



**SENADO FEDERAL**  
**SECRETARIA-GERAL DA MESA**  
**SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR**

**REUNIÃO**

22/06/2016 - 18ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Declaro aberta a 18ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da atual Legislatura.

Esta reunião destina-se à sabatina do Sr. Mário Povia, indicado à recondução ao cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Temos os seguintes comunicados:

Comunicamos o recebimento do Ofício nº 036/2016 da Associação dos Usuários dos Portos do Rio de Janeiro (Usuport-RJ), representada pelo seu Diretor Presidente André de Seixas, que expressa apoio à recondução do Sr. Mário Povia ao cargo de Diretor-Geral da Antaq.

O Sr. Mário Povia, dentro de poucos minutos, vai participar de uma sabatina aqui, na nossa Comissão.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos com relação à sabatina de hoje, gostaria de informar que a população poderá participar de nosso debate, enviando suas perguntas e comentários ao indicado ao cargo de Diretor da Antaq. Para participar, basta ligar gratuitamente para o Alô Senado, pelo telefone 0800-612211, ou enviar a sua contribuição pela internet, no endereço [www.senado.leg.br/alosenado](http://www.senado.leg.br/alosenado), ou ainda nos perfis do Alô Senado no Facebook ou pelo Twitter Alô Senado. Portanto, qualquer cidadão, telespectador ou ouvinte, pode, desde já, enviar a sua pergunta, a sua contribuição, o seu comentário.

**ITEM 1**

**MENSAGEM (SF) Nº 53, de 2016**

**- Não terminativo -**

*Submete à apreciação do Senado Federal, de conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição Federal, combinado com o § 1º do art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e art. 6º do Anexo I ao Decreto nº 4.122, de 13 de fevereiro de 2002, o nome do Senhor MÁRIO POVIA para ser reconduzido ao cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.*

**Autoria:** Presidente da República

**Relatoria:** Senador Wellington Fagundes

**Relatório:** Pronto para deliberação

**Observações:**

1. O relatório foi lido em 15/6/2016, ocasião em que foi concedida vista coletiva da matéria, nos termos do art. 383 do RISF.
2. Reunião destinada à sabatina do indicado.

Estamos no aguardo do nosso Relator e vamos, então, cumprir o cerimonial, de acordo com o universitário aqui.

Desta forma, convido para que tome assento à mesa o Sr. Mário Povia, indicado para ser reconduzido ao cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). *(Pausa.)*

É com muita satisfação que recebemos aqui o Sr. Mário Povia e informamos que o tempo destinado à exposição inicial de V. S<sup>a</sup> será de 15 minutos, com tolerância de 5 minutos. Fique tranquilo porque essa tolerância, às vezes, é maior.

Ao final das exposições, aí, sim, será concedida a palavra às Sr<sup>as</sup> e aos Srs. Senadores que desejarem sabatinar o indicado, conforme a lista de inscrição, dando prioridade ao Relator.

Portanto, concedo a palavra ao Sr. Mário Povia.

**O SR. MÁRIO POVIA** - Bom dia a todos. Gostaria de cumprimentar o Presidente da Comissão de Serviços e Infraestrutura do Senado Federal, S. Ex<sup>a</sup> o Ministro Garibaldi Alves Filho, e, em seu nome, saudar os demais Parlamentares e todos aqui presentes.

Quero agradecer ao Presidente Michel Temer, ao Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República Eliseu Padilha e ao Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil Maurício Quintella pela indicação do meu nome à recondução da Diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Desnecessário dizer o quão desafiador foram para a Antaq as novas atribuições que lhe foram conferidas a partir da edição da Medida Provisória nº 595, de 2012, posteriormente convertida na Lei nº 12.815, de 2013. Foi um privilégio para mim ter atuado à frente da Agência nesse período, que culminou em fevereiro último, quando do término do meu mandato.

Tratamos, com absoluta prioridade, de algumas questões que representaram verdadeiras bandeiras levantadas pela Antaq, dentre as quais: prover o setor aquaviário nacional de segurança jurídica e estabilidade regulatória; colocar na pauta do governo temas como o desenvolvimento das hidrovias e da navegação de cabotagem, e a viabilização de investimentos no setor portuário nacional, seja por meio da licitação de arrendamentos portuários na prorrogação antecipada dos contratos de arrendamento em vigor ou ainda na outorga de novas instalações portuárias privadas, e aqui me refiro aos Terminais de Uso Privado (TUPs), às Estações de Transbordo de Carga (ETC), às Instalações Portuárias de Turismo (IPT) e às Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4).

Quero dizer aos senhores que muito pouco restou a ser realizado em relação aos objetivos que foram traçados quando da sabatina a que fui submetido há pouco mais de dois anos aqui mesmo nesta Comissão de Infraestrutura do Senado. Citar aos senhores uma série de medidas tomadas pela Agência ao longo dos últimos anos, como a alteração de todo o arcabouço normativo por conta do atual marco regulatório do setor portuário nacional; a reformulação do planejamento estratégico da Agência para fazer frente às novas atribuições; a alteração do Regimento Interno da Agência, com a reorganização das superintendências, secretarias e assessorias; a implantação do Sistema de Afretamento na Navegação Marítima e de Apoio, o Sama; a criação do Índice de Desempenho Ambiental, o IDA; a assunção da competência para fiscalizar operadores portuários e arrendatários; a atribuição de conduzir o procedimento de licitação de mais de uma centena de arrendamentos portuários; a análise dos estudos de viabilidade técnica, econômico-financeira e ambiental, os EVTEAs, relativos às prorrogações antecipadas dos contratos de arrendamento, bem assim dos projetos executivos associados aos respectivos investimentos; o estabelecimento de novos procedimentos para autorização de instalações portuárias privadas e a sistematização do acompanhamento desses empreendimentos e a definição dos padrões do que chamamos serviço adequado.

Continuamos a ser referência na produção de dados estatísticos do setor aquaviário nacional. Ressalto melhoria constante nessa área, chamando a atenção para a ferramenta recentemente disponibilizada, o *click view*, que permite a estratificação de informações de dados.

Acerca de nossas relações institucionais, gostaria de citar a atuação sinérgica da Agência com a Secretaria de Portos, hoje Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil; testemunhar publicamente a sintonia com que nossa Agência se encontra em relação aos objetivos que vêm sendo traçados no âmbito do Poder concedente, no âmbito ministerial e de suas políticas públicas formuladas.

Junto ao Congresso Nacional, gostaria de fazer menção à ressonância de nossas aspirações em prol do desenvolvimento do setor aquaviário nacional, e não poderia deixar de citar a nossa proximidade com esta Comissão de Infraestrutura do Senado, com a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, e ainda junto à Frente Parlamentar de Logística de Transportes e Armazenagem, a Frenlog, presidida pelo Senador Wellington Fagundes.

Junto às autoridades portuárias dos portos delegados, as Companhias Docas federais e a associação que as representa (Abep), gostaria de relatar também uma relação harmônica na busca por eficiência, por condições de gestão mais favoráveis e pelo desenvolvimento de um sistema tarifário mais justo, que reflita e remunere adequadamente os serviços prestados, a infraestrutura disponibilizada, vindo a permitir autonomia financeira às autoridades portuárias brasileiras.

No âmbito do setor regulado, gostaria de mencionar nossa sistemática aproximação junto aos usuários do sistema aquaviário nacional e suas entidades representativas. Cito aqui a CNI, a CNA, a CNT, AEB, Fiesp/Ciesp, Comissão Portos, Anut, Usuportos, Cecafé e Ecsa, dentre outras.

A Antaq, Excelências, nunca esteve tão próxima dos usuários dos portos como se encontra atualmente. Buscamos que os usuários recebam serviços de qualidade e com previsibilidade acerca do quanto pagarão pelos serviços contratados. Nossa área de fiscalização também é referência. São 14 unidades regionais da Antaq, que possibilitam uma grande capilaridade nesse continente chamado Brasil, onde podemos chegar a qualquer ponto do Território nacional em poucas horas. Nossos postos avançados de fiscalização presentes nos principais portos brasileiros nos permitem marcar presença, de forma perene, atuar e entender as dificuldades, as deficiências e também a dinâmica de funcionamento desta complexa engrenagem, que são os portos e o comércio exterior brasileiro.

Dialogamos também com as associações que representam os empreendedores, os operadores portuários e os arrendatários dos portos. Cito aqui a ABTP, a ATP, a Abratec, a ABTRA, ABTTC, a Fenop, dentre outras com quem mantemos uma interlocução muito próxima.

Na área de navegação, gostaria também de mencionar aqui as associações: o Sindarma, a Fenavega, a Abac, a Abeam, a Fenamar, Sindario, Centronave, todas também muito presentes em nossas discussões e com uma agenda bastante convergente. Nesse contexto, buscamos também uma maior aproximação com trabalhadores portuários, seus sindicatos, e bem assim com órgãos de controle externo, Ministério Público Federal, OAB, e com os demais anuentes que atuam nos portos, a exemplo da Anvisa, Polícia Federal, Receita Federal, Vigiaagro e Marinha do Brasil. Conquistas como o acesso ao sistema mercante, ferramenta estratégica para o cruzamento de informações, compilação de dados e regulação aquaviária também são motivo de comemoração.

Presente em nossa agenda a luta para assegurar o uso múltiplo das águas, seja na busca de uma legislação que contemple a construção de eclusas ou ao menos o projeto de encabeçamento nas barragens de hidrelétricas, seja na defesa de um *modus operandi* que não vulnerabiliza ou inviabilize a operação das hidrovias ao priorizar seu uso na geração de energia elétrica, como, infelizmente, ocorreu recentemente com a decisão de paralisar por quase dois a hidrovia Paraná-Tietê.

Realizamos, com absoluto sucesso, o primeiro leilão de arrendamentos portuários, o que nos colocou em uma posição de destaque no cumprimento da segunda versão do Programa de Investimento em Logística (PIL), aliado com outros investimentos que se encontram em pleno curso, oriundos de prorrogações antecipadas de contratos de arrendamento e de outorga às instalações portuárias privadas de norte a sul do Brasil, também fruto de ações entre o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, que sucedeu a Secretaria de Portos, e a Antaq.

Realizamos, até o momento, a licitação de quatro arrendamentos portuários com investimentos associados em torno de R\$700 milhões; a prorrogação antecipada de nove contratos de arrendamento com investimentos associados de R\$8,27 bilhões; a autorização de 58 novos terminais privados e a ampliação de outros 10, com investimentos associados de R\$16,07 bilhões. Ao todo, portanto, nesses três anos de marco regulatório, são mais de R\$25 bilhões de investimentos privados autorizados, representando um aumento de capacidade equivalente a três portos de Santos, e isso é muito relevante, Sr. Presidente.

Em análise, temos ainda atualmente outros 129 empreendimentos entre as três modalidades de investimentos já citadas, totalizando R\$17,3 bilhões,

Tenho absoluta convicção de que podemos continuar empreendendo um ritmo forte no cronograma de autorização de instalações portuárias privadas, de prorrogação antecipada de contrato de arrendamento e também na licitação de arrendamentos portuários.

A Antaq se encontra preparada para o atingimento desse objetivo no curto prazo, contando com quadro de servidores qualificados e motivados para contribuir nesse processo, quadro que tenho a honra de integrar.

Eu gostaria de citar avanços significativos da Agência no tocante a critérios de governança e de transparência. Nossas reuniões de diretoria são hoje transmitidas ao vivo pela internet com as pautas previamente publicadas.

No início deste ano, promovemos a implementação do Sistema Eletrônico de Informações (SEI), o que já está revolucionando nossa dinâmica de trabalho na Agência, com ganhos institucionais para os servidores e para os usuários. Nossos processos hoje são 100% digitalizados e tramitam todos eles em meio eletrônico.

Ainda no campo da governança, chamo a atenção para a agenda regulatória e a agenda ambiental da Antaq, que foram objeto de consulta pública, permitindo ao setor regulado e à sociedade em geral discutir e conhecer prioridades e as ações de curto e médio prazo que se encontram no radar da Agência.

Eu gostaria de concluir essa minha manifestação inicial, Sr. Presidente, com uma mensagem de otimismo. Somos maiores do que essa crise. Há muitas coisas positivas acontecendo em nosso País no âmbito do setor de infraestrutura, e é necessário que tenhamos um pouco de paciência nas questões dessa natureza, corrigindo, sim, alguns rumos, ajustando cronogramas e estabelecendo prioridades.

É certo que, em breve, teremos ferrovias cruzando o País de norte a sul e de leste a oeste. Teremos rodovias federais duplicadas e, quiçá, uma política pública eficiente para utilização de nossas hidrovias. Já contamos hoje com terminais portuários modernos e eficientes. Nossa Agência detém *expertise* para contribuir no desenvolvimento de modelos que permitem uma maior participação da iniciativa privada na exploração de diversas atividades, hoje a cargo do Poder Público, em um cenário de curto e médio prazo em que se vislumbram fortes restrições orçamentárias.

O desenvolvimento de uma modelagem de exploração das hidrovias, a expansão da atividade na navegação de cabotagem, a gestão privada ou compartilhada da administração dos portos organizados e a concessão de serviços de dragagem nos canais de acesso são questões que devem estar presentes na agenda de debates.

É fundamental desenvolvermos procedimentos de licenciamento ambiental e de autorizações públicas de uma forma integrada, com base em uma visão holística, envolvendo desde logo o Ministério Público e órgãos de controle para que não tenhamos o desgaste de aprovar um licenciamento por anos a fio na esfera administrativa e, depois, por um longo período, discutir a mesma matéria na esfera judicial.

Outro ponto merecedor de esforços concentrados encontra-se na necessidade de diminuição da burocracia, profundamente enraizada em nossa cultura organizacional e que vem afetando negativamente a nossa eficiência operacional e o ambiente de negócios do Estado brasileiro.

Concluo agradecendo novamente a indicação por parte da Presidência da República e do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, reiterando o prazer que é estar aqui nesta Comissão de Serviços de Infraestrutura e na presença de S. Ex<sup>a</sup> o Ministro Garibaldi Alves Filho.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço ao Sr. Mario Povia. Costumo dizer que ministro já era. (*Risos.*)

Agradeço e quero ressaltar, claro, que se trata praticamente de uma recondução do Sr. Mario Povia, porque ele já exerceu o cargo de diretor da Antaq. Houve apenas um interregno, um espaço de tempo em que ele não deu continuidade as suas funções, mas agora ele nos dá um depoimento que nos tranquiliza com relação ao que ele poderá desenvolver como diretor da Antaq.

Na verdade, se o Estado brasileiro pretende expandir as suas parcerias com o setor privado, nada melhor do que ter numa agência reguladora pessoas experientes, capazes, como é o caso do Sr. Mário Povia.

Eu, como Presidente, estou quase perdendo a minha isenção aqui porque realmente queria me congratular com a escolha da Presidência da República com relação ao Sr. Mário Povia.

E, agora, vamos dar início aos debates, à participação dos Srs. Senadores, concedendo a palavra ao Senador Acir Gurgacz.

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem, Sr. Presidente, Sr<sup>as</sup> e Srs. Senadores.

Minha saudação ao engenheiro e técnico Mário Povia. Parabéns pela indicação e recondução de V. S<sup>a</sup> à Antaq, o que mostra que goza de um bom prestígio não com os políticos, mas com a área técnica, o que é importante. Estar em um governo e, na troca de governo, a indicação continuar é sinal de que V. S<sup>a</sup> tem um serviço prestado relevante na Antaq. Então, desejamos todo sucesso possível, sucesso de que nós todos precisamos nessa área de hidrovias, em que o Brasil tem muito a avançar, tem um caminho grande a percorrer.

A minha colocação, Mário, é a seguinte: é uma reivindicação antiga dos portos do interior do País, como é o nosso caso de Porto Velho, porto organizado Rio Madeira, que as normas sobre os portos fluviais sejam enquadradas e regulamentadas de acordo com o novo marco regulatório do setor, Lei dos Portos nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Ocorre que, com o novo marco regulatório, os portos fluviais do interior do País, que é o caso dos terminais portuários de Porto Velho e de toda a Região Amazônica, estão tendo o mesmo tratamento que os grandes portos do litoral, como é o caso do Porto de Santos, Paranaguá e demais portos, principalmente no que diz respeito à operação e contratação de mão de obra. No entanto, nossa realidade é completamente diferente, a Região Amazônica, por si só, é muito diferente do sul do País, e um porto no Rio Madeira é diferente de um porto no mar, principalmente no caso dos terminais graneleiros. E entendo que não há como aplicar as mesmas regras para situações tão diferentes.

Pergunto se já existe no Ministério um estudo técnico que possa subsidiar uma avaliação nesse caso, para que possamos propor uma solução mais embasada. Fizemos essa reivindicação já em agosto do ano passado, mas não tivemos nenhuma resposta com relação a isso, a essa possibilidade não de diferenciação de tratamento, mas de adequar o tratamento à realidade do local, que é bem diferente - você tem uma condição de técnicos em Paranaguá, por exemplo, totalmente diferente em Porto Velho.

Outra questão é o nosso porto de Guajará-Mirim, no Vale do Guaporé. A hidrovia do Guaporé é importante para nós. Guajará-Mirim tem uma exportação muito forte para a Bolívia, e não temos um porto regulamentado à altura da exportação, porque a exportação está crescendo, aquela região da Bolívia é consumidora, o Estado de Rondônia é produtor e exportador, mas o porto ali é uma coisa que não existe. Também em Costa Marques, em que há essa hidrovia que liga Guajará-Mirim, Costa Marques, Pimenteiras e Cabixi. Existem vários projetos, já estava em plano de expansão a construção de portos para fazer essa hidrovia, mas, até agora, não houve nenhuma movimentação.

Então, são essas duas questões que eu gostaria que V. S<sup>a</sup> nos colocasse no momento oportuno, mais uma vez, cumprimentando-o pela indicação.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Antes de passarmos a palavra ao Sr. Mário Povia, quero fazer um apelo aos Senadores componentes desta Comissão para que venham ao plenário, porque, claro, em se tratando de indicação de diretor de agência reguladora, precisamos de quórum. Então, eu faria um apelo aos Senadores para que nos prestigem e venham ao plenário neste instante.

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Pela ordem, Sr. Presidente.

Em função desta dificuldade de termos aqui os membros permanentes, solicito a V. Ex<sup>a</sup> a possibilidade de abrir o painel, enquanto debatemos com o convidado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Pois não. Se a Comissão concorda, ouvidos os Srs. Membros da Comissão, vamos abrir o painel de votação. *(Pausa.)*

Sendo assim, está aberto o processo de votação para a Mensagem nº 53, de 2016.

Informo ainda às Sr<sup>as</sup> e aos Srs. Senadores que desejarem votar que já podem se dirigir à cabine de votação localizada a nossa direita. Solicito que observem os procedimentos de votação eletrônica.

Concedo a palavra ao nosso sabatinado, Dr. Mário Povia.

**O SR. MÁRIO POVIA** - Obrigado, Sr. Presidente.

Então, respondendo aos questionamentos do Senador Acir, com relação ao porto organizado de Porto Velho, temos um regime jurídico, praticamente uma única legislação para todos os portos que se enquadram na qualidade de porto organizado, que é exatamente a Lei 12.815 e o decreto que o regulamenta, o Decreto 8.033, todos de 2013. Dentro deste contexto, neste regime jurídico, a contratação da mão de obra realmente é única. Desconheço, Senador, qualquer estudo no sentido de estratificar essa legislação. Evidentemente que as nossas áreas de fiscalização, até porque temos unidades regionais em 14 pontos do Território nacional, ao fiscalizar levam em conta exatamente o porte do porto, as condições locais, inclusive as limitações pelas quais passa o porto em função da sua questão financeira de recursos disponibilizados. Há portos, efetivamente, que operam num regime deficitário e têm realmente necessidade de aporte de capital e, por vezes, verifica-se que o porto tem uma gestão boa, mas não tem os recursos necessários para promover a realização de obras, por exemplo, enfim, de manutenção e expansão. Mas o regime jurídico é único e a contratação de mão de obra é a mesma hoje, por exemplo, para o porto de Santos, Paranaguá e Porto Velho.

Os terminais graneleiros...

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - As exigências são as mesmas?

**O SR. MÁRIO POVIA** - São as mesmas, são as mesmas.

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Não há um estudo para que possa...

**O SR. MÁRIO POVIA** - Desconheço se há o estudo. Acho que é até uma proposta bastante interessante de...

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Não é o caso de fazer o estudo?

**O SR. MÁRIO POVIA** - ...tentar estratificar isso.

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Então, fica aqui o pedido para que se abra um estudo.

**O SR. MÁRIO POVIA** - O.k..

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Obrigado.

**O SR. MÁRIO POVIA** - O.k.

Com relação aos terminais graneleiros, o que nós temos observado muito no Arco Norte é a instalação de estações de transbordo de carga, exatamente para fazer frente às demandas. O agronegócio brasileiro cresce de uma forma impressionante, as safrinhas de milho, que hoje já são safras grandes - no Brasil não se imaginava um cenário de exportar milho, por exemplo, há poucos anos. Então, realmente, isso tem intensificado a autorização, principalmente em terminais privados na Região Norte. E os números que apresentei há pouco representam bem isso. Então, acredito que, num curto espaço de tempo, teremos sim essa provisão de infraestrutura para contribuir com esse escoamento mais eficiente da safra.

E quanto à questão da hidrovia, eu queria comentar que o DNIT contratou os EVTEAs dessas hidrovias. Especificamente, neste caso, está em fase de elaboração o complexo hidroviário, outros já estão finalizados, estão em análise no DNIT. A finalização desse EVTEA nos dá um diagnóstico e uma matriz de investimentos necessários. E precisamos colocar realmente na agenda do Governo a questão hidroviária. Essa é a grande questão, porque é inexplicável a subutilização de hidrovias no País.

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Mas está incluído Guajará-Mirim nesse estudo?

**O SR. MÁRIO POVIA** - Está. São onze. Isso abrange toda a malha hidroviária brasileira que opera hoje na movimentação de cargas, e está contemplado aqui, nos EVTEAs. Passo-lhe, depois, o cronograma do DNIT, está bom?

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - É preciso que, realmente, o Governo do Sr. Michel Temer atente para a melhor utilização do transporte hidroviário. Concordo plenamente com o Sr. Acir Gurgacz e faço minhas as palavras dele no sentido de que possamos aprofundar esse estudo.

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Obrigado, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Concedo a palavra ao nosso Relator, Senador Wellington Fagundes.

**O SR. RICARDO FERRAÇO** (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Peço minha inscrição, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Será atendido.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Moderador/PR - MT) - Sr. Presidente, eu gostaria de cumprimentar V. Ex<sup>a</sup> e todos os nossos companheiros Senadores aqui presentes. Tive, por incumbência de V. Ex<sup>a</sup>, a honra de estar aqui relatando a indicação do Dr. Mário Povia para esta sabatina. Quero dizer que, antes desta indicação, tivemos outra para a qual também fiz o relatório favorável, mas, em função de o outro indicado pertencer também à diretoria de uma das docas, acabou não sendo possível. E, ontem, ainda, o Senado votou aqui mais restrições nesse aspecto, principalmente aprimorando o trabalho da Câmara. Hoje de manhã foi matéria no jornal Bom Dia Brasil. Aliás, toda a imprensa relata isso que, no Senado, então, votamos ontem, aprimorando essa matéria, no sentido da indicação das estatais.

E também há uma visão do atual Governo. Tive já duas audiências com o Ministro Padilha, em que ele assinalou que há interesse do Governo em fazer uma lei geral das agências - o Governo tem essa pretensão -, no sentido de profissionalizar o máximo possível também as agências, assim como as estatais. Nós votamos que, para ser diretor da estatal, não pode ter exercido cargo político há três anos. Para ser diretor, também tem que ter experiência na área por um determinado tempo. Da mesma forma, é a intenção do Governo em relação às estatais, ou seja, para ser diretor de uma estatal, ele terá que ser da área e funcionário público de carreira.

Eu penso que isso será uma evolução para as agências porque a agência perpassa governo. A agência não tem aquele vínculo direto com os governos. Tanto é que, depois da sabatina, sendo nomeado, o diretor passa a ter mandato e só pode ser demitido no caso de uma infração grave, exatamente para que as agências possam ter liberdade de pensar como uma agência reguladora.

No caso da Antaq, há uma certa preocupação de todos nós porque é uma agência que tem só três diretores. É muito pouco. Nós até gostaríamos de sugerir, de fazer aqui, quem sabe, a indicação de um projeto pela própria Comissão, dada a importância, o tamanho da área de abrangência da Antaq, e propor ao Governo a extensão do número de diretores de

três para cinco. Eu entendo que seria o ideal. Os diretores de todas as agências têm que ir *in loco*, fazer palestras, vir ao Congresso Nacional, às audiências. Apenas com três, é difícil deliberar. Por isso entendo que também é algo que temos que perseguir, especificamente, no caso da Antaq.

Hoje, principalmente nós da região norte de Mato Grosso, temos uma preocupação muito grande porque há a possibilidade da licitação dos portos do Arco Norte e está tudo parado, porque uma agência com dois não tem o voto de Minerva. Então, fica difícil.

Quero parabenizar V. Ex<sup>a</sup> porque já no primeiro dia de mandato aqui, como Presidente da Comissão, com o apoio de todos nós, perseguiu que pudéssemos ter as agências completas. Quando começamos aqui o mandato, a maioria das agências ficaram um ano e tanto com a sua diretoria incompleta, o que dificultou e atrasou muito, principalmente, os processos de concessões no Brasil.

Como Relator, recebi várias manifestações do setor empresarial apoiando o nome do Dr. Mário Povia, como a Fenavega (Federação Nacional das Empresas de Navegação Aquaviária). Tivemos também a manifestação da ATP (Associação de Terminais Portuários Privados); do Syndarma (Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima), todas elas fazendo referência ao aspecto técnico do Dr. Mário Povia, por ser um funcionário de carreira, e, de modo geral, colocando a importância de dar continuidade àquele trabalho. Também a manifestação da ABTP (Associação Brasileira dos Terminais Portuários); da Abratec (Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público); da Asantaq (Associação dos Servidores da Agência Nacional dos Transportes Aquaviários); e outros, que se manifestaram em simpósios em que estivemos.

Portanto, além da experiência técnica, de formação técnica mostrada no currículo do Dr. Mário Povia, também temos que registrar sua experiência em já ter sido diretor-geral da agência e, claro, também funcionário de carreira. Tudo isso acho que o credencia para que votemos favorável.

Eu quero aqui também, mais uma vez, registrar a presença do nosso universitário, e principalmente de V. Ex<sup>a</sup>, com toda a Secretaria da Comissão. Acredito que, devido à agilidade de V. Ex<sup>a</sup> em tocar os processos, nenhum processo de indicação que veio para cá ficou uma semana parado. V. Ex<sup>a</sup> sempre determinou o relator e, quando possível, já votamos imediatamente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - V. Ex<sup>a</sup> me permite interrompê-lo?

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Moderador/PR - MT) - Pois não.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Eu vou aproveitar a observação de V. Ex<sup>a</sup> para fazer um apelo que eu tenho renovado aqui no sentido de que os Srs. Relatores façam chegar à Comissão os processos que se encontram nas suas assessorias.

Era só uma observação. Desculpe interrompê-lo.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Moderador/PR - MT) - Eu tenho aqui uma pergunta: como poderia o senhor, Dr. Mário, como diretor da Antaq, incentivar o aprimoramento do setor portuário, objetivando o atendimento, a movimentação de cargas, o aumento da eficiência e da competitividade, bem como a redução dos custos? Esse é um problema sério. Todos reclamam que nossos portos estão carentes de muito investimento.

Estive há poucos dias em um grande porto do Rio de Janeiro e lá o pessoal da própria diretoria dizia que precisa tomar decisões, e às vezes não são tomadas. E quem perde com isso? Quem perde é o País.

Especificamente no meu Estado, o Mato Grosso - não sei se o senhor tem posições atualizadas -, todo o desenvolvimento começou através da navegação nos rios Paraguai e Paraná. Temos lá o Porto de Morrinhos, com toda a infraestrutura, e na cidade de Cáceres também. É quase uma ruína, mas ainda há armazéns ainda funcionando, e alguns estão parados há muitos anos.

Nós tivemos uma decisão na Justiça há uns dez, doze anos, por parte do Ministério Público, que provocou a Justiça, alegando a questão ambiental do Rio Paraguai. Alegava que a navegação podia prejudicar.

Ouvi algumas palestras e os técnicos sempre dizem que hoje não são mais os rios que precisam se adaptar às embarcações. Com as tecnologias hoje existentes no mundo, nós temos, perfeitamente, condições de fazer com que as embarcações possam se adaptar aos nossos rios, às nossas condições de navegação específicas de cada região.

Eu gostaria de saber se o senhor tem algum comentário sobre essa questão da navegação de cabotagem e marítima. Em Mato Grosso, temos sempre uma supersafra com transporte calcado no rodoviarismo, e nós, Sr. Presidente, infelizmente, não temos armazenamento eficiente. Então, os armazéns acabam sendo os caminhões, que ficam ou nas estradas ou nas filas, à espera nos portos. Não temos condições de fazer nem estacionamento por mão para esses caminhões. É triste

ver, nas estradas brasileiras, como esses caminhões têm que parar, sem segurança nenhuma. Eu acho que, ao falar em navegação, temos que falar na intermodalidade, ou seja, temos que falar em como manejar essa carga.

Aliás, eu fiquei bastante entusiasmado quando fui à inauguração do porto lá no Rio de Janeiro...

**O SR. MÁRIO POVIA** - O Porto do Futuro.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Moderador/PR - MT) - O Porto do Futuro, investimento privado, uma PPP. Vimos ali uma logística extremamente eficiente. As peças chegam ao porto, tudo é manipulado e vai lá na fábrica, já dentro da área de montagem. Esse é um exemplo muito bom.

Então, eu gostaria de um comentário de V. S<sup>a</sup> sobre como podemos melhorar, trazer mais eficiência e, principalmente, diminuir o custo Brasil, que está diretamente ligado à questão da nossa infraestrutura de logística. Acho que não dá para pensar só em porto isoladamente. Eu gostaria que V. S<sup>a</sup>, se tiver tempo, porque estamos ainda buscando quórum...

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Nós estamos em processo de votação e queremos fazer um apelo aos membros da Comissão para que compareçam, porque o processo de votação já está aberto. O painel está aberto. V. Ex<sup>a</sup> continua com a palavra.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Moderador/PR - MT) - Obrigado.

Como eu fiz uma exposição longa, há uma pergunta de que eu quero me certificar e gostaria do comentário. Se for possível, eu faço novamente. Se não, o Ferraço já está inscrito, e eu posso falar no final.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o nosso sabatinado, o Dr. Mário Povia.

**O SR. MÁRIO POVIA** - Obrigado, Sr. Presidente.

Senador Wellington, nós temos conversado bastante com a Frenlog, que é uma frente presidida por V. Ex<sup>a</sup>. A nossa pauta, a nossa discussão com a Frenlog tem passado exatamente por questões como estas, de eficiência, de colocar a questão hidroviária... Eu quero insistir muito na questão hidroviária. Nós precisamos colocar a questão hidroviária na pauta de investimento do Governo, na pauta de uma modelagem de exploração das hidrovias. E também a navegação de cabotagem. Isso é fundamental que trabalhemos, porque a navegação de cabotagem responde muito bem à questão de eficiência. Não faz o menor sentido trafegarmos trechos de 500km, 1.000km, com a carga em cima de um caminhão.

Nós temos terminais portuários hoje com capacidade para atender a cabotagem, e temos que trabalhar talvez numa visão multimodal, numa visão integralizada disso, no que chamamos de porta a porta para que se assegure aos titulares, aos donos dessa carga, que a mercadoria vai estar na planta no dia apazado, que é algo que o modal rodoviário atende muito bem, essa questão de prazo. Então, levar essa eficiência também, essa certeza de que a mercadoria vai estar na planta. E nós conseguimos isso, a meu juízo, com os operadores multimodais, aqueles que garantem, vamos dizer, a estruturação dessa operação de origem e destino de cargas. Parece-me que esse é um caminho, a gente tem que pegar...

Qual que é o modelo bom hoje de cabotagem no Brasil? É o modelo de derivados de petróleo. Por quê? Porque nós temos hoje a Transpetro com terminais portuários de sua titularidade e também no comando, no controle da empresa de navegação. Então, fica muito fácil, fica muito eficiente a operação nessa modalidade, nessa conformação, melhor dizendo. E é essa eficiência que nós precisamos buscar nos terminais e nos portos como um todo, inclusive, para longo curso, nós já estamos enxergando, numa certa medida, já colhendo os frutos da dragagem de aprofundamento que realizamos nos últimos anos.

Para os senhores terem uma ideia, nas estatísticas de 2015, nós crescemos 4%, batemos um novo recorde de movimentação portuária, crescemos 4%, mas o número de atracções diminuiu 7,7%, ou seja, estamos operando mais cargas com menos embarcações e isso já é um indicador de eficiência, isso é uma melhoria de pranchas, quer dizer, utilizamos menores custos para movimentar mais cargas.

A questão da competitividade eu acho que vem também a reboque do novo marco regulatório que retirou a exigência de carga própria para os terminais privados e, ao mesmo tempo, trabalhou com investimentos públicos nos portos organizados, volto a dizer, na questão de dragagem de aprofundamento e na questão de melhorias de acesso. Eu acho que um ponto que merece muita atenção nos portos organizados são os acessos aos portos. Os terminais hoje estão bem equipados, eles estão prontos para responder às demandas, mas ainda temos gargalos nos acessos e, quando digo acesso, é rodoviário, é ferroviário e também o acesso aquaviário.

Nós precisamos ter um modelo, uma contratação de dragagem eficiente e, em alguns portos, essa dragagem tem que ser perene, nós não podemos ter interstícios longos entre contratos. Então, eu acho que nessa medida há uma diminuição de custos e uma melhoria de eficiência.

Competitividade. Eu acho que já temos hoje uma competitividade interportos, hoje nós temos um terminal de contêineres em Suape que compete com o terminal de contêineres em Salvador. Há todo um zelo, vamos dizer, hoje, dada a própria crise, as margens de lucros muito comprimidas. Então, as empresas hoje têm procurado contratar com maior zelo as suas soluções logísticas e isso tudo vai em linha aí com a questão de competitividade.

Na questão da hidrovia do Paraguai, eu tenho dado atualizado do DNIT de que o EVTEA está finalizado, está em análise naquele órgão e isso vai dar um diagnóstico de que terminais precisamos, se é o caso de revitalizarmos lá em Cáceres, o que vamos fazer nesse trecho Cáceres/Corumbá. Há muitos investimentos associados. E, volto a dizer, é importante que isso esteja na agenda do Governo.

À questão de licenciamento eu até me reportei há pouco. Nós temos que trabalhar os licenciamentos de uma forma holística, para que tenhamos contemplada pelo órgão ambiental toda a operação estruturada. Quer dizer, não faz sentido licenciar um terminal isoladamente. Temos que licenciar o terminal, a hidrovia associada, enfim, todo o complexo portuário, todo o complexo logístico. Isso vai nos permitir ganhar tempo e também dar uma matéria-prima boa para o licenciador ambiental, para entender todo o contexto. Porque hoje, evidentemente, todo o empreendimento tem um impacto ambiental, tem um impacto para a sociedade, mas não fazer esse empreendimento também tem um impacto para a sociedade. Não fazer um porto significa colocar mais 30 mil, mais 40 mil caminhões na rua, e isso significa poluição. Então, isso tem que ser visto realmente de uma forma holística e me parece que se nós conseguirmos criar um ambiente de convergência, já colocando também o Ministério Público, que se envolve muito nessas questões ambientais, já desde o início envolvermos esses órgãos, vamos ter ganhos significativos nesse processo.

As filas de caminhões. Eu queria aqui chamar a atenção: há quatro, cinco anos atrás, nós víamos na imprensa, lá no jornal, ali na TV, no horário nobre, aquelas filas enormes de caminhão. Não temos mais. Isso diminuiu significativamente, pelo menos na região adjacente aos portos. Hoje temos um sistema de agendamento, um plano de escoamento de safra...

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Principalmente no porto de São Paulo, não é?

**O SR. MÁRIO POVIA** - Em Santos e em Paranaguá isso tem funcionado muito bem e há sempre uma preocupação, tivemos essa preocupação também, com a entrada em operação no Tegram, lá no porto do Itaquí, para que isso não ocorresse, como bem disse o Senador Wellington Fagundes, no sentido de ter esses pulmões, um parque de triagem onde o motorista do caminhão tem infraestrutura, banheiro, área para descansar, enfim, e também um sistema de comunicação de agendamento com os portos. Nisso evoluímos bastante. Acho que poderemos também evoluir melhor.

De novo, a visão multimodal e holística dessa estruturação de operação é importante e acho que, nesse sentido, nós estamos num caminho bom, discutindo sempre com a Frenlog essa questão da cabotagem e questões associadas para essa melhoria.

**O SR. PAULO ROCHA** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA) - Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Lembramos aos Srs. Senadores e às Sr<sup>as</sup> Senadoras que estamos em processo de votação.

Concedo a palavra ao Relator.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Moderador/PR - MT) - Sr. Presidente, só para fazer aqui mais uma pergunta.

**O SR. PAULO ROCHA** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA) - Sr. Presidente, antes do Senador Wellington, eu queria, com a sua aquiescência, falar pela Liderança da Bancada do Partido dos Trabalhadores. Pelo fato de eu ter uma audiência inadiável, eu não vou ficar até o fim, mas gostaria. E eu queria fazer uma declaração em relação ao depoente, ao nosso convidado: que a nossa Bancada do Partido dos Trabalhadores é favorável à sua recondução, não só porque já o conhece, mas pela sua atuação como um grande técnico da área, comprometido com a nossa logística, com o nosso desenvolvimento no que tange à questão da área da Antaq. Declaro isso, Presidente, porque é muito importante.

Eu venho da Amazônia e é muito importante técnicos como o Mário Povia estarem à frente desse tipo de Agência, porque vem ao encontro hoje da necessidade da valorização e da importância do modal da área da navegação, da área dos portos, que é, sem dúvida nenhuma, uma alavanca fundamental para o nosso desenvolvimento, mas principalmente para a ligação do mercado internacional. E a Amazônia é a bola da vez, já que agora o Governo central percebeu essa importância não só da navegação, mas também, na questão do chamado Arco Norte, da construção de portos muito importantes ao longo dos grandes rios da Amazônia para não só facilitar a importação e agregar mais valores na disputa do mercado internacional, mas também por estar a Amazônia num ponto estratégico no diálogo com grandes mercados internacionais.

Por isso, eu queria declarar que a nossa Bancada é favorável à recondução do Sr Mário Povia para essa tarefa tão importante, ele que já é um grande técnico especializado no assunto.

**O SR. RICARDO FERRAÇO** (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Sr. Presidente, consulto V. Ex<sup>a</sup> se nós temos uma ordem de oradores inscritos. Qual é a ordem que está planejada?

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - O próximo orador é o Senador Ricardo Ferraço.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Moderador/PR - MT) - Eu só tinha uma pergunta para fazer. Posso fazer para concluir, Sr. Presidente? Mas também não há problema.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Antes de passar a palavra ao Relator, eu quero registrar a manifestação do Líder da Bancada do PT, o Senador Paulo Rocha, que será transcrita em ata.

Concedo a palavra ao Relator, Senador Wellington Fagundes. Em seguida, ouviremos o Senador Ricardo Ferraço.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Moderador/PR - MT) - Só uma pergunta complementar, Dr. Mário. Como o senhor avalia o marco regulatório no setor aquaviário, no que diz respeito à relação entre terminais aquaviários e terminais arrendados; privados, privativos e arrendados? O senhor acha que existe uma desigualdade nas exigências legais para um e para outro? É melhor hoje ter um terminal privativo do que um arrendado e licitado? Claro que o senhor vai ter que... Nada é tanto ao céu, nada tanto ao mar. Mas a pergunta seria: qual a melhor situação entre os dois?

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o Dr. Mário Povia.

**O SR. MÁRIO POVIA** - Obrigado, Presidente.

Senador Wellington Fagundes, nós, na Antaq, fizemos um estudo, quando exatamente esta questão estava num momento crítico, sendo discutida no âmbito do Tribunal de Contas da União, e nós contratamos um estudo de assimetria regulatória entre terminais privados e terminais arrendados. O estudo, ao fim e ao cabo, detectou que não havia assimetrias relevantes a inviabilizar uma ou outra forma de exploração. E o que a gente tem observado ao longo do tempo é que ambos os regimes jurídicos de exploração, sejam os terminais de uso privado ou os arrendamentos portuários... Aqui, só para esclarecer qual é a diferença de um e de outro: o arrendatário é alguém que aluga um terminal dentro do porto organizado e depois de 50 anos devolve esse terminal ao porto; o titular do terminal de uso privado, não, ele constrói um porto dentro da área própria, então, depois dos 50 anos, ele tem direito a uma nova outorga e permanece com a titularidade desse terminal portuário. Mas, como dizia, os dois regimes se mostram com viabilidade econômica.

Mas eu entendo que a pergunta não se restringe à questão econômica, mas também, sob o ponto de vista de regulação, como a agência entende a forma de regulação de um terminal de uso privado e de um arrendamento portuário. Eu acredito que aqui talvez seja algo para refletirmos realmente e, de uma certa forma, buscarmos unificar o nível de regulação que incide sobre um terminal arrendado e um terminal de uso privado, porque o que muda, na verdade, não é o regime jurídico de exploração, mas basicamente o regime jurídico patrimonial; um está dentro do porto organizado, mas prestando um serviço portuário; outro está dentro de uma área privada, mas também prestando um serviço portuário. Então, sob a ótica da regulação, não faz sentido nós tratarmos essas instalações de uma forma diferenciada e acho que aí, realmente, é uma reflexão que nós temos de fazer até por uma questão de justiça e para suprimir uma eventual assimetria. Nós já estamos pensando em alguma coisa nesse sentido e, inclusive, temos a Resolução nº 2.389, mais voltada para terminais de contêiner, que hoje incide só sobre os arrendatários, não incide sobre os Terminais de Uso Privado. Essa é uma questão que nós temos efetivamente de corrigir.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Antes de dar a palavra ao Senador Ricardo Ferraço, queremos informar que estamos em processo de votação e, além do Senador Ricardo Ferraço, estão inscritos o Senador Roberto Muniz, o Senador Dalirio Beber e o Senador Cidinho Santos.

Com a palavra o Senador Ricardo Ferraço, Vice-Presidente da nossa Comissão.

**O SR. RICARDO FERRAÇO** (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Sr. Presidente, o Dr. Mário Povia é engenheiro e, além da formação de Engenharia, é graduado em Direito, além de possuir pós-graduação em Administração em Direito, pela Universidade Mackenzie, e em Regulação de Serviços Públicos, pela Fundação Getúlio Vargas. É servidor efetivo de carreira, especialista em regulação de serviços de transportes aquaviários, tendo tomado posse em janeiro de 2006.

Nesse período de 2006 a 2016, foi Presidente do Conselho de Autoridade Portuária do Porto Organizado de São Sebastião; na Antaq, foi assessor da Superintendência de Portos; assessor técnico da Diretoria da Agência e Superintendente de Portos. De dezembro de 2012 a fevereiro de 2014, ocupou interinamente o cargo de Diretor, tendo sido indicado pela Presidente da República afastada - não o Dr. Mário, mas indicado pela Presidente Dilma, que está afastada por esta Casa - e exerceu mandato cujo termo se encerrou em 18 de fevereiro de 2016. Ainda em maio de 2014, foi nomeado Diretor-Geral da Antaq.

Eu digo isso, Sr. Presidente, porque esta é uma indicação que está em linha com o projeto aprovado, ontem, no Senado da República, que estabelece regras mais rígidas, mais criteriosas e mais transparentes para as nossas estatais. Até porque, sabemos todos, tendo o nosso País, por incrível que pareça, ainda mais de 130 estatais, sobretudo no setor de energia, são alvo de grande cobiça, grande cobiça; a cobiça para que as estatais possam se transformar em anexo de interesses privados da baixa qualidade, sobretudo os interesses que estão manifestados nas denúncias e nas investigações que, circunstancialmente e conjunturalmente, são competentemente coordenadas pela Operação Lava Jato.

Esse projeto aprovado, ontem, no Senado tem o mérito, vai evoluir para as fundações e vai evoluir, seguramente, para as agências reguladoras, de modo que nós possamos impedir, estabelecer critérios para que essas agências possam ser ocupadas por indicações que não tenham por propósito ou premissa responder ou atender aos interesses da sociedade. É o caso do Sr. Mário Povia, que já foi por nós sabatinado, que já ocupou o cargo de Diretor da Antaq, uma das mais importantes agências reguladoras, que tem como objetivo regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviários e de exploração de infraestrutura portuária e aquaviária, harmonizando os interesses do usuário com os das empresas prestadoras de serviços, Sr. Presidente.

É sabido, portanto, que esse é um dos maiores gargalos da nossa infraestrutura pela necessidade que tem o nosso País de se reinserir no comércio internacional, e a competitividade é, de fato, um desafio extraordinário nesse campo da nossa infraestrutura.

Eu estou dizendo isso, Sr. Presidente, porque, ao cumprimentar V. Ex<sup>a</sup>, eu quero dizer que essa indicação só está sendo possível porque a Comissão de Infraestrutura do Senado não se deixou levar por pressão política, por indicações que não atendiam àquilo que está estabelecido, sobretudo, na Lei nº 10.233. Hoje todo mundo apoia o Dr. Mário Povia; há manifestações aqui mostrando que o Dr. Mário Povia sempre foi o candidato de todos, mas isso não é verdade, porque a Presidente da República afastada indicou, para esta Comissão... Nós não rejeitamos, mas também não sabatinamos, a minha posição é de que nós devíamos rejeitar, porque esta Comissão não é anexo, não é puxadinho, tampouco tamborete de interesse do Poder Executivo. Nós precisamos agir em harmonia, mas essa harmonia pressupõe regra, essa harmonia pressupõe premissas, e esta Comissão, quero crer, marcou em definitivo essa questão.

Eu não tenho informações de que esta Comissão, num passado recente, tenha rejeitado ou tenha deixado de sabatar indicações do Poder Executivo que não preencham os pré-requisitos legais. Nós não recusamos, acho até que deveríamos ter recusado, mas também não sabatinamos.

Portanto, foi essa a posição da Comissão de Infraestrutura, pois, quando sabatina um diretor para uma agência reguladora, ela cumpre uma das suas mais importantes prerrogativas, pela relevância que têm as nossas agências reguladoras para atividades que são essenciais à atividade econômica, mas não apenas à atividade econômica, também à atividade do desenvolvimento, sobretudo em relação ao potencial instalado que continua absolutamente adormecido em nosso País.

Portanto, ter um bom ambiente de regulação é algo importante para que nós possamos atrair investimentos. Digo isso porque nós poderíamos já ter, inclusive, sabatinado o Dr. Mário Povia aqui há muito tempo.

Em abril deste ano, a Presidente afastada - quero registrar isso, Sr. Presidente, para que fique claro e objetivo que isso só está acontecendo porque esta Comissão resistiu, porque ela não se curvou, porque pressões existiram para que nós votássemos aqui e deliberássemos uma indicação -, imaginem, a Presidente da República indica para esta Comissão um diretor que não preenche as pré-qualificações do texto legal. Nada contra o indicado, que até atendi, uma pessoa muito cordial, absolutamente civilizada. Tudo bem! Mas não preenchia, por ter ocupado o cargo fora da quarentena, os requisitos da lei que estabelece essas condições, que é a Lei nº 10.233.

Como resultado, a Antaq, cuja diretoria é composta por apenas três membros, vem atuando desde fevereiro, ou seja, há mais de quatro meses, com apenas dois diretores, comprometendo o absoluto funcionamento da Agência reguladora. Vale lembrar aqui que o presidente da Agência, o diretor-geral, é quem dá, portanto, o voto de qualidade. Esse voto de qualidade é fundamental para a definição de controvérsias que, dia sim e outro também, estão a impedir que investimentos possam acontecer, que decisões possam ser tomadas para - como diz aqui o Senador Wilder Moraes - destravar esses nós que tanto atrapalham a prosperidade do nosso País.

Esta situação, Sr. Presidente, de indicações relacionadas às agências reguladoras, portanto, precisa melhorar. Eu tenho convicção de que, sob a liderança de V. Ex<sup>a</sup>, pela experiência que tem, como ex-Governador, como ex-Presidente do Senado da República, que continua a nos liderar e a presidir a nossa Comissão, será ou continuará sendo intolerante nessas questões que são de fundamental importância para a sociedade brasileira.

Digo isso, porque essa questão de ausências de indicações não fazem apenas parte da Antaq. Estão presentes na ANTT, na ANP, na Anac. Essas agências reguladoras, por regra, estão funcionando sem a sua diretoria plena. Quero crer que o

novo Governo, o Governo do Presidente Michel Temer, vá, de fato, disciplinar melhor isso, colocar ordem na casa para que as agências reguladoras possam cumprir plenamente com suas atividades.

Não tenho nenhuma questão a perguntar ao Dr. Mário Povia. Sua competência é conhecida, já foi sabatinado por esta Comissão. O que manifesto aqui é o meu contentamento com esta indicação, porque está em linha, inclusive, com aquilo que já aprovamos ontem aqui no Senado da República, inclusive restituindo algumas retificações, a meu juízo, indevidas que a Câmara dos Deputados fez em relação à nova Lei de Responsabilidade das Estatais.

De modo que faço esse registro para deixar definido esse marco desta Comissão, que o fato relacionado à indicação do Diretor-Geral da Antaq possa ser um marco e possa ser um diferencial naquilo que estamos chamando deste novo momento que vive a nossa Comissão de Infraestrutura, que trabalha com autonomia, que trabalha com independência, e que as indicações possam ser feitas como foi a do Dr. Mário Povia, chamando a atenção para aquilo que é fundamental no setor público, que é a tão esquecida e carcomida meritocracia. É através do mérito, Sr. Presidente, que as pessoas precisam ascender na atividade pública, e não através dos conchavos e dos acordos que, via de regra, não colocam em primeiro plano o interesse da sociedade brasileira.

Cumprimentos V. Ex<sup>a</sup> e cumprimentos também o Dr. Mário Povia, dizendo da nossa expectativa de que V. S<sup>a</sup> possa continuar dando conta do recado, como deu até aqui.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Senador Ricardo Ferraço, eu quero assinalar a preocupação de V. Ex<sup>a</sup>, que relatou muito bem que havia aqui uma indicação que não se coadunava com as normas legais. Houve da parte de V. Ex<sup>a</sup> um insistente apelo no sentido de que nós pudéssemos pura e simplesmente devolver a indicação. Mas prevaleceu o bom senso de que nós deveríamos aguardar que o Governo pudesse fazer uma nova indicação, compatível com a legislação, e que pudesse deixar à vontade o novo diretor, porque, afinal de contas, as agências reguladoras têm essa enorme responsabilidade que foi ressaltada pelo Senador Ricardo Ferraço. O que nós queremos fazer prevalecer nesta Comissão é a preocupação com a autonomia e a transparência das atividades das agências reguladoras. V. Ex<sup>a</sup> colocou muito bem essa problemática e nós vamos continuar com essa preocupação.

Quero também aqui, ao lado do registro que faço da posição de V. Ex<sup>a</sup>, ressaltar também a preocupação do Relator, Senador Wellington Fagundes. O episódio, claro, vai ficar para trás, a lição vai ficar para a frente e vai acenar para um futuro melhor no sentido de que nós tenhamos as agências reguladoras cumprindo plenamente as suas funções e os seus objetivos.

Com a palavra...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Moderador/PR - MT) - Sr. Presidente...

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Pois não. Com a palavra o Senador Wellington Fagundes.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Moderador/PR - MT) - Sr. Presidente, gostaria de corroborar o que foi falado pelo Senador Ferraço e fazer uma observação também. Creio que uma outra situação um pouco esdrúxula é a do DNIT. O DNIT vive um hibridismo: não é agência nem é uma autarquia muito clara, porque os diretores do DNIT têm que ser sabatinados e não têm mandato. Então, creio que isso também precisa ser revisto na legislação e esta Comissão também pode tomar iniciativa, porque, diferentemente das agências, o DNIT é o órgão executivo operacional do Ministério dos Transportes. Então, não tem sentido o Executivo ter que, ao nomear um diretor, que pode ser exonerado a qualquer momento, aguardar para fazer a sabatina, para depois voltar. Isso demora muito, nesse caso, porque, como não tem mandato, dificulta o dia a dia do órgão.

Então, quero aqui sugerir à Comissão que estude, junto com a assessoria, de que forma poderíamos propor, inclusive neste caso do DNIT, a mudança, porque não tem sentido, não vejo sentido, no caso do DNIT, os diretores terem que ser sabatinados.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - V. Ex<sup>a</sup> tem inteira razão. Inclusive, se V. Ex<sup>a</sup> insistir nessa sua preocupação, nós podemos até formalizar, porque é uma situação esdrúxula. Como é que nós vamos fazer a sabatina de diretores, como os do DNIT, que são diretores nomeados? Qual a eficácia, qual o conteúdo que podemos extrair dessa sabatina?

Claro que o Relator tem inteira razão, o Senador Wellington Fagundes.

Tendo em vista que o Senador Ricardo Ferraço não fez nenhuma indagação, concedo a palavra ao Senador Roberto Muniz.

**O SR. ROBERTO MUNIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Sr. Presidente, Sr. Mário Povia, queria primeiro parabenizar o Relator, Senador Wellington Fagundes, também iniciar as minhas palavras dando continuidade ao que foi abordado pelo Senador Ferraço em relação à meritocracia.

Ele já fez a leitura do seu currículo e isso demonstra objetivamente que o senhor atende aos critérios técnicos, tanto é que está sendo reconduzido a esse cargo. Também o relatório do Senador Wellington Fagundes ressalta o atendimento aos condicionantes legais. Então, isso estabelece claramente que o senhor tem o perfil adequado para desempenhar uma função tão importante, Sr. Presidente.

Se olharmos um pouco a história da sociedade, os portos foram pontos onde se iniciou - quem sabe podemos até dizer - a tal da globalização. Antes de existir o transporte aéreo, os meios de comunicação digital, era pelos portos que a comunicação se dava, que os bens passavam, a cultura transgredia o espaço físico dos Estados, dos países, dos continentes. Só que essa importância ainda permanece hoje, porque, mesmo com toda evolução, são os portos mundiais que carregam a maior quantidade de riqueza das nações. Então, se quisermos olhar o futuro de um País, precisamos olhar pela janela da infraestrutura portuária. Não há horizontes, Sr. Presidente, para nenhum país que tenha incapacidade de fazer gestão da sua infraestrutura portuária.

Então, Sr. Mário, quero iniciar dizendo que o senhor tem uma responsabilidade muito grande com o futuro do nosso País. Talvez, de todos os setores da infraestrutura, seja o menos percebido pela população. É muito fácil a gente perceber a importância dos aeroportos, da modernização dos aeroportos, do transporte urbano, a gente percebe também, Senador Garibaldi, a importância que os governadores, que as lideranças políticas dão a esses setores da infraestrutura, mas sempre a questão portuária é vista como um patinho feio, algo que não precisa estar na primeira agenda, na agenda prioritária dos investimentos públicos.

E, aí, fico feliz por ver que um funcionário de carreira ascende mais uma vez a um cargo tão nobre. Isso demonstra uma maturidade muito grande no aperfeiçoamento ainda muito jovem do uso das agências como órgão regulador. Eu acho que a gente tem que ressaltar esse caráter da importância da autonomia das agências, e trazer um funcionário de carreira o reforça ainda mais, desde que ele tenha também esse olhar de distanciamento das relações com a sua classe. Não podemos também burocratizar a agência para que ela não seja um cabide de emprego.

Então, eu queria ressaltar isto: que você tem todas as condições. Sou baiano, Mário. E quero dizer que a gente ouve muito rádio. Dizem que há pessoas que são predestinados. Seu nome deveria ser Mário "Poviaquática", porque você traz, em seu nome, o DNA para poder ascender a esse cargo. Então, primeiro, parabéns.

Eu dei uma olhada nos relatórios da agência e fiquei feliz porque você realizou 96% do orçamento em 2015, não é isso? Isso é importante, porque demonstra sua capacidade gerencial, quero aqui ressaltar, fez uma implantação num sistema de aprovação de custo por unidade, que, depois, quero visitar, quero entender. Isso é muito importante para que a gente tenha transparência no uso do dinheiro público.

Dos 470 servidores da agência, 458 são servidores de carreira. Agora, quero já deixar a primeira pergunta: 5% dos funcionários estão cedidos a outros órgãos. Não sei se em apoio à própria ação da agência - não sei -, achei que é um número muito alto para uma agência de regulação colocar funcionários à disposição de outros órgãos, já que parece que há 138 que estão chegando. Ou esses 138 já estão computados dentro dos 470? É muito importante a gente perceber essa movimentação. Além do mais, não há nenhuma contratação de mão de obra temporária. Então, eu acho que é um olhar emblemático da atividade gerencial de um gestor.

Além de todo o seu currículo, eu me debrucei um pouco sobre o desempenho da sua gestão e vi, pelo relatório, que muita coisa foi realizada durante a sua gestão e que é saudável a sua recondução ao cargo.

Quero aproveitar, neste instante, para fazer algumas perguntas, Sr. Presidente.

Primeiro, qual é o nível de autonomia que o senhor sentiu na sua primeira gestão? Entendendo eu que as agências reguladoras têm que ter um distanciamento para que não sejam trazidas, cooptadas pelos governos, nem pela defesa do consumidor, nem pelo mundo empresarial, quais foram os verdadeiros embates que o senhor teve com essas três instâncias: a sociedade, em algum momento, os governos que aqui estavam e também os empresários? E como é que o senhor mediou esses interesses? Porque eu acho que esse é o grande papel de um presidente de agência, Senador.

Como é a relação também da agência com os Tribunais de Contas? Há um respeito dessa autonomia também pelos órgãos reguladores, que, muitas vezes, querem tirar a autonomia que tem o órgão para fazer essa regulação?

A gente poderia ter acesso, é uma terceira questão, a todos os projetos que já estão na carteira da agência? Há algum projeto específico para o Estado da Bahia, do qual sou originário?

A outra questão já foi colocada aqui pelo Senador Wellington, que é essa comparação - não quero especificamente o seu olhar, que eu acho que deve ser depois fruto de uma conversa específica de um momento, outro instante aqui na Comissão para podermos debater a eficiência dos portos públicos e privados -, mas quais são os números que aproximam a gente, que portos são os que aproximam a gente do bom desempenho dos portos no exterior? Como está o desempenho, a produtividade dos nossos portos privados e dos nossos portos públicos em relação ao exterior, visto que, com o novo marco regulatório, houve um avanço muito grande em relação aos terminais de uso privado? Então, queria saber se o senhor vê isso como um objetivo final.

E a quarta questão que eu queria depois enviar ao senhor é que há uma proposta do Governo do Estado da Bahia, feita pelo Secretário de Planejamento do Estado da Bahia e Vice-Governador João Leão, e também apoiada pelo Senador Otto Alencar e por todos nós da Bahia, para a criação do 1º Batalhão de Engenharia Hidroviária, para funcionar na margem do São Francisco, Senador Garibaldi, para que a gente pudesse ter um esforço permanente de dragagem, de manutenção das matas ciliares, de tentativa de não invasão das suas margens. O que o senhor acha de uma proposta dessa? E o olhar dessa proposta, quem sabe, para outros setores ou para outras regiões do Brasil, já que essa proposta, sendo a primeira em relação ao 1º Batalhão de Engenharia Hidroviária, poderia dar ao senhor uma força muito grande para exercer a fiscalização, já que teríamos, na margem dos rios, dos grandes rios navegáveis do nosso País, a presença do Exército, mantendo essas condições mínimas de navegabilidade para que a gente possa fazer fluir o transporte marítimo, o transporte aquaviário e fluvial nessas regiões?

Então, são essas as minhas palavras, Senador Garibaldi. E quero parabenizá-lo, dizer que também apoio sua recondução ao cargo.

Muito obrigado.

**O SR. CIDINHO SANTOS** (Bloco Moderador/PR - MT) - Pela ordem, Presidente

**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO) - Pela ordem, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Pela ordem, porque o Senador Wilder Moraes já havia solicitado a palavra pela ordem, peço desculpa ao Senador Cidinho.

**O SR. CIDINHO SANTOS** (Bloco Moderador/PR - MT) - Obrigado, Presidente.

**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO) - Presidente, há um projeto extrapauta, do Senador Ricardo Ferraço, e há quórum, é de minha Relatoria. Eu gostaria que, assim que V. Ex<sup>a</sup> pudesse, eu poderia fazer um relatório dele aqui, aproveitando que temos quórum, e esse projeto é terminativo na Casa. *(Pausa.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - V. Ex<sup>a</sup> pede para que nós suspendamos a votação, rapidamente.

**O SR. RICARDO FERRAÇO** (Bloco Social Democrata/PSDB - ES. *Fora do microfone.*) - Rapidamente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agora, teríamos que fazer ver a Comissão de que se trata do Projeto nº 773 de 2015.

## EXTRAPAUTA

### ITEM 1

#### PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 773, de 2015

#### - Terminativo -

*Altera a Lei nº 6.567, de 24 de setembro de 1978, para incluir a exploração de rochas ornamentais no regime especial de licenciamento, ou de autorização e concessão.*

**Autoria:** Senador Ricardo Ferraço

**Relatoria:** Senador Wilder Moraes

**Relatório:** Pela aprovação com emendas.

Eu concedo a palavra a V. Ex<sup>a</sup>, se a Comissão permitir, para que V. Ex<sup>a</sup> faça, então, um pequeno, um resumido, um breve relatório, e a Comissão, então, poderá votá-lo.

Com a palavra, pela ordem, o Senador Roberto Muniz.

**O SR. ROBERTO MUNIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Pela ordem, solicito só, Senador, se não for incômodo, que ele finalize as respostas às minhas perguntas, e, logo após, a gente poderia fazer o encaminhamento solicitado pelo Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Senador Roberto Muniz, é porque há uma preocupação com relação ao quórum.

**O SR. ROBERTO MUNIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Ah, o.k.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Senador Cidinho, com a palavra.

**O SR. CIDINHO SANTOS** (Bloco Moderador/PR - MT) - Rapidamente, Presidente, eu vou aguardar a votação do projeto solicitado pelo Senador Wilder, mas eu me inscrevi para falar, e já estou aqui pela segunda vez para poder falar na sabatina do Dr. Mário.

Para mim é um prazer, mais uma vez, estar aqui para aprovar, para votar pela sua recondução à agência, pelo seu trabalho, pela sua competência. Eu tinha me inscrito para poder fazer alguma pergunta, mas vou ter que me ausentar daqui a pouco para uma audiência no Ministério do Meio Ambiente com o Governo do Estado do Mato Grosso, assim eu quero só desejar a você boa sorte no seu novo mandato.

E a boa impressão que eu tenho, Senador Wellington, é de que realmente o Mário, além de fazer um grande trabalho lá, consegue trazer a equipe com ele, pelo tanto que a equipe torce, liga para gente, pede apoio, para que ele continue à frente do seu trabalho.

Parabéns, boa sorte.

**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO) - Pela ordem, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Pela ordem, com a palavra o Senador Wilder Moraes.

**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO) - Presidente, como o quórum já caiu, que a gente siga, então, com o nosso indicado, e a gente deixa para a próxima quarta-feira para ler o relatório.

Obrigado.

**O SR. RICARDO FERRAÇO** (Bloco Social Democrata/PSDB - ES. *Fora do microfone.*) - Deixe-o relatar, é rapidamente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Vamos, então, ouvir a leitura do breve relatório do Senador Wilder Moraes.

**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO) - Obrigado, Presidente.

Vem para análise desta Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa, de acordo com art. 91, combinado com o art. 104, ambos do Regimento Interno do Senado Federal, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 773, de 2015, doravante tratado, neste parecer, apenas como PLS.

O PLS, de autoria do Senador Ricardo Ferraço, "altera a Lei nº 6.567, de 24 de setembro de 1978, para incluir a exploração de rochas ornamentais no regime especial de licenciamento, ou de autorização e concessão".

A proposição é composta por dois artigos: o primeiro acrescenta as rochas ornamentais e de revestimento entre as substâncias minerais que podem ser exploradas sob o regime de licenciamento; já o segundo artigo estabelece a vigência da lei a partir de sua publicação.

O PLS nº 773, de 2015, foi apreciado e aprovado pela Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) antes de ser enviado para esta Comissão, onde foi apresentada uma emenda que inclui os carbonatos de cálcio e de magnésio entre as substâncias minerais que podem ser aproveitadas no regime de licenciamento.

Análise, Sr. Presidente.

Com relação à constitucionalidade, observa-se que a exploração de recursos minerais deve ser tratada em lei federal, por estar - de acordo com o inciso XII, do art. 22 da Constituição Federal - no âmbito da competência legislativa privativa da União. Ademais, não se trata de matéria sobre a qual recaia reserva de iniciativa, podendo, portanto, a proposição ser apresentada por membro do Congresso Nacional. Finalmente, ressalte-se que o PLS não conflita com qualquer dispositivo constitucional.

A Guia de Utilização foi a forma improvisada que o DNPM encontrou para liberar a exploração mineral antes da concessão de lavra. O que deveria ser exceção virou regra. Em 2014, enquanto o DNPM, em todo o Brasil, autorizou 1.083 Guias de Utilização, o Ministério de Minas e Energia outorgou apenas 281 Portarias de Lavra.

A mudança proposta faz todo sentido, visto que a atividade produtiva de rochas ornamentais é fundamentalmente integrada por micro e pequenas empresas de lavra (mineradoras), beneficiamento (serrarias), acabamento e serviços, cuja realidade se aproxima muito mais da de outras rochas e minerais de uso imediato na construção civil, os chamados agregados, que são explorados sob o regime de licenciamento.

Vamos ao voto, Sr. Presidente.

Em face do exposto, nos pronunciamos pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei do Senado nº 773, de 2015, e votamos pela sua aprovação, juntamente com as seguintes emendas:

**EMENDA Nº 1 - CI**

Inclua-se no art. 1º do PLS nº 773, de 2015, o seguinte dispositivo para alterar a Lei nº 6.567, de 24 de setembro de 1978:

*“VI - carbonatos de cálcio e de magnésio empregados em indústrias diversas.”*

A outra:

**EMENDA Nº 2 - CI**

Dê-se a seguinte redação ao art. 1º do Projeto de Lei do Senado nº 773, de 2015:

Art. 1º O art. 1º da Lei nº 6.567, de 24 de setembro de 1978, passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art.1º .....*  
*.....*  
*III - argilas para indústrias diversas;*  
*.....*  
*V - rochas ornamentais e de revestimento; e*  
*.....”(NR*

Era esse o relatório, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço ao Senador Wilder Morais. E, tendo em vista a constatação de que não temos o quórum regimental, vamos aguardar que ele possa se efetivar ainda nessa reunião, senão, votaremos na próxima reunião.

Portanto, concedo a palavra ao nosso sabatinado, Mário Povia.

**O SR. MÁRIO POVIA** - Obrigado, Presidente.

Excelência, Senador Roberto Muniz, na questão dos 5% dos cedidos, houve, no passado, uma cessão obrigatória à Defensoria Pública, e fomos obrigados efetivamente a ceder esses servidores, muito embora tenhamos tentado trazê-los de volta, mas está um pouco difícil.

Temos mandado os ofícios, a Defensoria Pública está fazendo seus concursos, e temos alguns cedidos também à antiga Secretaria de Portos, hoje Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, servidores nossos que estão lá colaborando, mas dentro do mesmo objetivo, dentro do mesmo setor, trabalhando complementarmente às nossas atividades.

Temos uma série de procedimentos comuns com a Secretaria de Portos, agora Ministério dos Transportes, no âmbito das outorgas. São processos que começam na agência, vão para a Secretaria de Portos, voltam para a agência, e culminam no âmbito ministerial para assinatura. Então, nesse processo, foi necessário transferir alguns servidores para lá, para que isso ocorresse de uma forma mais sinérgica, digamos assim.

Então, isso dá quase 100% desses cedidos junto a esses dois órgãos.

Com relação à questão da autonomia da agência, tivemos inclusive vários ministros, na Secretaria de Portos, num curto espaço de tempo, e sempre tivemos uma relação muito boa, no âmbito ministerial. Na parte de navegação, a agência continuava com uma vinculação ao Ministério dos Transportes, também numa relação autônoma, uma relação muito tranquila nesse sentido.

Nosso relacionamento com a sociedade, Governo e empresários. A agência tem uma interlocução muito boa. Costumo dizer que é um ativo, e não é um ativo dessa diretoria. Historicamente, a agência conversa muito bem com o setor regulado.

Então, como o senhor bem observou, a sociedade está um pouco distante do setor portuário. O setor portuário não tem esse apelo popular, como a atividade de outras agências reguladoras.

(*Soa a campanha.*)

**O SR. MÁRIO POVIA** - Mas temos muita interlocução com as associações...

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Peço silêncio para ouvirmos o sabatinado, Dr. Mário Povia.

**O SR. MÁRIO POVIA** - Mas temos muita interlocução com as associações que representam esses usuários. E citei aqui a Fiesp, a Ciesp, a Anut, a AEB, a CNT, a CNI, enfim, são órgãos que representam esses usuários e com quem conversamos bastante a respeito, antes de editarmos nossas normas, no âmbito de audiências públicas. E mais especificamente com associações de usuários mais próximas, no varejo, no caso da Usupport, do Cecafé, da Aexa, que são instituições que estão mais à beira do cais mesmo.

Então, temos uma interlocução mais próxima e estamos editando uma norma mais especificamente para tratar de questões pontuais com relação ao usuário, sobretudo para que ele tenha, ao contratar o serviço portuário, a previsibilidade de quanto vai gastar.

Quanto ao Governo, é uma relação ótima. E até citaria aqui talvez dois episódios que passamos, onde tivemos até uma certa divergência com relação a posições de governo, uma aqui na Comissão de Infraestrutura, o Senador Ricardo Ferraço deve se lembrar, que foi a cobrança pelo espelho d'água. Entendíamos que aquela cobrança por portaria da SPU não estava adequada, já que aquilo significava uma taxa, um *lato sensu* do tributo. E aquilo deveria ser por lei, e não por uma portaria da SPU. Então, também, com muita tranquilidade, exercemos essa autonomia ao discordarmos.

E, na questão do uso múltiplo das águas, tivemos um episódio na Hidrovia Paraná-Tietê, onde essa hidrovia foi paralisada, por uma decisão unilateral do setor elétrico. Nós nos insurgimos contra essa decisão, o assunto foi à Casa Civil, e fomos lá defender nossa posição. Entendemos, claro, que o setor elétrico é importante, o uso da água, mas há uma legislação supra, acima disso...

(*Soa a campanha.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Peço silêncio, por favor.

**O SR. MÁRIO POVIA** - ... que coloca a Agência Nacional de Água, a ANA, na tutela do recurso hídrico. Então, também tratamos essa questão com absoluta autonomia à época, sem qualquer desgaste institucional, haja vista que eu estou aqui nessa sabatina.

Então, essa é a relação com o Governo, e com os empresários também da mesma forma; nós lutamos, a regulação tem essa característica, ao mesmo tempo em que lutamos para que o empresário tenha um contrato bom, tenha um horizonte de prazos para que ele faça seus investimentos, em contrapartida, a gente cobra eficiência, fiscaliza, multa.

Esse é o desafio da regulação, é não errar a mão, é defender o interesse, sobretudo do setor portuário. E temos trabalhado muito nisso. Críticas surgem, surgem críticas de todo lado, convivemos bem com as críticas e sempre abertos ao diálogo. É uma característica da agência nesse sentido.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço ao nosso...

**O SR. MÁRIO POVIA** - Mas não acabou ainda, Sr. Presidente.

Tem uma questão com o TCU, que o senhor perguntou, e dos projetos da Bahia.

Com relação ao TCU, o TCU contribuiu muito, principalmente na questão de governança e transparência da agência. Ele nos cobrou isso, e isso nos levou a tomar medidas de governança e transparência. Então, acho que temos que reconhecer que o TCU contribuiu nesse processo.

Evidentemente que, às vezes, há questões técnicas que a gente acredita que o sinal é um pouco avançado ali, no órgão de controle externo. Mas, na medida - e isso a gente percebe também, é empírico -, na medida em que a Corte de Contas Federal verifica que a agência está atuando, ele passa a ver aquilo como um segundo estágio de atuação e tem respeitado muito isso.

Então, na medida em que a agência vem se articulando, vem se estruturando, a gente percebe que a atividade de controle externo se distancia um pouco mais, reconhecendo a atuação da agência. Evidentemente que, quando há vácuo ali, aí eles atuam mais fortemente, exigindo um posicionamento da agência, o que é bom. A gente tem que reconhecer que isso é positivo.

Temos, lá na Bahia... O senhor perguntou dos empreendimentos. Temos o terminal privado, o Porto Sul, em que inclusive o Governo tem lá a *golden share*. Temos o projeto da Bamin, que é um projeto que depende muito da condição de minério no mercado internacional. Ele tem um novo cronograma, um pouco empurrado adiante. Temos um TUP chamado Baía

Terminais, na Baía de Aratu, para movimentação de contêiner. Isso deve estar sendo retomado; está havendo uma pequena alteração nesse projeto.

Temos as licitações de arrendamentos portuários, no Porto de Salvador e no Porto de Aratu. Enfim, há muita coisa acontecendo na Bahia. Há ampliações nos terminais existentes lá no...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. MÁRIO POVIA** - Com prazer! Com prazer! Eu encaminho esse portfólio para o senhor.

**O SR. ROBERTO MUNIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Depois eu gostaria que o senhor me encaminhasse essa coisa específica da Bahia...

**O SR. MÁRIO POVIA** - O senhor quer só da Bahia ou do Brasil inteiro?

**O SR. ROBERTO MUNIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Não, eu quero mais da Bahia.

**O SR. MÁRIO POVIA** - Encaminho sim, com prazer.

**O SR. ROBERTO MUNIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - E, só para finalizar, o que o senhor acha ou é possível ajudar-nos a apoiar a proposta da criação do 1º Batalhão de Engenharia Hidroviário?

**O SR. MÁRIO POVIA** - Pois não. Nós tivemos uma visita, numa missão, no Mississippi, e ele funciona com essa modelagem. É o corpo de engenheiros do Exército americano que faz toda a gestão na hidrovia do Mississippi, e acredito que em outras também lá. Mas especificamente no Mississippi, com certeza.

Evidentemente, Senador, que, com o cenário de restrição orçamentária que temos, nós conseguirmos envolver o Exército nesse projeto seria muito interessante. E, de novo, a necessidade que temos de colocar a hidrovia na nossa pauta de prioridades.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. MÁRIO POVIA** - Então, vejo isso com muito bons olhos.

E queria lhe dizer que o DNIT já concluiu o EVTE no São Francisco, e isso vai ser matéria-prima para, no momento seguinte, se trabalhar essa questão do batalhão. Seria muito interessante incluir isso nessa pauta.

E, por fim, com relação à *performance* dos terminais brasileiros, *vis-à-vis* com o *benchmarking* internacional, os nossos terminais são eficientes, os terminais de contêiner já estão performando muito bem. Evidentemente que nós temos, nos principais terminais internacionais, uma grande atividade de transbordo. E, aqui no Brasil, a nossa característica não é de transbordo. Nós armazenamos também, temos toda uma questão de desembarço, toda uma questão do comércio exterior, que é local.

Mas, quanto à questão de movimentos por hora, que também no transbordo é impactada, eu acho que os nossos terminais, aqui - os dois mais eficientes, hoje, salvo engano, são Santos Brasil e Embraport, mas, com certeza, temos Itapoá, Portonave, BTP, muito em linha; alguns Tecons muito próximos dessa performance -, não estão devendo nada para o exterior. E os novos graneleiros também vão entrar com tecnologia nova, com mitigação e questão ambiental.

Quanto aos de minério, eu nem preciso dizer. A própria *performance* dos grandes terminais de minério aí, de Ponta da Madeira, de Tubarão, os números falam por si. Eu acho que não estamos devendo nada, não, em relação ao mundo em termos de *performance*. Nós temos que trabalhar, sim, os acessos aos portos. Essa é uma questão importante.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Estamos próximos ao quórum. O Senador Magalhães Pinto dizia que política é como nuvem: vai e vem. Isso está muito semelhante ao quórum aqui da nossa Comissão.

O próximo orador inscrito é o Senador Dalirio Beber.

O Senador Jorge Viana pede a palavra pela ordem? Não?

**O SR. JORGE VIANA** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC. *Fora do microfone.*) - Não. Deixa...

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - O Senador Dalirio Beber?

**O SR. DALIRIO BEBER** (Bloco Social Democrata/PSDB - SC. *Fora do microfone.*) - Já estou inscrito.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Em seguida, vamos fazer um bloco de três Senadores para podermos ouvir a palavra do sabatinado.

**O SR. DALIRIO BEBER** (Bloco Social Democrata/PSDB - SC) - Gostaria de cumprimentar V. Ex<sup>a</sup>, Senador Garibaldi Alves, pela condução da Comissão de Infraestrutura, que começa mais cedo, exatamente para produzir mais.

Acho que vivemos, hoje, um momento de grande importância, uma vez que estamos recebendo o sabatinado, o Mário Povia, que, na verdade, por indicação da Presidência da República, vai novamente ocupar a Diretoria-Geral da Antaq, por força de uma decisão, de um consenso que vejo brotar ao natural de todos os demais Senadores membros desta Comissão; até pela sua qualificação, pela sua biografia, e agora, nas suas várias manifestações, pelo profundo conhecimento que tem da atividade para a qual ele está sendo chamado novamente: a prestação de um serviço público de grande importância.

Não resta dúvida de que as condições de infraestrutura são extremamente necessárias, todos os tipos de infraestrutura, para garantirmos o desenvolvimento do País. Falo de Santa Catarina, uma vez que eu vejo que as demandas são mais ou menos sempre as mesmas. A grande demanda de infraestrutura, hoje, é a rodoviária, ou seja, a duplicação de rodovias para fazer com que as riquezas que o País produz possam chegar aos mercados consumidores, aos seus destinos.

Na verdade, nós deixamos, o País deixou de priorizar outros modais do transporte, especialmente o ferroviário e o transporte via navegação.

V. S<sup>a</sup> falou sobre a questão da cabotagem, que tem uma experiência bastante exitosa no que diz respeito ao transporte do petróleo. Mas, fora isso, o que a agência reguladora poderia fazer no sentido de que os nossos produtos pudessem usar toda essa grande costa brasileira, e mesmo também o Centro-Oeste, o Norte, o Nordeste, que têm rios navegáveis, para fazer com que deixemos de ter tantos caminhões nas rodovias a ponto de a manutenção e a exigência sempre e cada vez maior de duplicações - de rodovias - seja um poço sem fundo para o Governo Federal, mesmo nos casos da própria concessão, a iniciativa privada?

Em Santa Catarina, temos cinco portos, dos quais dois são privados e altamente competitivos. E os outros, por serem públicos, têm as suas dificuldades de competição. Mas, sobretudo, o caso do Porto de Itajaí. Aí, eu gostaria que, V. S<sup>a</sup>, sendo reconduzido, olhasse para esse porto. Por quê? Porque se trata de um porto público que desempenhou um papel de extrema importância ao longo dos últimos mais de cem anos na exportação das riquezas produzidas em nosso Estado e também na importação, ou seja, recebendo aquilo que era necessário para que o Estado continuasse sendo vanguardista no desenvolvimento econômico e social, modelo, felizmente, para o nosso Brasil.

Então, o que se pode fazer para superar isso?

Lá temos um problema grave de cheias recorrentes, que muitas vezes interrompe o funcionamento dos portos, de dois portos importantes, um privado e outro público, mas que também produz danos à infraestrutura. Basta dizer que, dos quatro berços que já existiam, apenas dois estão funcionando. Nós teríamos que ter agilidade, pressa, até por parte da própria agência, mostrando que a não restauração dos outros dois berços torna o nosso porto público cada vez menos competitivo com relação aos outros portos. E isso é prejuízo para o setor público, para a economia do Estado de Santa Catarina e também do País, uma vez que muitas cargas que por lá transitam se destinam a outros Estados brasileiros.

De qualquer forma, queria parabenizá-lo, desejar-lhe sucesso, parabenizar a Presidência da República pela iniciativa de lembrar do seu nome e por ser funcionário de carreira da agência e, ao mesmo tempo, mostrar essa independência da agência com relação, digamos, às questões do Governo. Ou seja, a agência pertence ao Estado brasileiro, e não a qualquer governo.

Por isso nós estamos muito satisfeitos de poder ver a sua recondução. E tenho certeza de que essa relação e esse serviço, digamos, vão continuar merecendo destaque no panorama nacional.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o Senador Cidinho Santos. *(Pausa.)*

**O SR. CIDINHO SANTOS** (Bloco Moderador/PR - MT) - Eu só queria... Estou aguardando para votar o projeto do Senador Wilder e aguardando o quórum. O Dr. Mário já fez as considerações que eu pedi.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço a V. Ex<sup>a</sup>.

Concedo a palavra ao Senador Flexa Ribeiro.

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Presidente Senador Garibaldi Alves Filho, Srs. Senadores o currículo do Dr. Mário Povia por si só já demonstra a sua competência para a recondução ao cargo de Diretor da Antaq. É funcionário da Antaq por concurso público desde 2006, já foi Diretor-Geral, já exerceu vários cargos, tem uma formação acadêmica que atende aos pré-requisitos necessários para a função tão importante de diretor de uma agência reguladora.

Felizmente, Senador Garibaldi Alves Filho, de um tempo para cá, houve uma mudança, Senador Ferraço, nas indicações dos diretores, porque, no início do Governo do PT, houve um esvaziamento das agências reguladoras, com indicação de pessoas para a direção das agências sem a competência devida, eu acho que com o intuito, o objetivo de esvaziar a ação das agências, tanto na questão da regulação, quanto da fiscalização.

Ontem nós aprovamos no Senado Federal, com parecer do Senador Tasso Jereissati, um projeto da maior importância, que define e regulamenta, na questão das empresas públicas, sociedades de economia mista e suas subsidiárias, em nível da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal, condições para a indicação de diretores, de membros do conselho de administração que tenham realmente qualificação para a função, e não seja por indicação política e que venham lamentavelmente a trazer essa situação em que foi colocado o Brasil ao longo desses treze anos e meio de desgoverno.

E agora o Presidente interino Michel Temer busca retomar, com o apoio do Congresso Nacional, o caminho do desenvolvimento do nosso País e da geração de emprego e renda.

Dr. Mário, eu estou rouco de tanto falar. Eu acho que sou escutado, mas não sou ouvido pelo Governo Federal. Sou ouvido pelo meu Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Eu ia corrigir e dizer: pelo menos nesta Comissão, V. Ex<sup>a</sup> é muito ouvido.

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - É verdade, Presidente.

Mas é lamentável que ainda hoje o Governo Federal não dê a importância que deveria ter a implantação do sistema aquaviário.

**O SR. RICARDO FERRAÇO** (Bloco Social Democrata/PSDB - ES. *Fora do microfone.*) - Vamos votar.

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Temos quórum?

**O SR. RICARDO FERRAÇO** (Bloco Social Democrata/PSDB - ES. *Fora do microfone.*) - Temos quórum.

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Como diz o Senador Otto Alencar, temos cloro.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Presidente, em homenagem ao Senador Ferraço, autor do projeto...

**O SR. RICARDO FERRAÇO** (Bloco Social Democrata/PSDB - ES. *Fora do microfone.*) - Não, ao Brasil.

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - ... e em homenagem ao Senador Wilder, Relator, eu vou fazer um parêntese aqui para que a gente possa colocar em votação esse projeto, que é importante, Senador Ferraço. Quero parabenizá-lo. Vamos votar. Depois, eu retomo a indagação ao Dr. Mário.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Bem, vamos agradecer a sensibilidade do Senador Flexa Ribeiro, porque Flexa Ribeiro deixar de falar não é fácil.

**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO) - Sensibilidade forçada.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Vamos, então, votar a matéria, que foi relatada pelo Senador Wilder Moraes, que diz respeito à alteração da Lei nº 6.567, de 24 de setembro de 1978, para incluir a exploração de rochas ornamentais no regime especial de licenciamento, ou de autorização e concessão.

Pergunto ao Senador Roberto Muniz: como vota V. Ex<sup>a</sup>?

**O SR. ROBERTO MUNIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Acompanho o Relator, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Senador Valdir Raupp.

**O SR. VALDIR RAUPP** (PMDB - RO) - Sr. Presidente, eu fui o Relator deste projeto na CMA (Comissão de Meio Ambiente) e pude acrescentar também para estender para o calcário, que é uma rocha também muito importante para a correção do solo na agricultura.

Com certeza, voto com o Relator, Wilder Moraes.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - O Senador Ricardo Ferraço é o autor do projeto. Senador Davi Alcolumbre.

**O SR. DAVI ALCOLUMBRE** (Bloco Social Democrata/DEM - AP. *Fora do microfone.*) - Com o Relator.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com o Relator.

Senador Dalirio Beber.

**O SR. DALIRIO BEBER** (Bloco Social Democrata/PSDB - SC) - Com o Relator.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Senador Flexa Ribeiro.

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Com o Relator, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Senador Edison Lobão.

**O SR. EDISON LOBÃO** (PMDB - MA. *Fora do microfone.*) - Com o autor e o Relator.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Senador Jorge Viana.

**O SR. JORGE VIANA** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Com o Relator.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Senador Dário Berger.

**O SR. DÁRIO BERGER** (PMDB - SC. *Fora do microfone.*) - Com o Relator, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Senador Sérgio Petecão.

**O SR. SÉRGIO PETECÃO** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AC. *Fora do microfone.*) - Com o Relator.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Senador Cidinho Santos.

**O SR. CIDINHO SANTOS** (Bloco Moderador/PR - MT) - Voto com o Relator, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - O projeto foi aprovado.

Consulto as Sr<sup>as</sup> e os Srs. Senadores se podemos repetir o resultado da votação para as Emendas nºs 1 e 2 desta Comissão de Infraestrutura, de acordo com o relatório do Relator. (*Pausa.*)

Havendo concordância, estão aprovadas as emendas ao Projeto de Lei do Senado nº 773, de 2015.

Será feita, portanto, Sr<sup>as</sup> e Srs. Senadores, comunicação ao Presidente do Senado Federal, nos termos do §2º do art. 91 do Regimento Interno.

Volto a palavra ao Senador Flexa Ribeiro...

**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO) - Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Me congratulando com o autor do projeto, o Senador Ricardo Ferraço, e com o seu Relator, Senador Wilder Moraes, que pede a palavra pela ordem.

**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO) - Pela ordem, Presidente.

Obrigado, Presidente. Queria agradecer, em nome do autor, por ter sido Relator, a cada um dos colegas Senadores, pois começamos, com este projeto, a destravar esses três itens importantes que estão no projeto e que vão dar uma agilidade grande para o setor mineral, tendo em vista que o processo e portaria de lavra levariam no mínimo cinco anos. Então, isso vai reduzir muito o prazo. Eu queria agradecer aos colegas pelo apoio.

Obrigado, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Volto a palavra, portanto, ao Senador Flexa Ribeiro.

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Obrigado, Senador Garibaldi.

Parabéns, mais uma vez, ao Senador Ferraço, ao Senador Wilder, pela aprovação do projeto, em fase terminativa, que vai a Plenário, depois à sanção, com certeza absoluta.

Mas, como eu dizia, Dr. Mário, ainda nenhum Governo Federal deu a atenção devida ao sistema aquaviário. É inimaginável. V. Ex<sup>a</sup> se referiu à hidrovia do Mississipi, por onde escoam a produção dos Estados Unidos. E há dezenas de eclusas ao longo do Rio Mississipi. É uma demonstração de que nós temos que copiar o que dá certo. E não é preciso inventar a roda. É só olhar o que está. Há um poeta no meu Estado, o poeta Ruy Barata, que, em um de seus versos, diz: "Esse rio é minha rua." Na Amazônia, as nossas ruas são os nossos rios.

E 60% do modal de transporte no nosso País é rodoviário. E o modal aquaviário entra com menos de 5%. Nós temos que inverter essa *pizza* ou equilibrar a *pizza*. Os modais, Senador Garibaldi, de transporte, não são concorrentes. O modal fluvial não concorre com o ferroviário e não concorre com o rodoviário. Eles se complementam, porque, pelas distâncias, cada um tem a sua competitividade. E o valor do frete é reduzido em função da distância que vai ser percorrida.

Se você percorrer, como é feito hoje, com a soja produzida no Mato Grosso, 1,5 mil quilômetros de carreta para chegar agora em Miritituba pela 163 ou, pior ainda, trazer essa soja para Paranaguá ou Porto de Santos, indo, Senador Wilder, no sentido contrário ao consumidor, você desce para depois subir, trazendo o custo adicional e, pior ainda, trazendo desgaste às rodovias, manutenção, perdas de vida, dificuldade de tráfego, quando nós podíamos, tranquilamente, estar saindo pelas hidrovias e pelos portos do Norte.

Eu tenho repetido aqui que o Pará foi abençoado, pois Deus colocou o Pará e o Porto de Vila do Conde como o porto brasileiro mais próximo dos mercados consumidores, sejam esses mercados da Europa, da América do Norte ou, agora, da Ásia, com o Canal do Panamá - é só dobrar a esquina, como nós dizemos, e estamos de frente para a Ásia. Ganhamos quatro ou cinco dias de navegação. Isso representa milhares de dólares - que são gastos no frete - e que aumentariam a competitividade.

Hoje, quem está induzindo a hidrovias é o setor produtor, são os empresários, que já estão investindo. Hoje, começou com a Madeira-Mamoré, com o Senador Blairo, que implantou lá o que diziam que era impossível: trouxe a soja lá do oeste de Mato Grosso, pela Madeira-Mamoré, saindo por Itacoatiara. E, por projeto dele, deveria sair também por Santarém: ele está devendo Santarém, e eu cobro sempre do Ministro Blairo isso aí.

O Pará é a bola da vez em termos de portos para a exportação. Estão sendo construídos no Pará, pela iniciativa privada, algo em torno de 15 portos, 15 portos, tanto em Barcarena, na área privada - existe um porto público, mas é na área privada -, quanto em Miritituba, quanto em Santarenzinho, quanto em Santarém. Em todas essas regiões, todas as *trades* estão sendo instaladas lá.

Então, eu perguntaria a V. Ex<sup>a</sup>: nós estivemos, agora, quinta-feira passada, com o Ministro Maurício Quintella assinando a ordem de serviço para o derrocamento do Pedral do Lourenço, para tornar navegável um trecho de 500 quilômetros de Marabá a Belém. Existe um equipamento lá que levou 25 anos para ser feito - as eclusas de Tucuruí -, que custou R\$1,5 bilhão ao povo brasileiro, e está lá como um objeto de contemplação, pois não funciona para nada - não funciona para nada! Está lá parado e, daqui a pouco, ficará cheio de teia de aranha, porque não há uso enquanto não houver o derrocamento do Pedral do Lourenço. Foi feita a ordem de serviço e vai levar cinco, seis anos para poder haver a navegabilidade ao longo de todos os anos. Então, eu perguntaria: de que forma a Antaq - eu sei que isso não compete à Antaq - poderia induzir ou propor ao Ministério dos Transportes, dentro da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária do DNIT, ou ao Ministro dos Transportes - eu conversei com o Ministro Quintella sobre isso - a criar um programa de implantação de hidrovias?

Em números redondos, nós devemos ter quarenta e poucos mil quilômetros de rios de possível navegabilidade. Desse quarenta e poucos mil quilômetros, em torno de dez mil, apenas, são navegáveis, só dez mil. Então, nós estamos perdendo recursos e perdendo competitividade dos produtos brasileiros, num momento em que a gente tem que agir nesse sentido.

Então, eu perguntaria a V. S<sup>a</sup> de que forma, como Diretor da Antaq, nós poderíamos avançar num projeto... E aí, Presidente Garibaldi Alves, nós poderíamos, através da CI, também provocar, no bom sentido, o Governo, o Executivo, para que faça um projeto de implantação do sistema hidroviário no Brasil. A relação é de um para oito, a redução por tonelada de soja transportada em dólares é enorme, se usarmos o sistema aquaviário e depois o transbordo no Porto de Barcarena para a exportação. Essa é a pergunta que faço e o apoio que eu peço a V. S<sup>a</sup> nesse segundo mandato à frente de uma das diretorias da Antaq.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Os dois últimos oradores inscritos são o Senador Valdir Raupp e o Senador Jorge Viana.

Concedo a palavra ao Senador Valdir Raupp.

**O SR. VALDIR RAUPP** (PMDB - RO) - Eu só queria perguntar ao Diretor Mário Povia a respeito da hidrovias do Madeira, sobre a dragagem da hidrovias do Madeira. Eu sei que talvez não esteja na competência da Antaq fazer essa licitação. Talvez esteja com o Ministério dos Transportes. Mas a Antaq pode ajudar no sentido de cobrar, pressionar, porque essa obra já está há anos enroscada. Chegaram até a licitar. Cancelaram a licitação, porque a empresa era portuguesa. Ela começou a locar dragas de garimpo para fazer a dragagem do Rio Madeira. Aí o DNIT cancelou - era na época do Gen. Fraxe - o contrato. Isso já faz uns dois, três anos, e continua se arrastando, sem previsão de início de obra, de término. É muito importante essa dragagem do Madeira para a hidrovias do Madeira, que transporta mais de 5 ou 6 milhões de toneladas de soja e de várias outras cargas, como madeira, carne. Enfim, uma série de outros produtos de Rondônia, do

Mato Grosso e de outros Estados. Até cargas para a Zona Franca de Manaus passam pela hidrovia do Madeira, sem falar em toda a produção de Rondônia, do Mato Grosso, de soja que passa pela hidrovia do Madeira.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Senador Jorge Viana.

**O SR. JORGE VIANA** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Sr. Presidente, colegas Senadores, eu queria, cumprimentando o Dr. Mário Povia, dizer que é com satisfação que estamos aqui hoje para ouvi-lo e cumprir aquilo que estabelece a legislação brasileira. Isso porque a Antaq está com problemas, Senador, que a Comissão de Infraestrutura soluciona hoje. E já deixo aqui, de pronto, o pedido para que se possa pedir urgência e levar, ainda hoje, para o Plenário do Senado, a apreciação do nome do Dr. Mário Povia.

Isso porque, desde fevereiro, a Antaq tem apenas dois diretores: o Diretor-Geral, que está aqui conosco, Fernando Fonseca, e o Diretor Adalberto Tokarski, que é o outro Diretor. A Antaq é única que tem só três diretores, e só está com dois. E isso é muito ruim para o serviço, muito prejudicial para o trabalho que a Antaq tem de cumprir, num país continental como o nosso, com uma missão que é muito difícil, pelo número reduzido de servidores, e, agora, com o número restrito de diretores.

Então, acho que esta sabatina hoje, a deliberação desta Comissão confio que será plena, na recondução do Dr. Mário Povia. E eu já assumo o compromisso, como Vice-Presidente da Casa, que tem como uma das atribuições a de ficar cuidando da parte do plenário, junto com o Presidente Renan, de, indo o processado hoje para o Plenário, ainda hoje, tentar incluir a apreciação do nome do Dr. Mário Povia, para que se possa imediatamente recompor os quadros da Antaq. Essa é uma primeira observação que eu queria fazer e um pedido a V. Ex<sup>a</sup> no encaminhamento.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Desde logo, queremos agradecer a V. Ex<sup>a</sup> e dizer que, logo após a declaração a respeito do resultado da votação, nós vamos encaminhar a matéria ao Plenário.

**O SR. JORGE VIANA** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Eu ficarei acompanhando junto à Secretaria... *(Fora do microfone.)*

...da Mesa, para que haja todas as condições de, ainda hoje, quarta-feira, apreciarmos o nome, caso, obviamente... Está aqui, mas eu estou confiante de que teremos a plena aprovação do nome, da indicação do Sr. Mário Povia.

E eu queria ainda, aproveitando a presença dele, que foi Diretor-Geral da agência, que houvesse alguns comentários. Eu sei que a Antaq trabalha no Brasil inteiro, e o Brasil tem uma costa enorme. Eu gostaria de um comentário dele sobre a relação que Antaq desenvolve junto com a SPU, porque nós temos a Secretaria do Patrimônio da União, e a Antaq faz a regulação.

Eu conheço de perto, e há alguns exemplos, mas eu gostaria de um comentário, obviamente, sobre o que se poderia melhorar nessa relação SPU-Antaq, mesmo com uma normativa, ou se há ainda alguma carência de regulação que a gente possa resolver. Porque, óbvio, uma cuida do patrimônio e a outra cuida da regulação dos serviços, das atividades que são desenvolvidas. Se não houver uma boa sintonia entre esses dois órgãos que trabalham no serviço público, a agência e uma secretaria que é tão importante, como a SPU, que eu também conheço, sei das dificuldades que eles têm quanto aos funcionários e até também às normativas... Mas um comentário ajudaria, porque os senhores são operadores disso.

Um país igual ao nosso tem uma carência enorme de infraestrutura na sua costa. E aqui é a Comissão de Infraestrutura do Senado, quer dizer, é hora também de perguntarmos, mas é hora também de nos aconselharmos com alguém que vive a experiência de tentar pôr em prática a implantação de infraestrutura no nosso País, especialmente na área costeira e também na parte hidroviária do Brasil. Esse é um primeiro ponto.

O segundo diz respeito diretamente a minha região. Sou da Amazônia e gostaria de ouvir... Nós temos muitos planos de melhoria dos portos nos rios, num país como o nosso, especialmente na Bacia Amazônica.

Eu mesmo, quando governador, construí um porto em Cruzeiro do Sul, e foi uma iniciativa de um Estado que não tem recursos, para tentar socorrer, porque, antes, era uma atividade exclusiva dos que desenvolviam comércio. Estados como o nosso, que têm uma distância de 600 quilômetros de Rio Branco para Cruzeiro do Sul, têm uma necessidade permanente - e ainda bem que é assim; temos alternativa do rio -, de usar as hidrovias, de usar o transporte fluvial.

Mas gostaria de ter um comentário, mesmo que fosse geral. Eu sei que todo o investimento é feito através do Ministério dos Transportes, do DNIT, mas queria também ver do ponto de vista da Antaq um comentário sobre a quantas anda isso: qual a avaliação que os senhores fazem desse serviço que é tão essencial para muitos Municípios na Amazônia? E vai ser assim a vida inteira, porque é um transporte que deveria ser mais barato, mas temos uma carência muito grande de infraestrutura. Os rios são sazonais, obviamente: é um sobe e desce danado, com sérios problemas.

Então, toda a infraestrutura que se cria é precária. Temos de fazer rampas, temos de fazer investimentos. O rio, em Rio Branco, por exemplo, tem uma variação de 18m, do período seco para o período cheio. E isso é um problema enorme para se fazer o uso adequado desse modal hidroviário. Então, esse era um segundo ponto.

E o último. Está aqui o colega Sérgio Petecão, e, certamente, mesmo sem ainda ter comentado, ele vai concordar comigo e pode reforçar o que estou dizendo. Nós temos um sério problema. Quando eu era governador, e depois o Governador Binho, nós tiramos nove balsas, nove travessias que nós tínhamos no Acre, construindo pontes, com muita dificuldade, com ajuda do Presidente Lula, depois da Presidenta Dilma, um trabalho do Governo. Nós conseguimos. Ainda há problemas a serem enfrentados, mas nós conseguimos.

Mas há uma crucial, que é a maior delas: é a travessia do Rio Madeira entre Rondônia e Acre. E é dentro do Estado de Rondônia. Por isso, não conseguimos fazê-la. É dentro do Estado de Rondônia, mas depois que passa Porto Velho. Aí, há um agravante: toda atividade econômica mais importante em Rondônia é antes de Porto Velho, ao longo da BR-364. Andam-se 200 quilômetros, chegando-se à beira do Madeira. Atravessa-se e, mais 70 quilômetros, já é Acre. Sempre defendi que a divisa do Acre poderia ter ido até o Madeira, que teria uma divisão natural e uma melhor condição de a atividade pública, de os serviços públicos funcionarem.

Mas qual é o problema?

Depois de anos de luta atrás da construção da ponte, uma ponte de pouco mais de um quilômetro... Por quê? Porque o senhor, dono do serviço, e aí tem tudo a ver com a Antaq, o senhor proprietário do serviço contratou bancas de advogados e ele era um ativista no sentido de não permitir que a obra acontecesse. Então, entrou governo, saiu governo, muda governo, muda partido do governo, e a obra da ponte simplesmente não acontecia. Havia a licitação e, quando ia dar ordem de serviço, era embargada. Quando tinha licitação, embargava-se a licitação. E não é qualquer pessoa.

Senador e Presidente, ele tem uma mina de ouro. Imagine: ele é proprietário *ad aeternum* de uma concessão de um serviço de fazer a travessia de todos os carros e caminhões que seguem para o Acre. Só tem um jeito de chegar ao Acre: através da 364. Estou me referindo à empresa Rodonaves, do Deputado Federal Roberto Dorner. Ele é Deputado, muito rico e tem uma mina de ouro, um serviço que ganha dinheiro de manhã, à tarde, à noite, sábado, domingo e feriados, e explora os caminhoneiros, e explora todos nós.

Passo várias vezes por ano naquele trecho e todo mundo que passa ali tem uma reclamação a fazer, seja pelo custo ou pela qualidade do serviço.

Então, depois de anos, conseguimos sim, no Governo da Presidente Dilma, e começamos a obra da ponte. Houve um acidente, uma das balsas que transportam encostou numa das colunas que estavam sendo construídas, isso já foi motivo de uma outra ação para tentar parar a obra, já iam parar a obra, e quem bateu foi uma das balsas do proprietário do serviço. Existe aí uma suspeita de que, dependendo, ele é capaz de tudo para manter a mina de ouro dele aberta. E acho que a Antaq precisa ficar vigilante, é esse o pedido que faço.

Queria registrar aqui que temos a presença do Diretor-Geral, Dr. Fernando Fonseca, acabei de falar com ele, Dr. Fernando, pedindo - e vou formalizar no requerimento, no plenário do Senado - que se possa ter uma nova fiscalização para que não se tenha nenhum tipo de esquema montado que possa retardar as obras da ponte.

Há uma dificuldade orçamentária, nós sabemos, todos nós estamos acompanhando, é suprapartidário esse trabalho, não existe um proprietário dessa obra, nem nada, é uma conquista de toda a Bancada do Acre. Mas, estamos vigilantes. Esses dias, o Presidente da Comissão de Fiscalização, Leo de Brito, foi lá. Eu já estive lá, o Sérgio Petecão, Gladson também já teve, todos nós, mas pediria uma atenção especial da Antaq até à conclusão dessa obra, sob pena de termos alguma sabotagem - vou usar um termo pesado; não estou fazendo uma acusação, estou pondo sob suspeição - que impeça o andar da obra. Já não custa a falta e a escassez orçamentária.

Mas, a conclusão a que queria chegar - e vou apresentar um requerimento no plenário - é pedir que seja feita uma nova fiscalização, checando o geral funcionamento dessa empresa e o monitoramento, porque ela também pode relaxar e criar dificuldades.

A última travessia que fiz lá... Temos o seguinte problema: o Acre é abastecido também, todo o transporte de combustível passa nessa travessia do Rio Madeira. São duas travessias do Rio Madeira, essa é Acre-Rondônia, no Abunã. E o que acontece? O caminhão, quando vai com combustível, são dezenas de caminhões por dia, ele não pode ter a companhia de carros privados, nem de outros transportes, por uma questão de segurança. Compreendo, e concordamos.

Mas, o serviço o que faz? Coloca poucas balsas. Então, quanto há carros de transportes de combustíveis, ele faz a travessia do carro, e o carro volta vazio. E aí quero ver, quero perguntar também se, quando o caminhão está vazio na volta, ele também requer - vou propor no requerimento - esse tipo de cuidado de fazer a travessia sozinho. Quer dizer, você tem dezenas de carros que ficam esperando que a balsa atravessasse com um caminhão com combustível vazio, um tanque de

combustível vazio. Eu compreendo quando está cheio. E se, de fato, tanto para o vazio quanto para o cheio é necessário à parte, que seja um serviço à parte, em outro lugar de embarque. Porque veja se tem cabimento: diz que tem que atravessar na balsa separado por uma questão de segurança, mas o embarque é junto. Isso é crime. Se acontecer, na hora do embarque, um acidente, o acidente vai atingir todos os que não têm nada com isso, que estão fazendo apenas uma travessia, ou seja, os carros dos caminhoneiros e tal.

Então, acho que, por economia, ele deve estar burlando a lei, e outra, não está abrindo um serviço exclusivo para o transporte, que tem que ser em outro porto, na minha opinião, com embarque e desembarque para cargas perigosas, e deixar num transporte os passageiros, que são milhares de pessoas que passam por dia lá, milhares de carros.

Então, eu faço esse apelo aqui e queria um comentário de V. S<sup>a</sup>. Acho que a Antaq pode e precisa acompanhar até que se conclua a obra, porque, com atraso orçamentário, essa obra não vai ser feita nesse ano e, provavelmente, vai se estender além de 2017, o que é uma pena. Mas é a realidade. Mas acho que em 2018 é possível estar pronta. É possível, se nós seguirmos trabalhando.

Então, eu queria fazer esse apelo. Antes mesmo de o meu ofício chegar, eu faço ao Dr. Fernando Fonseca, que está aqui. Eu vou formalizar um requerimento, certamente vamos ter o apoio da nossa Bancada, mas tem que haver uma ação imediata da Antaq, para a gente parar aquele risco que a população está correndo, aquela exploração, onde eles misturam caminhão-tanque com passageiro num mesmo embarque e desembarque e só na hora da travessia do rio é que fazem a separação. Eu acho que isso está descumprindo a legislação e segue sendo aqui - eu não tenho nada contra, nem conheço o Parlamentar; uma vez ele esteve no meu gabinete querendo se justificar, eu disse: "Olha, o senhor não tem justificativa, porque, graças ao senhor e à Rodonave, a gente está há mais de 20 anos esperando essa construção dessa ponte, e até hoje não temos."

Então, eram essas as considerações, Presidente, e mais uma vez eu assumo o compromisso de, aprovada a indicação aqui, pormos em votação no plenário do Senado ainda hoje, para que a Antaq tenha recomposta a sua direção e possa seguir trabalhando pelo Brasil.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Convido o Dr. Fernando Fonseca, Diretor-Geral em exercício da Antaq, para compor a mesa, aqui, dos trabalhos. *(Pausa.)*

Concedo a palavra ao Senador Sérgio Petecão.

**O SR. SÉRGIO PETECÃO** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AC) - Primeiramente, quero agradecer ao nosso Presidente Garibaldi e saudar o Sr. Mário Povia, que, com certeza, hoje será - já foi eleito, até porque os eleitores na maioria se ausentaram, mas o voto já está na urna, com certeza ele irá aqui hoje, de fato e de direito, assumir a Antaq. Mas eu quero, Dr. Mário, concordar com 100% do que foi dito aqui pelo Senador Jorge Viana, ele que, com certeza, conhece, foi Governador, ocupou todos os cargos importantes no Estado e conhece daquele problema como ninguém, que nós passamos, que o povo acriano passa. Como ele disse, a tão sonhada ponte fica dentro do território rondoniense, mas é entrada do nosso Estado. É a ponte que, com certeza, nos liga, liga o Brasil ao Pacífico. Então, ela é de fundamental importância para nós, todos nós. Esse é um tema que unifica toda a Bancada acriana, e ontem mesmo eu tratava com um grande aliado nosso nesse tema, que é o Senador Valdir Raupp. Ontem, eu conversava com ele, pedindo, reforçando que ele continue nos ajudando, porque a ponte é dentro de território rondoniense, e ontem à noite, numa conversa que tivemos com o atual Presidente, Michel Temer, eu também já reforçava, porque...

E eu penso, Senador Jorge Viana, que está na hora de toda a nossa Bancada, independente de sigla partidária, de ideologia política, que possamos nos unir, chamar o Coordenador da Bancada, o Deputado Federal Angelim, para que façamos uma visita ao atual Presidente Michel Temer e possamos expressar esse nosso sentimento, esse sentimento que V. Ex<sup>a</sup> acabou de expressar aqui, que, como eu disse, concordo 100%, está correto.

Essa ponte é uma questão de honra para o povo acriano, pois vivemos praticamente isolados esse tempo todo, com o trabalho precário prestado pelas balsas, explorando as pessoas, os caminhoneiros, as pessoas que usam frequentemente aquele serviço. Agora, como estamos diante de um novo quadro político, é prudente, é importante que possamos passar esse sentimento ao Presidente em exercício, o Presidente Michel Temer.

Então, eu queria aqui, Dr. Mário, concordar 100% com o que foi dito pelo nobre Senador Jorge Viana e contar com seu apoio: que o senhor nos ajude a realizar esse sonho do povo acriano, a construção da ponte que cruza o Rio Madeira e o Rio Abunã, que, com certeza vai ajudar muito não só o povo acriano, mas os brasileiros que usam aquela estrada, a BR-364, que vai se ligar lá na frente à BR-317, que dá acesso ao Peru e, conseqüentemente, aos portos do Oceano Pacífico.

Obrigado, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Dr. Mário Povia.

**O SR. MÁRIO POVIA** - Obrigado, Presidente.

Eu queria cumprimentar o meu colega da Antaq, Dr. Fernando Fonseca, que está respondendo pela Diretoria-Geral da Agência, e também o Deputado João Paulo Papa, que está aqui presente prestigiando a nossa sabatina.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Eu queria saudar o Deputado João Paulo pela sua presença e dizer da nossa satisfação em contarmos com a presença de V. Ex<sup>a</sup>.

Volto a palavra ao nosso sabatinado.

**O SR. MÁRIO POVIA** - Obrigado, Presidente.

Primeiramente, vou responder às questões do Senador Dalirio sobre cabotagem. Sem dúvida nenhuma, nós já colocamos aqui, no nosso pronunciamento inicial, a questão da prioridade do desenvolvimento da navegação de cabotagem.

Ao contrário de uma modelagem de hidrovia, em que nós dependemos hoje talvez de um modelo que requer um pouco de inspiração para desenvolver uma PPP - enfim, como a iniciativa privada pode interagir, até a proposta do nosso Senador da Bahia de utilizarmos o batalhão do Exército; isso tudo, sem dúvida nenhuma, deve ser objeto de debate -, no caso da cabotagem, não, já não é mais inspiração: é uma questão de transpiração. Nós já temos estudos muito convergentes em relação a propostas objetivas de como estimular a navegação de cabotagem, seja pela desoneração do combustível, do *bunker*, seja através de uma sistemática atuação perante a burocracia que hoje nós temos nos portos, seja viabilizando o operador multimodal nas operações porta a porta, a questão também de tripulantes, tentar mitigar a legislação trabalhista com relação a isso. Enfim, dar condições de competitividade para a navegação de cabotagem.

O Senador abordou o tema muito bem. Não faz sentido, nós já temos no Plano Nacional de Logística e Transportes as distâncias ideais para o modal aquaviário, para o modal ferroviário e para o modal rodoviário.

O Senador Flexa Ribeiro abordou com precisão absoluta. Eles não são concorrentes, são complementares, não há perda de mercado para o caminhoneiro absolutamente. Ele vai trabalhar mais perto da sua casa, mais perto da sua família, apenas fará mais viagens, talvez até tendo uma remuneração melhor do que tem hoje e, sem dúvida nenhuma, mais qualidade de vida, mais saúde mesmo do que essas longas jornadas, esses absurdos de se percorrer 2 mil, 3 mil quilômetros.

O Senador Dalirio também levantou a questão do Porto de Itajaí. O Porto de Itajaí vive realmente um momento difícil. Nós estamos, no âmbito da agência, buscando dar ao principal operador daquele porto condições contratuais, horizontes contratuais que viabilizem investimentos, que viabilizem àquele terminal concorrer em igualdade de condições com os demais terminais. Também há uma obra importante na entrada do Rio Itajaí com relação à bacia de evolução. Essa obra parece que já se iniciou e vai dar efetivamente mais competitividade não só ao Porto de Itajaí, mas a todo o complexo portuário da região.

A questão dos quatro berços que ele colocou, hoje há apenas dois ativos. Nós tivemos a oportunidade de receber alguns empresários da região. Parece que falta muito pouco em termos de... A questão não é orçamentária, é financeira, e acho que podemos, de certa forma, contribuir na interlocução com o Ministério para ver se conclui, são obras já residuais de cabeços, enfim, para colocar os berços em operação. E há também a perspectiva de o Porto de Itajaí movimentar grãos de forma alternativa, não só carga geral, como vem fazendo hoje. Então, acho que vamos ter boas notícias do Porto de Itajaí e para todo o complexo portuário daquela região.

Já nas perguntas do Senador Flexa Ribeiro, concordo plenamente, Senador, com o diagnóstico que o senhor faz. É inexplicável como as hidrovias estão à margem da pauta do Governo. Nós precisamos realmente colocar a hidrovia como prioridade absoluta.

Mas temos hoje os estudos do DNIT, os EVTEs, quase todos concluídos, de toda a malha hidroviária brasileira, de norte a sul do País. Isso vai nos dar matéria-prima para estabelecermos um cronograma de intervenções de obras a serem realizadas, o *quantum* de recursos precisaremos para essas obras e como a Antaq poderia participar. O senhor lembrou bem da assinatura da ordem de serviço do Pedral do Lourenço, que também é uma importante virada de página nesse assunto, mas, como o senhor disse, são seis anos de obras e poderemos colher os frutos disso. De toda forma, é um avanço a assinatura da ordem de serviço.

A Antaq, o que pode ajudar? A Antaq editou o Plano Nacional de Integração Hidroviária (PNIH), nós temos esse estudo importante que serviu de base inclusive para o Ministério dos Transportes fazer o Plano Hidroviário Estratégico. Tudo isso ocorreu em 2013 e são planos que nos dão um diagnóstico, um georreferenciamento de área e nos permitem agora entrar numa fase de trabalharmos modelagem, de estabelecermos prioridades e arregaçarmos as mangas. Precisamos aí... Também acho que a Antaq pode, com a *expertise* que tem, contribuir no desenvolvimento de uma modelagem.

Nós já estivemos com o Ministro dos Transportes, Maurício Quintella, e nos colocamos à disposição. O Dr. Fernando já esteve em duas ou três reuniões, à frente da agência, trabalhando nisso. Nós estamos também com a equipe do Senador Moreira Franco trabalhando na questão de desenvolvermos parcerias público-privadas nesse sentido. Estamos tentando trazer isso para a agenda, contamos também com esta Comissão de Infraestrutura para engrossar o coro nesse sentido. É importante, é fundamental que tanto hidrovias quanto cabotagem estejam na pauta de prioridades do Governo.

Isso responde em parte também à pergunta do Senador Valdir Raupp sobre a dragagem do Madeira, uma obra já de manutenção, não tanto de investimento, mas que está em linha também com o EVTE produzido para lá. A Antaq está contribuindo exatamente no sentido de colocar essa discussão na pauta.

Agora, na questão do Senador Jorge Viana e do Senador Petecão, com relação à travessia, nós, sem dúvida, podemos atuar na parte operacional. Essa questão de segurança, quando os caminhões voltam vazios, me parece que tem de haver outro procedimento, mas quando vão cheios tem de haver o procedimento de segurança. É razoável que seja assim e que seja em toda a operação, não em parte dela. Então, já nos comprometemos em tratar dessa questão. É claro que, com relação à obra propriamente dita, não está na seara da agência, mas, quanto à questão operacional da travessia, o senhor conte conosco, com o nosso compromisso de prontamente atuar nesse sentido.

Na questão da...

Pois não.

**O SR. JORGE VIANA** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Só, se V. S<sup>a</sup> me permitir, por gentileza...

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o Senador Jorge Viana.

**O SR. JORGE VIANA** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Essa empresa tem, pelo que me parece, quatro concessões. Eu conversava...

*(Interrupção do som.)*

**O SR. JORGE VIANA** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - ... com o Dr. Fernando Fonseca...  
*(Fora do microfone.)*

...e ele inclusive colocava que vocês tiveram de agir, havia lugares em que essas concessionárias queriam cobrar até pelo número de pessoas transportadas, não era só pelo veículo. No nosso caso, ainda não chegamos a esse ponto. Mas o que vou pedir no requerimento é uma fiscalização, para que possa haver uma margem de segurança para essas balsas em relação à obra da ponte, que fica a jusante da travessia, e, especificamente, uma regulação da parte do serviço de transporte de cargas, que exige um tratamento diferenciado. Que se separe, porque não tem sentido estarmos no mesmo embarque, no mesmo desembarque, e não poder fazer a travessia junto. Ou uma coisa ou outra, ou separar. Era nesse sentido, mas vou formalizar o requerimento pedindo essa apuração, porque os caminhoneiros sofrem muito, os que necessitam ir e vir sofrem muito e se sentem explorados pelos custos.

Agradeço a atenção desde já da Antaq.

**O SR. MÁRIO POVIA** - Perfeito.

Por fim, a questão que V. Ex<sup>a</sup> levantou com relação à Secretaria do Patrimônio da União (SPU), só para que nos entendam: quando se pretende instalar um terminal de uso privado, ou seja, um porto privado, há que se comprovar a dominialidade da área para se obter a outorga. A área alodial é comprovada por escritura pública, mas, nos terrenos de marinha, que são áreas da União, há que se ter um aforamento, uma cessão dessa área por parte da SPU, há toda uma legislação específica em relação a isso.

E esse, sim, Senador, é um dos gargalos que nós temos observado com relação às dificuldades de as empresas entregarem a documentação para obtenção da outorga, além do licenciamento ambiental, que é outro problema. Normalmente demanda muito tempo.

E a questão da SPU, que é parceira da agência. Trabalhamos com uma forte ligação, mas o que se nota é, talvez, que essa secretaria, que é ligada ao Ministério do Planejamento, precise, realmente, ser dotada de recursos humanos; uma estrutura melhor para fazer frente a essa demanda, que é tão importante para os investimentos do País.

Então, gostaríamos também de contar com o apoio da Comissão de Infraestrutura, talvez fazendo um debate aqui, em uma audiência, para ver onde está a dificuldade com a SPU, a fim de tentarmos estruturar melhor aquele órgão.

Da nossa parte, da Antaq, creio que também do Ministério dos Transportes, da Secretaria de Portos, há todo um interesse em darmos celeridade a esse processo de outorga e em colaborarmos com a SPU no que for preciso, para darmos apoio, enfim, em questões dessa natureza.

Somos solidários à SPU. Sabemos que eles têm feito o possível, mas parece que a estrutura realmente é muito pequena para a demanda que seguramente vai ser crescente. Nós já observamos isso. Temos hoje cerca de 130 empreendimentos. Seguramente metade disso é de terminais privados e seguramente essa demanda já está lá na Secretaria do Patrimônio da União.

**O SR. JORGE VIANA** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Só para completar. *(Pausa.)*

Agradeço a V. Ex<sup>a</sup>.

Eu acho que, inclusive, recomposta a diretoria da Antaq, tudo dando certo, nós poderíamos deixar aqui, se V. Ex<sup>a</sup> me permite - posso apresentar um requerimento -, uma proposição para que façamos uma audiência pública aqui trazendo a Antaq, a SPU e o DNIT também ou o órgão do Ministério dos Transportes que trabalha nessa área, porque nós fizemos uma regulação da legislação sobre portos, que é chave em um país como o nosso. Há um conjunto de portos privados - também outros de interesse público estão em andamento - que tem encontrado dificuldades. Eu acho isso mais pertinente do que ficar querendo flexibilizar - eu sou contra - legislação ambiental. Nós temos que criar um ambiente no País de boa vontade.

Eu estou dando o exemplo porque me aproximei de uma situação - e aqui não vou entrar em detalhes. O Senador Luiz Henrique, de Santa Catarina, trabalhava para ver se um porto privado aconteceria na região do São Francisco. Depois, eu, o Senador Ferraço e outros colegas dele, com a morte dele, resolvemos ajudar um pouco no que pudéssemos. Aí, eu me deparei com situações muito concretas. Precisamos, sim, quem sabe, de melhor compreensão do Senado para ver onde podemos ajudar.

Eu sei que V. Ex<sup>a</sup> está querendo muito, na sua gestão nesta Comissão, ajudar para que a melhor infraestrutura no Brasil se estabeleça. E acho que a área de aeroportos está indo mais ou menos bem, a parte de ferrovias e rodovias tem lá o seu trilho, mas a área de portos é fundamental em um país que tem uma costa do tamanho da nossa e pelas hidrovias que temos. Quem sabe, para o segundo semestre, nós organizaríamos uma boa audiência pública aqui, trazendo a SPU, que cuida do patrimônio todo; trazendo a Antaq, que faz a regulação desses serviços todos; e o próprio Ministério dos Transportes, através, quem sabe, não sei se aí seria o DNIT ou o órgão que trabalha nessa questão, para fazermos uma audiência pública. Mas agradeço desde já os esclarecimentos do Dr. Mário. Desejo a ele, na recondução, boa sorte nessa renovada missão.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Antes de encerrar a discussão, eu quero puxar a brasa para a minha sardinha também e perguntar ao nosso sabatinado como é que ele está vendo a situação portuária do meu Estado, do Rio Grande do Norte.

**O SR. MÁRIO POVIA** - Pois não, Senador Garibaldi Filho.

Os portos administrados pela Codern, particularmente o Terminal de Areia Branca, têm apresentado um desempenho bastante bom. Há capacidade. Evidentemente, ali há uma carga cativa, que é o sal, mas têm respondido bem ao incremento de demanda. Inclusive, quando estávamos discutindo a licitação de alguns terminais do Porto de Santos, houve prontamente uma demanda legislativa da Bancada do seu Estado, preocupada em ter em Santos um espaço para receber esse sal. Há um zelo, há um cuidado muito grande com relação a que se mantenha esse elo logístico existente.

A Codern anda bem. A Codern também é responsável pela administração em Maceió, apesar de haver uma administração local no porto de Maceió.

Acredito que por ali vai bem. Está sendo dada ali uma otimização nos espaços, e acredito que tenhamos bons resultados, em termos de...

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Havia um problema, Dr. Mário Povia, com relação à utilização do terminal de passageiros. A despeito de ter sido concluído, a licitação não tinha sido realizada, e ele estava sem serventia. Por outro lado, o terminal pesqueiro acaba de ser concedido ao Governo do Estado, que resolveu licitá-lo também.

**O SR. MÁRIO POVIA** - O terminal de passageiros está na nossa agenda, já está com o estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental concluído e deve entrar no cronograma de licitação - o terminal em Natal.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Antes de encerrarmos propriamente a discussão das matérias, há o Requerimento nº 33, de 2016, do Senador Fernando Bezerra.

## ITEM 2

**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 33, de 2016****- Não terminativo -***Requerimento Audiência Pública ativos da Petrobrás e gás natural***Autoria:** Senador Fernando Bezerra Coelho.*REQUERIMENTO Nº 33, DE 2016**Nos termos do inciso II do art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, combinado com o inciso LI do §2º do art. 58 da Constituição Federal, requero que seja realizada, no âmbito desta Comissão de Serviços de Infraestrutura, uma audiência pública para discutir a venda de ativos da Petrobras e o novo modelo do mercado brasileiro de gás natural.*

S. Exª sugere que sejam convidados para essa audiência: Dr. Paulo Pedrosa, Secretário-Executivo do Ministério de Minas e Energia; Dr. José Cesário Cecchi, Superintendente de Comercialização e Movimentação de Petróleo, seus Derivados e Gás Natural da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Vamos endereçar convite ainda ao Dr. Adriano Pires, Diretor do Centro Brasileiro de Infra Estrutura (CBIE); ao Dr. Rodrigo Costa Lima e Silva, Gerente Executivo de Gás Natural da Petrobras; e ainda ao Dr. Carlos Antonio Cavalcanti, Diretor do Departamento de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp).

As Srªs e os Srs. Senadores que o aprovam permaneçam como se encontram.

*(Pausa.)*

Está aprovado o requerimento.

Está encerrada a discussão.

Quero dizer que obtivemos um bom quórum hoje. Quero, portanto, autorizar que o painel seja aberto.

*(Procede-se à apuração.)*

Temos o resultado da votação.

O Dr. Mário Povia, dos 21 votos apurados, obteve 20 votos favoráveis, contra apenas um voto NÃO. Então, sua indicação está aprovada.

Votos em branco, zero.

Total de votos: 21.

Nossas congratulações ao Dr. Mário Povia, que volta, portanto, a integrar os quadros da agência, da Antaq. Ele demonstrou aqui uma segurança absoluta com relação à gestão da Antaq.

Creio que esse voto discordante não espelha o desempenho aqui do Dr. Mário Povia.

Dr. Mário Povia, toda unanimidade é duvidosa. Até nisso V. Exª merece parabéns.

Antes de encerrar a reunião, proponho a dispensa da leitura e a aprovação da ata da presente reunião desta Comissão.

As Srªs e os Srs. Senadores que as aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Está aprovada a ata.

Quero, neste instante, agradecer a presença de todos: Senadores, Senadoras, consultores, imprensa, assessores das comissões, os que vieram assistir à reunião; quero agradecer a presença do Dr. Fernando Fonseca, Diretor-Geral em exercício da Antaq.

Declaro, portanto, encerrada a presente reunião. *(Palmas.)*

Convoco a próxima reunião para o dia 29 de junho de 2016.

*(Iniciada às 8 horas e 32 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 19 minutos.)*