Audiência Pública com o objetivo de dar a conhecer aos parlamentares as políticas públicas do Governo Federal para o desenvolvimento da navegação de cargas e passageiros com segurança na Amazônia, tendo como motivadores as discussões realizadas durante a legislatura passada no âmbito desta Comissão e no Governo Federal.

Requeiro que sejam convidados os representantes:

1. da Secretaria Especial de Portos;
2. da Secretaria de Fomento para Ações em Transporte, do Ministério dos Transportes;



3. da Secretaria de Educação Profissional e Tecnológica – SETEC – do Ministério da Educação;
4. da Casa Civil da Presidência da República;
5. do Centro de Valorização Profissional e Tecnológica do Ministério da Ciência e Tecnologia;
6. da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ;
7. do Fundo da Marinha Mercante;
8. da Marinha do Brasil;
9. da Secretaria de Transportes do Estado do Amapá;
10. da Associação dos Armadores de Transporte de Carga e Passageiros do Estado do Amazonas (Atrac);
11. dos estaleiros e transportadores de cargas e passageiros do Amapá.

JUSTIFICAÇÃO

Fundamentalmente, o objetivo dessa Audiência Pública é aproximar a bancada federal da Amazônia do estágio atual de formulação do Poder Executivo Federal para o setor de construção naval artesanal e de navegação fluvial na Amazônia, cujo diálogo entre esta Comissão da Amazônia, Integração Nacional e de Desenvolvimento Regional e diversos Ministérios e órgãos do Governo Federal ocorre desde 2008, por meio do Grupo de Trabalho no âmbito do Ministério dos Transportes, integrado por representantes do MEC, MCT, ANTAQ, FMM e outros, por proposição desta parlamentar.

A presente Audiência busca retomar a integração dos trabalhos conjuntos entre Executivo e Legislativo em torno da temática de construção naval artesanal e dar celeridade na implantação das políticas públicas voltadas para o setor, que representa uma oportunidade estratégica de futuro para o desenvolvimento sustentável da Amazônia.



A região Amazônica tem 18 mil e 300 quilômetros de hidrovias. *“É constituída pela bacia hidrográfica do rio Amazonas, pelas bacias hidrográficas dos rios da Ilha de Marajó e pelas bacias hidrográficas dos rios situados no Estado do Amapá que deságuam no Atlântico Norte. Estão contidos nesta região hidrográfica a totalidade dos territórios dos estados do Acre, Amazonas, Rondônia, Roraima e Amapá, além de parte do Pará e Mato Grosso. Conforma a maior rede hidrográfica do mundo, com grande número de vias navegáveis com elevada capacidade de transporte de cargas e passageiros. Esta capacidade de transporte, em função das características físicas das vias, é fundamental para a economia da região e para o desenvolvimento de sua população, devido a carência de ferrovias e rodovias. As vias navegáveis amazônicas permitem não só o transporte de passageiros e pequenas quantidades de cargas em embarcações de pequeno porte como também a navegação de grandes comboios de empurrador-barcaça de navegação interior e embarcações marítimas de cabotagem e longo curso, operando em terminais portuários flúvio-marítimos, como Santarém, Santana e Manaus. Pertencem à Região Hidrográfica Amazônica as hidrovias Solimões-Amazonas, do Madeira e do Tapajós”* (ANTAQ, Estatísticas da Navegação Interior, 2010). Integra toda a região Norte parte da região Centro-Oeste do país ao Oceano Atlântico pela foz do Rio Amazonas. Abarca mais de 60% do território nacional e, de todas as hidrovias, sem dúvida é a que mais carece de investimentos. Apenas 1/3 do potencial hidroviário é explorado comercialmente, por onde são transportadas 47,7 milhões de toneladas de cargas.

No país todo são 44 mil quilômetros de hidrovias que aguardam políticas públicas e investimentos que as viabilizem. Hoje são operados apenas 13 mil quilômetros, menos do que o potencial disponível apenas na região amazônica. O transporte hidroviário se caracteriza pela alta eficiência energética, pelo baixo consumo de combustível, pela baixa emissão de poluentes e pelo baixo custo se comparado com as outras modais, mas somente 7% das cargas são transportadas por hidrovias.



Em 2008, esta parlamentar propôs a formação de um Grupo de Trabalho no âmbito do Governo Federal para debater políticas públicas visando a segurança da navegação na Amazônia e o financiamento do fabrico de embarcações tradicionais com recursos do Fundo da Marinha Mercante em linhas de crédito aos pequenos e médios estaleiros locais subsidiadas pelo Tesouro Nacional. Deste grupo de trabalho resultaram um projeto de lei, em análise, até este momento, pela Casas Civil do Governo Federal.

Numa das audiências de trabalho realizadas na Assembleia Legislativa do Amapá, onde reuniram-se representantes dos setores público e privado que operam e regulamenta o transporte de cargas e passageiros na Amazônia, foi publicada a “Carta do Amapá”. Nela são elencadas ações prioritárias com vistas ao desenvolvimento da navegação de pequeno, médio e grande porte naquela região do país, com cuidado especial à navegação ribeirinha, essencial no cotidiano social e econômico daqueles estados. A “Carta do Amapá”, levada ao conhecimento do Governo Federal e do Governo do Estado do Amapá, à época, elenca as expectativas daquele setor produtivo e econômico que devem ser consideradas diretrizes para as ações pretendidas do Governo Federal:

“O transporte hidroviário é deve ser tratado com prioridade pelo Governo Federal e as outras esferas do poder público, com investimentos financeiros e tecnológicos maciços;

É inadiável investir na educação formal e técnica dos construtores navais e das populações ribeirinhas;

O projeto de lei, da Secretaria de Fomento às Ações de Transporte, sobre o Fundo da Marinha Mercante, deve reservar recursos para os pequenos e médios tomadores de crédito para a navegação na Amazônia.

Os financiamentos disponíveis e os meios para obtê-los devem ser massificados, dirigindo-se diretamente aos estaleiros quando for o caso.

A aprovação das cartas de crédito deve considerar as normas de segurança já previstas em legislação;



Os órgãos de fiscalização e proteção ambiental devem encontrar meios para incluir os construtores navais em projetos de manejo florestal sustentável, para que trabalhem com madeira certificada;

A ocupação e uso das áreas de Marinha onde estão instaladas as comunidades e os estaleiros deverá ser regularizada;

O Ministério do Trabalho deve regulamentar as profissões da carpintaria naval e seus trabalhadores serem incluídos como segurados especiais da Previdência.

Sugerimos que a Casa Civil, os Ministérios da Defesa, dos Transportes, da Ciência e Tecnologia e da Educação atuem conjuntamente para tornar concretas estas propostas, já que a presença do Estado Brasileiro é determinante para o desenvolvimento da região e do setor com segurança, sustentabilidade e justiça social”.

Pessoalmente, esta parlamentar apresentou projeto de lei para autorizar o Governo Federal a implantar escola de navegação fluvial e construção naval artesanal no estado do Amapá e articulou diretamente com o Ministério de Educação para que implantasse escolas técnicas com este objetivo nos 9 estados da Amazônia.

As peculiaridades da Amazônia diferem a região de todo o restante do país e, por si só, obrigam projetos de desenvolvimento econômico e social e de atuação do poder público coerentes com estas características. Sendo assim, a mera transposição de projetos exitosos em outras regiões no país pode não ser a atitude mais adequada.

Pelos motivos expostos pedimos a realização da referida audiência pública.

Sala de Sessões, 27 de Setembro de 2011.

Deputada Federal Janete Capiberibe – PSB/AP