



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

REUNIÃO

10/09/2019 - 30ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Bom dia a todos.

Declaro aberta a 30ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e a aprovação da ata da reunião anterior.

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

Aprovada.

Documentos recebidos pela Comissão.

A Presidência comunica o recebimento dos seguintes Avisos do Tribunal de Contas:

- Aviso nº 531 - TCU/Plenário, que encaminha cópia de acórdão proferido pela Corte nos autos do processo que trata de levantamento de auditoria acerca de situação financeira, operacional e de governança da Companhia Docas do Rio Grande do Norte;
- Aviso nº 543 - TCU/Plenário, que encaminha cópia de Acórdão proferido pela Corte nos autos do processo que trata de monitoramento de determinações exaradas em auditoria cujo objeto foi a atividade de regulação da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), no setor de gás liquefeito de petróleo;
- Aviso nº 557 - TCU/Plenário, que trata de acompanhamento autuado para apurar a responsabilidade de gestores da Amazonas Distribuidora de Energia S. A. e das Centrais Elétricas Brasileiras S. A., pela celebração de contrato de compra e venda de gás natural sem prévia estipulação de preço certo e definido.

Nos termos da Instrução Normativa da SGM nº 12, de 2019, os expedientes, já disponíveis para consulta na página da Comissão, aguardarão eventuais manifestações das Sras. e dos Srs. Senadores pelo prazo de 15 dias, após o qual serão arquivados.

A presente reunião destina-se a dois objetivos: uma reunião deliberativa com as pautas remanescentes da semana anterior e as novas e também uma audiência pública que tem como convidado o Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Mário Povia, em atendimento ao art. 96-A, do Regimento Interno do Senado Federal, que estabelece que os dirigentes máximos das agências reguladoras comparecerão ao Senado Federal, em periodicidade anual, para prestar contas sobre o exercício de suas atribuições e o desempenho da agência, bem como para apresentar avaliação das políticas públicas no âmbito de suas competências.

Convido para que tome assento à Mesa o Sr. Mário Povia, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários. *(Pausa.)*

Por sugestão do Senador Fernando Bezerra, nosso Líder, antes de darmos início à audiência pública, antecipo a reunião deliberativa com a apreciação de alguns requerimentos. Nós temos um projeto terminativo tramitando na Comissão que depende de quórum qualificado. Vou fazer a votação inicialmente dos requerimentos que temos na Comissão. Primeiro, o requerimento do Senador Fernando Bezerra. Na sequência, chamarei para votação o projeto que é terminativo. E durante o transcurso da audiência pública, os Senadores poderão vir à Comissão fazer a votação para assim avançarmos na matéria.

Portanto, apregoo o item 8.

2ª PARTE

ITEM 8

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 55, DE 2019

- Não terminativo -

Requer audiência pública para debater a realização da primeira edição do World Toilet Summit na América Latina, que ocorrerá em São Paulo no dia 18 de novembro de 2019.

Autoria: Senador Fernando Bezerra Coelho (MDB/PE)

O autor propõe para a audiência a presença dos seguintes convidados: Sr. Jack Sim, Fundador do World Toilet Organization, e Sr. Édison Carlos, Presidente do Instituto Trata Brasil.

Indago ao Senador Fernando Bezerra se quer...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Consulto os Srs. Senadores se querem se manifestar. *(Pausa.)*

Não havendo, submeto a votação o requerimento.

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

Aprovado.

Agradeço V. Exa., Senador Fernando Bezerra, pela sugestão.

Mais um requerimento que coloco em votação.

2ª PARTE

ITEM 7

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 54, DE 2019

- Não terminativo -

Requer a realização de audiência pública com o Advogado-Geral da União, Ministro André Mendonça, para conhecer a atuação da Advocacia-Geral da União na defesa judicial e viabilização de políticas públicas de infraestrutura.

Autoria: Senador Marcos Rogério (DEM/RO)

Proponho para a audiência a presença do seguinte convidado: Advogado-Geral da União, Ministro André Mendonça. O requerimento é de minha autoria.

Consulto se há Senadores que queiram discutir. *(Pausa.)*

Não havendo, em votação.

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

Aprovado.

Damos início...

Como anunciado, com a permissão do nosso convidado e com a aquiescência do Plenário, gostaria de apresentar ao Plenário uma sugestão para o encaminhamento de um dos itens da nossa pauta deliberativa, que é o item 5, Projeto de Lei do Senado nº 253, de 2016, que já teve o relatório lido pelo Senador Eduardo Braga e a discussão iniciada na reunião do dia 27 de agosto. Naquela ocasião, não votamos a matéria por falta de quórum qualificado, pois se trata de projeto terminativo na Comissão.

Considerando que temos várias Comissões reunidas no dia de hoje e que muitos Parlamentares participam de mais de uma Comissão, sugiro que façamos o encaminhamento do item 5, abrindo o processo de votação eletrônica e mantendo-o aberto durante a audiência pública. A votação será encerrada tão logo seja reaberta a parte deliberativa da reunião e atingido o quórum qualificado.

Portanto, as Sras. e os Srs. Senadores que aprovam esse encaminhamento mantenham-se como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

Portanto, passamos agora ao item 5 da pauta deliberativa.

Em instantes, retornaremos à audiência pública.

2ª PARTE

ITEM 5

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 253, DE 2016

- Terminativo -

Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de equipamentos de energia elétrica renovável em novas construções de residências familiares e de órgãos públicos quando utilizarem financiamento com recursos públicos.

Autoria: Senador Telmário Mota (PDT/RR)

Relatoria: Senador Eduardo Braga

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

1. Em 30/06/2016 foi apresentada, pelo Senador José Aníbal, a emenda nº 1-T
2. Em 27/08/2019 foi lido o relatório
3. Se aprovado o substitutivo, a matéria será submetida a turno suplementar, nos termos do artigo 282 do RISF
4. Votação nominal

Conforme estabelecemos, está aberta a votação, que permanecerá aberta enquanto durar a audiência pública até que atinjamos o quórum. Ao final, não havendo o atingimento do quórum, obviamente seguiremos os trâmites regimentais para a matéria.

(Procede-se à votação.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Damos início à presente reunião, destinada a promover a prestação de contas da Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

Desde logo, já agradeço a presença do Dr. Mário Povia, que já conheço desde o tempo em que ainda era Deputado Federal, quando frequentava a Antaq para cobrar os temas do meu Estado de Rondônia, da navegação do Estado de Rondônia, dos portos do Estado de Rondônia. Então, agradeço imensamente a presença do Dr. Mário Povia aqui.

A prestação de contas que será feita tem por objetivo informar o Senado Federal a respeito das ações daquela agência em prol do cumprimento da sua missão institucional.

Inicialmente, destaco que a Antaq foi criada por intermédio da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, com o objetivo de assegurar à sociedade a adequada prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e hidroviária, além de garantir condições de competitividade, harmonizando os interesses público e privado.

Vale ressaltar, Sras. e Srs. Senadores e demais convidados, que desde 2013 a agência vem promovendo uma ampla reestruturação na sua forma de atuação para se adaptar à nova realidade do marco regulatório portuário, estabelecido pela Lei 12.815

Vale ressaltar, Sras. e Srs. Senadores, demais convidados, que, desde 2013, a agência vem promovendo uma ampla reestruturação na sua forma de atuação para se adaptar à nova realidade do marco regulatório portuário, estabelecida pela Lei 12.815, de 2013, que instituiu o novo marco regulatório dos portos brasileiros e aumentou expressivamente o espectro de atuação da agência no setor portuário. Aliás, desde o advento do novo marco regulatório portuário, a atração de investimentos privados visando à expansão, à modernização e à otimização da infraestrutura vem crescendo de maneira sistemática, tendo alcançado, em 2016, cerca de R\$9 bilhões. De acordo com dados da Antaq divulgados no início deste ano, a movimentação dos portos públicos e dos terminais privados cresceu 2,7% no comparativo 2017/2018, totalizando 1,1 bilhão de toneladas. Para 2019, a expectativa é a de que os portos e terminais do País movimentem 1,15 bilhão de toneladas de cargas, o que representará um crescimento de 3,5% em relação à movimentação conjunta das instalações portuárias no ano de 2018.

Embora esses dados da movimentação portuária sejam positivos e demonstrem um significativo crescimento das atividades desse segmento nos últimos oito anos, não podemos nos esquecer dos gargalos que afetam o setor portuário ainda. Cito apenas um exemplo: hoje vivemos um paradoxo, porque existe uma crescente demanda por movimentação de cargas nos portos e por renovação dos parques portuários, mas, ao mesmo tempo, há dificuldade em conseguir autorização para fazer o investimento necessário para que isso aconteça. Para se ter uma ideia, basta dizer que pode chegar a quatro anos o

tempo de espera para que um particular consiga arrendar um terminal em um porto público no Brasil, algo absolutamente impensável. Esse é um problema sério, já que 95% das exportações brasileiras passam pelos portos.

Portanto, a eficiência do setor portuário afeta diretamente a eficiência econômica do País. Então, precisamos reduzir o excesso de normas e de intervenções no setor e promover a adequada aplicação de recursos em infraestrutura de acesso a portos, rodovias, hidrovias, ferrovias e seus canais de navegação.

Esses são os desafios com os quais haveremos de nos defrontar para que o nosso País volte a crescer, gerando prosperidade e bem-estar social, gerando bem-estar para todos os brasileiros e brasileiras.

Nesse particular, vejo a Antaq com um papel central porque compete a ela a função de regular a atividade portuária e a navegação nacional, impactando diretamente no dinamismo do setor.

Feitas essas considerações iniciais, nós vamos dar continuidade aos nossos trabalhos, com o início da prestação de contas pela Antaq, reiterando os agradecimentos ao Dr. Mário Povia.

Esse é um tema por que eu tenho um carinho enorme há muito tempo. Conheço um pouquinho dele. Embora, repito, nós tenhamos avançado no marco regulatório, acho que, com esse tempo que tivemos de experiência, com o que foi construído lá atrás, talvez seja o momento de a gente aprofundar o debate para uma revisão do nosso marco regulatório. Ainda há gargalos, ainda há muita concentração e pouca *expertise* técnica e quantitativo de gente para lidar com os desafios do setor. Concentra-se demais, e entrega-se pouco para quem está lá na ponta.

No campo da infraestrutura portuária, há dinheiro a ser investido, há muitos querendo investir. O problema não é investimento, o problema não é dinheiro, o problema hoje é excesso de burocracia. É isso que a gente tem percebido ao longo dos debates que temos feito ultimamente.

Dr. Mário, seja bem-vindo! Eu lhe asseguro a palavra para a sua exposição inicial.

O SR. MÁRIO POVIA (Para exposição de convidado.) - Bom dia a todos!

Quero agradecer ao Senador Marcos Rogério.

É um prazer estar aqui na Comissão de Infraestrutura para falar um pouco das realizações que a Agência veio fazendo no exercício anterior, um pouco já em 2019, cumprimentar o Senador Fernando Bezerra Coelho, que também conhece o setor portuário, já esteve à frente do complexo portuário de Suape, que não é só um complexo portuário, é uma verdadeira estrutura de desenvolvimento socioeconômico do Estado de Pernambuco, na sua Interlândia, e também o Senhor, Senador Marcos Rogério, que conhece muito bem o setor. Nós já tivemos oportunidade de conversar longamente sobre a questão hidroviária no Brasil e a questão portuária.

Tenho uma apresentação bastante rápida para fazer, mas antes gostaria de fazer um breve pronunciamento.

O setor aquaviário nacional vem respondendo positivamente ao incremento de demanda observado nos últimos anos. Mesmo diante de um cenário pretérito recessivo, o segmento vem reportando sucessivos recordes, seja na movimentação de cargas nos portos, seja no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem.

Em que pese o complicado cenário político por que passou o setor portuário nacional no ano de 2018, reputo que a Antaq logrou êxito em dissociar desse ambiente adverso, os aspectos técnicos e econômicos que justificam níveis de atratividade da atividade para absorção de investimentos tendentes a suplantarem riscos de natureza sistêmica.

Destaca-se, por oportuno, a consolidação do modelo de exploração de arrendamentos portuários por meio de contratos que estabelecem claramente a matriz de riscos entre as partes e, bem assim, um nível de regulação simétrico entre instalações portuárias privadas e aquelas integrantes dos portos organizados.

O tripé de investimentos que permeia o setor portuário, a partir da revisão do marco regulatório entabulado com a Medida Provisória nº 595, de 2012, convertida na Lei nº 12.815/2013, também se mostrou pujante, tendo-se observado significativos investimentos vinculados às licitações de novos arrendamentos portuários, também nas prorrogações antecipadas de contratos de arrendamento em vigor e, ainda, por meio da autorização de instalações portuárias privadas.

Propiciar um ambiente de negócios que ofereça aos empreendedores segurança jurídica e estabilidade regulatória é questão indissociável de boas práticas regulatórias. Nessa ótica, a Antaq vem primando suas ações no sentido de dotar o setor aquaviário de regras claras, sempre fiéis à política pública formulada pela instância ministerial, adotando procedimentos que permeiam por total transparência, a exemplo da discussão prévia e divulgação de sua agenda regulatória bienal.

Interna corporis, o ano de 2018 foi marcado pela consolidação da implementação da norma que trata dos direitos e deveres dos usuários na área de navegação marítima, materializando o compromisso da Agência com uma agenda positiva junto aos usuários do setor.

A convicção de que a Agência vem empreendendo a adequada regulação na área de afretamento de embarcações estrangeiras nos conduz à busca pelo pleno restabelecimento da positividade da Resolução Normativa nº 01-Antaq, sobretudo na defesa da formação de uma frota mercante nacional adequada às necessidades e aos desafios do País.

Tema polêmico há anos no setor portuário, a Antaq abriu tratativas junto a terminais primários de área molhada e terminais de retroáreas, terminais secos, visando mediar e atingir a harmonização de interesses quanto à cobrança do chamado Serviço de Segregação e Entrega de contêineres, também conhecido como THC-2, atualmente em curso. Recentemente nós publicamos essa norma.

No setor de movimentação de passageiros de turismo nos defrontamos com o desafio de viabilizar, em tempo recorde, uma série de escalas já contratadas para a temporada de cruzeiros em 2018/2019, permitindo que os roteiros contemplassem novos Municípios, a exemplos de Ilhabela, Ubatuba, Angra dos Reis, Ilha Grande, Balneário Camboriú, entre outros.

Atendemos rigorosamente no prazo os compromissos assumidos junto ao Programa de Parcerias de Investimento (PPI) envolvendo todos os projetos previamente qualificados naquela seara, inclusive aqueles que foram objeto de certames licitatórios realizados na B3-Brasil, Bolsa, Balcão (antiga Bovespa).

A retomada de investimentos no setor de óleo e gás também se encontra no radar da agência, com forte impacto nas atividades de navegação de apoio marítimo e apoio portuário. Nesse sentido, reuniões periódicas de trabalho estão ocorrendo junto às associações que representam o setor, tendentes a permitir que os normativos em vigor atendam a um novo cenário, com maior participação da iniciativa privada na exploração de hidrocarbonetos na costa brasileira. Reitera-se que a Antaq se encontra devidamente preparada para atender ao aumento de demanda por autorizações neste relevante segmento da economia.

Importante opção para o setor de geração de energia, as usinas termoeletricas movidas a gás demandaram ações pontuais da Antaq, tanto na área de outorga quanto na área de regulação. Conforme assegurado aos empreendedores em consultas preliminares, qualquer que seja o regime de utilização de infraestrutura portuária (pública ou privada), a agência se encontra dotada de meios regulatórios para viabilização desses complexos projetos que demandam por estruturas náuticas. Falo aqui de usinas termoeletricas a gás. Ressalta-se que as demandas correspondentes foram totalmente atendidas pela agência. No mesmo sentido, foram tratadas questões pontuais envolvendo atividades de transbordo não convencionais e, bem assim, a utilização de embarcações para consolidação de determinadas *commodities*.

Com o intuito de assegurar à população da Região Amazônica o atendimento de suas demandas ao chamado serviço adequado, houve significativo incremento do instituto do registro de instalações de apoio ao transporte aquaviário. Trata-se do reconhecimento por parte da agência acerca da existência e operação de instalações portuárias que vêm há anos efetivamente prestando serviço à população, mas que por algum motivo se encontram impedidas de obtenção da outorga convencional.

Ao adotarmos tal medida, de reconhecimento formal dessas estruturas, ou seja, de retirá-las da clandestinidade, passamos a realizar fiscalizações perenes, assegurando aos usuários condições cada vez melhores de qualidade do serviço prestado. Passamos, também, a auxiliar os titulares dessas instalações na busca pela regularização da exploração da área junto aos órgãos públicos envolvidos, visando dotá-los de segurança jurídica em suas atividades.

Ponto forte da agência, o sistema de estatísticas do setor aquaviário nacional agregou novas ferramentas e funcionalidades, tendentes a permitir maior e melhor estratificação de dados. Em meados de fevereiro de cada ano, a agência vem sistematicamente publicando os dados anuais consolidados de todo o setor, exemplo que serve de referência inclusive em nível internacional.

A área de fiscalização da agência, de forte presença, atuação e capilaridade em todo o Território nacional, manteve-se atuante no exercício de 2018, identificando oportunidades de sistematização de procedimentos e acordos para compartilhamento de informações e dados de inteligência, em uma busca constante por eficiência e eficácia de suas ações.

Considerando que um dos grandes ativos existentes na Antaq é a sua boa interlocução com os diversos agentes do setor regulado, medidas de governança vêm sendo constantemente aperfeiçoadas, buscando dotar nossas ações de transparência e previsibilidade, sempre em prol de um ambiente regulatório estável.

Tratamos também de edificar ações conjuntas através de convênios e termos de compromisso junto a outros órgãos públicos e associações civis, nas áreas de segurança, meio ambiente, inteligência, controle da concorrência e compartilhamento de dados, em sinergia com interesses comuns, otimizando a alocação de recursos financeiros e humanos.

Mediante a constatação de que a matriz de transporte nacional necessita urgentemente alcançar um ponto de equilíbrio, temos carreado esforços por colocar na agenda dos Poderes Executivo e Legislativo a necessidade de desenvolvimento da

navegação de cabotagem e, bem assim, estímulos à transformação de nossos rios navegáveis em verdadeiras hidrovias, Senador Marcos Rogério, contribuindo para uma logística mais racional sob o ponto de vista econômico e ambiental.

A incessante luta pela desburocratização também se encontra na pauta da agência, mediante a assunção de uma série de compromissos junto à pasta ministerial. Atualmente sem processos em meio físico, estamos caminhando agora no sentido da sistematização de procedimentos, viabilização de peticionamento e outorga eletrônicos, reuniões virtuais de diretoria, dentre outras medidas em curso.

Procuramos estabelecer um fluxo processual expedito para análise de demandas pontuais ou denúncias, mediante a concessão de medidas cautelares no prazo de 48h, sobretudo quando constatados indícios de condutas abusivas.

O enfrentamento já iniciado acerca da definição clara de competências entre Poder Concedente e Agência Reguladora, seguramente servirá de base para o redesenho de procedimentos, resultando em uma melhor dinâmica e racionalidade, com vistas a fornecer à sociedade respostas mais rápidas - foi ao que se referiu o nosso Presidente, o Senador Marcos Rogério, no tempo de resposta aos investimentos, que está bastante lento.

O perfil mais técnico do atual Ministério da Infraestrutura (Minfra) permite projetar um calendário mais denso e arrojado já para o ano de 2019, sobretudo no que se refere às novas licitações de áreas e instalações nos portos organizados

Na mesma linha, há otimismo quanto à melhoria na qualidade da gestão das autoridades portuárias, mormente em razão da dinâmica observada na substituição dos dirigentes das chamadas “companhias docas” por perfis predominantemente técnicos, condição que certamente propiciará, no curto prazo, a descentralização de uma série de atividades - atualmente concentrada em Brasília, no âmbito ministerial -, laborando em prol da celeridade e racionalidade de ações viabilizadoras de investimentos nos principais portos brasileiros.

A redução da burocracia, a instituição de sistemas de controle de tráfego nos portos, a absorção de novas tecnologias e inteligência no desembarço aduaneiro, avanços na logística de identificação de cargas e otimização de superestrutura de terminais portuários certamente continuarão a contribuir para o necessário aumento de produtividade no setor. Trata-se, portanto, de fazer mais com o mesmo.

O grau de expertise atingido pela Antaq, ao longo de seus 17 anos de existência, lhe permite atualmente exercer relevante protagonismo junto ao setor regulado, ou seja, empreendedores, usuários, trabalhadores portuários, prestadores de serviço, organismos internacionais, formuladores de políticas públicas, casas legislativas, Tribunal de Contas da União, Cade e demais Agências Reguladoras - federais ou locais -, cujas atividades tangenciam o setor aquaviário nacional, estando sempre presente nas principais discussões afetas ao segmento.

A redefinição de uma série de poligonais dos portos organizados; o retorno a uma estrutura de conformação dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) que represente de forma mais isonômica e democrática os anseios dos diversos entes que atuam no setor; o estabelecimento de um modelo para a realização de dragagens nos principais portos brasileiros, seja por meio de concessão pura ou através de consórcios privados; além do desenvolvimento de parcerias público-privadas para exploração das principais hidrovias no País; e a retomada de uma agenda positiva e ordinária da Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (Conaportos), em conjunto com as medidas em curso anteriormente apontadas, certamente colocarão o setor aquaviário nacional em um círculo virtuoso em prol do desenvolvimento sócio econômico de nosso País.

Dito isso, Senador Marcos Rogério, vou apresentar rapidamente alguns números do exercício anterior e alguma coisa em relação a 2019.

Como o senhor já disse, a Antaq foi criada pela Lei nº 10.233, de 2001. A nossa área de atuação é na navegação fluvial, lacustre, de travessia, no apoio marítimo e apoio portuário, cabotagem e longo curso. No setor portuário, tanto em terminais privados quanto nos portos públicos.

Nós estamos vinculados ao Ministério da Infraestrutura, e eu quero aqui já citar o Ministro Tarcísio de Freitas, que vem fazendo um trabalho excelente, maravilhoso, fantástico à frente do Ministério da Infraestrutura, empreendendo uma política pública - e aqui vou falar especificamente do setor aquaviário. Estamos aí com uma agenda forte, com a BR do Mar. Tenho certeza de que a questão hidroviária, logo em seguida, vai ganhar a necessária relevância. E o setor portuário vai bem, obrigado. Nós vamos falar um pouco dele logo mais adiante.

Aqui o nosso planejamento estratégico: a nossa missão, visão e valores.

Eu acho que, como estou em alongando muito, eu vou passar alguns eslaides um pouco mais rapidamente.

Na estrutura organizacional da agência, nós temos três diretorias. Somos uma das poucas agências que só têm três diretores. Nós estamos com um trabalho forte para passarmos a cinco diretores, pois uma vacância, hoje, já prejudica bastante o colegiado.

Penso que sobre o modelo de governança da agência também é desnecessário traçar maiores informações.

A gestão da Antaq em números.

Eu queria chamar a atenção para 2.017 atendimentos na Ouvidoria. E, na questão da Lei de Acesso à Informação, que vem revolucionando a comunicação da agência com a sociedade, foram mais de duas mil solicitações atendidas. A Antaq está entre os cinco órgãos que mais rapidamente respondem as demandas. Temos trabalhado fortemente nesse sentido.

Realizamos sete audiências públicas apenas em relação às normas. Aí não estão computadas as audiências públicas relativas às licitações que fizemos.

A nossas reuniões de diretoria são transmitidas ao vivo já desde 2013, dentro de um processo de transparência. Temos pautas previamente publicadas. Não temos mais papel. Tudo tramita eletronicamente na agência. Deliberamos 1.008 processos em 2018, cerca de 14% a mais do que em 2017.

Em 2018, tratamos de dar uma dinâmica maior na cobrança, na execução dos autos de infração.

Também trabalhamos fortemente na capacitação de servidores. Redução de despesas de custeio dentro da restrição orçamentária que temos.

Aqui, um pouco do nosso orçamento em relação às demais agências. A Antaq tem um orçamento bastante enxuto, e nós temos trabalhado, nos últimos anos, com uma rigidez orçamentária bastante grande.

Aqui um pouco da execução orçamentária também. Temos utilizado praticamente todo o orçamento disponibilizado.

Em termos de governança e transparência, como eu disse, as reuniões são transmitidas ao vivo, pautas liberadas com antecedência. A agenda regulatória nos permite comunicar ao mercado, com dois anos de antecedência, aquilo que pretendemos trabalhar em termos normativos. É uma agenda regulatória que é submetida a audiência interna e depois a audiência pública.

Como disse, nós trabalhamos em prol de estabilidade regulatória. Nós não queremos que o mercado tenha surpresas, nós queremos trabalhar em conjunto.

Temos também uma agenda positiva com o setor regulado, então trabalhamos muito juntos, seja com usuários do setor, seja com empreendedores do setor, e também nas políticas públicas, sejam ministeriais, seja nesta Casa, seja também na Câmara dos Deputados.

Com relação à nossa agenda regulatória, eu não vou me estender. É uma agenda bastante ampla. Aí um pouco da estratificação dela por temas.

(Soa a campainha.)

O SR. MÁRIO POVIA - Os temas vão ficar todos disponíveis na apresentação para os senhores, inclusive o *status* do que está concluído, do que está em andamento das previsões. Eu também não quero me alongar em cada um dos temas, mas é uma agenda regulatória bastante extensa.

Realizamos, entre 2018 e 2019, 15 leilões. Tivemos R\$1,03 bilhão em termos de outorga. Isso não são investimentos, isso é o prêmio, o lance de outorga.

Prorrogações contratuais, desde 2014 até 2018, são investimentos que remontam perto de R\$8 bilhões. Isso são contratos de arrendamento vigentes que se valeram de prorrogações ordinárias ou antecipadas mediante investimentos.

Nós temos aí em análise esses processos - são seis ou sete apreciando na agência.

Reequilíbrio e prorrogações ordinárias, entre 2018 e 2019, montam em torno de R\$700 milhões. Os processos, os empreendimentos são todos esses aí.

E, nas prorrogações antecipadas, aí já especificamente em 2018 e 2019, tivemos aprovados esses oito contratos.

Nós temos, em regime autorizativo, em 2018, todas essas outorgas em regime privado, que remontam investimentos na faixa de R\$11,8 bilhões. Esses investimentos não serão feitos de imediato. Esses processos demandam ainda por licenciamento ambiental, mas temos outros, desde o marco regulatório de 2013, com cerca de 40 bilhões aprovados. Então, temos projetos já aprovado desde 2013, 2014 em diante, que já estão em estágio mais avançado.

(Soa a campainha.)

O SR. MÁRIO POVIA - E temos, apenas em 2019, aprovados R\$414 milhões de novas outorgas.

Como eu disse, o marco regulatório em 2013 previu um tripé de investimentos: o primeiro deles seriam licitações de arrendamentos portuários - esses leilões estão em pleno curso; o segundo tripé de investimento eram as prorrogações de contratos vigentes - também vimos aí um pujante incremento de investimento nesse sentido; e o terceiro são os terminais privados, que estão também com as outorgas bastante em dia.

Aqui, outorgas na navegação marítima, são os números nos últimos três anos, por segmento e, depois, por região.

E também aqui os investimentos em TUP. Eu chamaria a atenção para os terminais privados Norte e Nordeste, Arco Norte e a Região Nordeste com investimentos preponderantes...

(Soa a campanha.)

O SR. MÁRIO POVIA - ... o que vai em prol daquela mudança de matriz, do escoamento principalmente de determinadas *commodities* na Região Norte e Nordeste, o que a gente chama de Arco Norte.

Aqui autorizações da navegação, também uma rápida pincelada em números, estratificando aí por segmento.

Afretamento: a legislação brasileira protege, na navegação de cabotagem, cargas nacionais para navios de bandeira brasileira. Mas, quando não há disponibilidade desses navios, é feito então por processo de singularização e autorizado o afretamento para embarcações de bandeira estrangeira. A Antaq é que faz a gestão desse sistema, que se chama SAMA, para essa circularização e aí resulta nessa quantidade enorme de afretamentos, o que já nos leva, nos indica a necessidade de termos uma frota com bandeira brasileira mais pujante.

Aqui as fiscalizações. Nosso universo de empresas fiscalizadas é de 1747. Conforme colocou S. Exa., o Senador Marcos Rogério, a partir de 2013 a Agência ganhou novas competências e, portanto, vem se estruturando para atender a essas demandas. Os números de fiscalização são impressionantes, nós realizamos 1379 fiscalizações, isso dentro do Plano Anual de Fiscalização, mais as extraordinárias, e também por meio de Postos Avançados de Fiscalização que temos dentro dos portos organizados, mais 1501 fiscalizações de rotina. Crescemos aí 17%. A Antaq é muito ativa, muito efetiva na sua área de fiscalização.

Aqui nesse gráfico um pouco da... Na verdade, aquele título à direita não está correto, as empresas que permanecem com irregularidades são as que estão na linha de baixo, na vermelha. Na linha de cima são as que foram fiscalizadas em 2018. À esquerda temos aí os processos sancionadores, que são aqueles decorrentes de autos de infração.

Aqui a estrutura aquaviária brasileira. Temos aí os 35 portos organizados, distribuídos nesse continente que é o Brasil.

Um pouco agora da nossa estrutura hidroviária aí por bacias. E aí acho que está o nosso grande desafio, Senador, de fazer, transformar esses rios navegáveis em hidrovias. Acho que é por aí que deve se debruçar o Ministério da Infraestrutura nessa nova etapa. E realmente aí está o nosso desafio, porque nós não podemos olhar a hidrovia apenas com números, nós temos que entender que o uso das hidrovias tem um apelo ambiental muito importante, um desenvolvimento regional muito forte. Então, se esses números derem negativos para uma exploração à iniciativa privada, que a gente adote aí parcerias público-privadas, mas que coloque essa infraestrutura para gerar riqueza, para gerar integração nacional, enfim, dentro de uma proposta, de uma racionalidade logística e ambientalmente mais adequada, sobretudo na Região Norte do nosso País.

Bom, um pouco dos portos organizados. Os portos organizados são explorados através de contratos de arrendamento. Temos agora uma pauta que é de concessão de portos organizados. Ontem tivemos uma reunião grande no Ministério da Infraestrutura, já trabalhando com a privatização da Companhia Docas do Espírito Santo, e a concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho. Depois temos o regime autorizativo por meio de contratos de adesão nessa turma toda aí: terminais de uso privado, instalações de turismo, Estações de Transbordo de Cargas (ETC) e o IP4, que são Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte.

Um pouco dos números do que foi movimentado em portos privados e portos públicos.

(Soa a campanha.)

O SR. MÁRIO POVIA - O apelo do porto privado, que movimenta 2/3, praticamente, da carga. Evidentemente, por força das *commodities*, o minério pesa muito e o minério é transportado basicamente por instalações da Vale em terminais privados. Mas eu queria lembrar que, nos portos organizados, onde nós temos 1/3 das cargas, é ali que estão as cargas de maior valor agregado, notadamente cargas gerais containerizadas ou não. Elas ainda continuam, predominantemente, nos portos públicos ou portos organizados.

Aqui a estatística. O senhor já havia revelado, crescemos 2,7% em 2018 em relação a 2017. Havia a perspectiva de crescermos 3%. Números de minério e de soja não foram bons no primeiro semestre, nós vamos ver logo em seguida. A estatística fechada do primeiro semestre foi de 512 milhões de toneladas. Decrescemos, em relação ao mesmo período do ano anterior, 3,47%. Aqui um forte impacto de minério, e nós vamos ver também logo em seguida. Granel sólido e aqui minério e complexo soja já representaram essa redução. Soja, parece-me que os números do segundo semestre já estão bastante melhores, e o minério também com certa recuperação. Mas veja que interessante, em todos os outros segmentos, o crescimento tanto em granel líquido, quanto em contêineres, quanto em carga geral.

Eu chamo a atenção aqui para o crescimento da cabotagem em 15,7%, um número bastante forte aí para contêineres. E alguns números aí: o Porto do Açu, por exemplo, crescendo 230% na movimentação; milho com 116%, uma safra bastante boa, mas aí já com números fortes também em grãos líquidos, já dentro de uma perspectiva de ...

(Soa a campainha.)

O SR. MÁRIO POVIA - ... uma nova Petrobras, já com uma iniciativa privada trabalhando mais fortemente aí, petróleo e derivados.

Um pouco dos perfis de cargas e já estratificado aí no primeiro semestre, muito em linha com o ano passado.

Por fim, eu queria dizer o que esperar da Antaq:

- Defesa incondicional de segurança jurídica e estabilidade regulatória.
- Boas práticas de governança e transparência.
- Apoio no desenvolvimento da navegação interior.
- Fortalecimento e incentivo à navegação de cabotagem.
- Previsibilidade dos custos associados às operações portuárias.
- Manutenção da interlocução junto ao setor regulado.
- Aproximação junto aos usuários. Nós temos reuniões constantes com a Fiesp, com a CNI, com a Anut, com a AEB, com a CeCafé, com a Aexa.
- Redução da burocracia.
- Continuar sendo referência na produção de dados estatísticos no setor aquaviário.
- Busca, Senador, pela viabilização de investimentos em infraestrutura.
- Fiscalização presente e estrategicamente distribuída.
- Apoio ao modelo de concessão de dragagem por resultados.
- Participação efetiva no modelo de concessão de hidrovias.
- Defesa da indústria naval brasileira.
- E, claro, total alinhamento com as políticas públicas setoriais muito bem - quero deixar claro - desenvolvidas atualmente pelo Ministério da Infraestrutura.

Eu acho que era isso que eu tinha para dizer, Senador, e coloco-me aqui à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Esta Presidência agradece V. Sa., Dr. Mário Povia, pela presença aqui, cumprindo a função da Agência também dentro do escopo de prestação de contas.

Agradeço a fala inicial, a apresentação dos números aqui para os Senadores, eu acho que isso é extremamente importante, e quero fazer aqui algumas ponderações depois, alguns questionamentos.

Indago ao Líder Fernando Coelho, que nos prestigia desde o início da reunião aqui... Já asseguro a palavra a V. Exa. para suas ponderações e questionamentos ao convidado.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - PE. Para interpelar convidado.) - Muito obrigado, Presidente, Senador Marcos Rogério, cumprimento o Diretor-Geral da Antaq, Dr. Mário Povia, e faço aqui um testemunho. Na realidade, o Dr. Mário tem realizado um grande trabalho à frente da Antaq, acho que essa exposição que acaba de fazer sobre o último exercício demonstra a dinamicidade com que a gestão vem enfrentando os desafios do setor portuário brasileiro.

Quero também dar uma palavra de reconhecimento ao quadro técnico da Antaq, do mais alto gabarito. Os testemunhos que recebo, mesmo afastado do setor portuário há quase nove anos, mas em contato permanente com o setor empresarial... A Antaq cresceu muito, qualificou-se muito e, de fato, é hoje uma agência modelo dentre as agências de regulação do nosso País.

Portanto, quero aqui expressar o meu reconhecimento à gestão da Antaq, de forma especial ao trabalho desenvolvido sob a liderança do Dr. Mário Povia.

Na realidade, os números que ele trouxe, comparando o primeiro semestre deste ano, mostram uma redução no movimento de carga. Isso está relacionado diretamente ao fluxo de comércio brasileiro, que caiu também quase que na mesma proporção. Os dados publicados pelo Ministério da Economia nesta semana apontaram uma redução do fluxo do comércio

de exportação e importação do Brasil da ordem de 5%, portanto, isso está batendo nas nossas cargas, nos nossos volumes de carga transportada.

Agora eu teria, Dr. Mário, duas questões que gostaria que merecessem vossa atenção. Primeiro, sobre recentes declarações do Ministério da Infraestrutura, que manifestou a intenção de juntar a ANTT e a Antaq em uma única agência. Eu gostaria de saber o que V. Sa. acha dessa união e quais seriam as vantagens ou desvantagens caso isso venha a ocorrer. Eu, particularmente, acho que nós não deveríamos caminhar nessa direção. O setor portuário é muito complexo, é muito desafiador, temos ainda muito o que fazer; a questão dos desafios na área rodoviária e ferroviária são imensas, então, eu me antecipo, manifestando a minha posição, embora respeite as opiniões em sentido contrário, mas gostaria de ouvir um pouco a visão da Antaq, a visão de V. Exa. em relação a essa possível iniciativa.

E a segunda questão é que o Tribunal de Contas da União aprovou, recentemente, o edital de leilão do Terminal de Contêineres, o Tecon II, do Porto de Suape, lá no meu Estado, em Pernambuco. Trata-se de um arrendamento portuário com investimento que pode chegar a R\$1,2 bilhão e tornar o Porto de Suape um *hub* portuário na Região Nordeste. E eu pergunto a V. Sa. qual a expectativa da Antaq para a publicação do edital e que medidas sugeridas pelo TCU a agência está tomando para garantir o sucesso do certame?

Então, um pouco sobre as expectativas do Tecon II, qual é a visão da Antaq em relação a esse certame?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Com a palavra o Diretor-Geral da Antaq.

O SR. MÁRIO POVIA (Para exposição de convidado.) - Senador Fernando Bezerra, com relação à fusão da ANTT com a Antaq, eu comungo da mesma opinião de V. Exa. A regulação hoje atingiu um nível de *expertise* tão grande que nós temos dificuldades, dentro da própria agência, de tratar de assuntos de portos e navegação, imagine se isso entrar num rol maior, junto com ferrovias, com rodovias, não é? Então, há sempre um receio de que isso vire um departamento menor dentro de uma agência maior, e nós sabemos o cenário desafiador que temos na navegação de cabotagem, na questão de hidrovias pela frente. Muito embora o setor portuário esteja bem consolidado, efetivamente não me parece que haveria uma sinergia que justificasse a fusão. É o que eu penso e comungo da mesma opinião de V. Exa.

Acredito também que o Governo tenha desistido, até por conta de um debate que ocorreu logo em seguida. É difícil prever como seria essa agência, de repente poderia até dar tudo certo, mas, com base nos elementos que nós temos hoje, parece-me que não haveria uma sinergia que justificasse isso, até porque temos um calendário bastante ambicioso de licitações, e trocar esse pneu com o carro andando seria meio complicado para a gente.

Com relação ao Tecon II, em Suape. Bom, de Suape eu sou fã. Suape é um complexo portuário fantástico, eu acho que o Governo de Pernambuco acertou muito em Suape, e o Tecon II já era para estar licitado, não é Senador. Ele já estava pronto em 2012, quando veio a nova lei, e o processo voltou todo à estaca zero, é uma pena. Mas o Tecon II fará muito bem a Suape; Suape é um porto que já está na rota da cabotagem, e, seguramente, contribuirá muito positivamente. É uma concorrência, vislumbro eu, positiva para o complexo portuário.

Os ajustes do TCU são pequenos, eles já estão em vias de serem concluídos, e a gente deve soltar o edital brevemente. Havia uma expectativa de que a própria autoridade portuária de Suape ficasse à frente desse processo, dentro de uma delegação, mas, infelizmente, ainda não saiu essa delegação. Talvez isso saia pelo Ministério da Infraestrutura mesmo, a licitação pela Antaq. Mas, enfim, a nossa expectativa é a melhor possível para o sucesso desse leilão. O investimento é exatamente esse número que o senhor passou, da ordem de R\$1,2 bilhão, e, sem dúvida nenhuma, isso vai repaginar o Porto de Suape e toda aquela interlândia fantástica. A carga geral tem um apelo socioeconômico muito forte e talvez vire ali um *hub* regional, sem dúvida nenhuma, e Suape tem esse perfil.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO. *Fora do microfone.*) - A licitação será feita pelo Ministério, não é pela Antaq?

O SR. MÁRIO POVIA - Pela Antaq, pela Antaq, junto com o Ministério. Eu falava, Senadora, de uma possibilidade de delegação de competência à autoridade portuária de Suape, mas parece que não ocorrerá. Então, a licitação seguirá os moldes atuais, pela Antaq, já com o encaminhamento do Minfra.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Algo mais?

O SR. MÁRIO POVIA - Não.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Senadora Kátia Abreu, a palavra está com V. Exa. para os questionamentos e ponderações.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO. Para interpelar convidado.) - Obrigada, Sr. Presidente.

Cumprimento o Sr. Mário Povia, Diretor-Geral da Antaq, que está aqui se candidatando a Diretor-Geral. Não, já é Diretor-Geral da Antaq. O.k.

Desculpa não chegar no horário estabelecido inicialmente, mas nós estávamos em outras duas Comissões e o horário aqui é conturbado. Não estávamos desconsiderando a sua vinda aqui, não.

Mas eu tenho vários questionamentos que gostaria que o senhor, se puder, respondesse. Por exemplo: o senhor é o responsável pela cabotagem, pelo sistema de cabotagem no País, e está a cargo da Antaq, não é isso?

O SR. MÁRIO POVIA - E pelo Ministério da Infraestrutura.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Sim, mas a regulação é o senhor.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Exato.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - É a sua agência.

O que o senhor acha a respeito do tratamento igualitário que se dá no processo alfandegário para a cabotagem e longa distância? Longa distância é para exportar e importar, então a alfândega tem que ser preciosa. Para a cabotagem, que é de porto a porto brasileiro, carga nacional, o tratamento é idêntico, trazendo um desânimo, trazendo uma descrença e burocratizando uma via superimportante para o País. Ao invés de ir pela rodovia, nós poderíamos estar usando a cabotagem, e esse é um dos grandes empecilhos.

Quero adiantar que, diferentemente do senhor e do Fernando Bezerra, eu sou a favor de juntar todas as três agências, não são duas - Antaq, ANTT e Anac. Por quê? Porque, se o ministério é um só e, com todos os quesitos e todas as funções do Brasil, dá conta do recado, por que uma agência só de infraestrutura de transporte aeroviário, aquaviário e terrestre não pode ser feita, reduzindo despesas, evitando as indicações de cargos? Acho que seria uma estrutura muito mais transparente e com muito mais sentido de unidade para o País. Só dentro do Ministério onde está a sua agência, a nossa agência, nós temos três fundos, que devem ter mais ou menos, se somarmos o AFRMM com os outros de aviação civil, e há mais um aqui, me deu um branco, são R\$60 bilhões, Presidente. Sabe qual é o orçamento do Ministério este ano para o ano que vem? R\$6 bilhões. Então, não tem que ter, na minha opinião, recursos para a Marinha Mercante, recursos para isso, recursos para aquilo; o recurso é para infraestrutura. Foi aquele assunto que eu comentei com o senhor, de que estive com o ministro para nós unirmos o fundo num só: fundo de infraestrutura e Agência Nacional de Infraestrutura. Então, se o ministério é um só, por que tem que ter três agências? Para fazer edital e regulação? Sinceramente, é claro que não precisa ficar do mesmo tamanho de uma só, mas você pode ampliar essa grande agência e fazer uma só porque o ministro terá muito mais facilidade de investimento e também para a regulação e nas prioridades do País. Então, eu quero deixar aqui registrado que eu sou super a favor.

A outra questão é a seguinte: o que o senhor me diz sobre o modelo de praticagem que é exercido no País com uma reserva de mercado para a Marinha? Eu não tenho nada contra a Marinha, só admiração, mas, nesse caso, a Marinha é que indica os práticos e só ela pode treinar. Por que o Sistema S não pode fazer praticagem? Por que escolas técnicas não podem ser criadas e fazerem praticagem? Nós estamos agora... Esse assunto é velho, não é de agora, deste Governo. Eu venho lutando com ele há mais de dez anos da minha vida sobre cabotagem, mais de dez anos, com certeza. Então, vamos aproveitar a iniciativa liberal do Governo e vamos abrir a concorrência para a praticagem, sem prejudicar. A Marinha continua fazendo. Se ela tiver preço, todo mundo vai preferir a Marinha, sem nenhum problema.

Terceiro ponto. O que o senhor pensa ainda sobre os resquícios da mão de obra do Ogmo? O que o senhor pensa a respeito do Ogmo? Porque, a meu ver, se a gente contar em um país desenvolvido que existe Ogmo, eles vão pensar que é de um outro planeta, que é um ser extraterrestre. Com todo o respeito aos funcionários, aos trabalhadores, mas para a competitividade do País eu acho que é um grande atraso. Por quê? Entre os 20 maiores portos mais eficientes do mundo, o Brasil não chega nem perto. Então, nós temos que ir eliminando essas questões.

Uma outra reclamação muito grande por parte dos transportadores é sobre o afretamento, porque, quando se pede um frete, a Antaq precisa liberar para ver se tem navio nacional ou não. Então, existe uma demora que é considerável nessas respostas. Quando o senhor demora a responder, acaba privilegiando algumas determinadas empresas.

O que o senhor pensa a respeito dos elevados custos do combustível no Brasil, o querosene de aviação? Que significa uma parte mínima do que representa para a Petrobras, não chega a 10%, enquanto que o transporte diesel, o combustível diesel e gasolina, graças a Deus, tem toda uma subvenção porque senão não teria nenhuma vantagem nós termos a nossa Petrobras, um grande produtor de petróleo, se nós não temos benefícios. Então, há um benefício no diesel, há um benefício

na gasolina. Questionamos aqui a Petrobras um tempo desses, quando o Presidente a chamou aqui, sobre os elevados custos para o querosene, porque é a grande reclamação quando a gente toca no preço da passagem aérea.

O que o senhor pensa sobre o AFRMM, o Fundo da Marinha Mercante?

Eu acho que eu já consegui derrubar três vezes e foi vetado três vezes. Eu já falei que se eu morrer sem resolver isso aqui eu vou ficar batendo janela, porta, não vou desencarnar, porque isso encarece a produção no Brasil, especialmente dos produtores rurais que importam 90% dos insumos de fertilizantes e nós pagamos 25% do valor do frete sobre o produto, quem paga é quem está plantando lá debaixo de sol e chuva.

Então, este AFRMM é para financiar a Marinha Mercante, há muitos anos existe. E as outras empresas, as outras indústrias que vão para a fila do BNDES e não têm um AFRMM desse aqui? Por que essa reserva de mercado e esse privilégio? Aproveitando, então, o Governo liberal, comandado por Paulo Guedes, por que nós não acabamos com essa reserva de mercado? Porque a ideia seria juntar tudo em um fundo de infraestrutura, e não só para alguns beneficiários.

A outra questão é a aquisição de embarcações construídas no Brasil, associada à incapacidade da demanda. O que o senhor acha dessa obrigatoriedade de fazer navio brasileiro? Inclusive só recebe o dinheiro se fizer navio aqui e nós não temos um custo competitivo. O nosso custo é três vezes maior do que um navio coreano, um navio japonês, um navio chinês e nós estamos ficando para trás. Enquanto isso, dos 20 maiores portos, a China tem 15. Então, eu gostaria que o senhor comentasse sobre o custo da aquisição.

E no Fundo da Marinha Mercante, o que está acontecendo? É para construir navio novo brasileiro. Aí os estrangeiros compram navios estrangeiros, entram no Fundo da Marinha Mercante para a reforma do navio e aí levam o dinheiro todo, porque não é compra, é reforma. Compram as peças no Brasil e isso quase que paga o navio comprado no exterior.

Então, são essas as questões.

E sobre as notícias da MP que o Governo está preparando sobre a cabotagem: em que pé que está, se existe mesmo essa disposição ou se houve um recuo nesse sentido.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) -

Esta Presidência cumprimenta V. Exa., Senadora Kátia Abreu, que, ao fazer os questionamentos, mostra absoluto conhecimento da área e dos gargalos que enfrentam também os setores da navegação brasileira, tanto a navegação de cabotagem quanto a navegação interior. V. Exa. perpassou todos esses temas, e eu fico extremamente feliz que o Dr. Mário possa responder, porque são assuntos que afligem o Brasil inteiro.

O SR. MÁRIO POVIA - Sem dúvida.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Os problemas que a Senadora Kátia Abreu aponta, que veicula aqui na sua manifestação são problemas comuns para todos nós e que têm impacto direto no aspecto da competitividade brasileira, isso impacta o custo o Brasil.

É muito caro, custa caro ser empreendedor no Brasil, competir com as regras que nós temos aqui, com o emaranhado de leis, de normas, de custos, de taxas é um desafio enorme.

Então, asseguro a palavra a V. Sa. para as respostas.

O SR. MÁRIO POVIA - Obrigado, Senador. Quero cumprimentar a Senadora Kátia Abreu.

Senadora, vou tentar separar um pouco o que é política pública e o que é regulação, porque eu não tenho procuração aqui para falar pelo Ministério da Infraestrutura. A agência reguladora é um órgão de Estado, a gente, em tese, não faz parte do Governo, mas evidentemente temos uma agenda muito forte com o Ministério, e eu posso trazer algumas informações aqui e um pouco da tendência do que vem acontecendo.

A questão da burocracia na cabotagem, no alfandegamento. Isso está muito detectado, claramente, na questão dos estudos que foram produzidos. Eu acho que agora nós estamos arregaçando as mangas nessa questão, e, provavelmente, essa medida provisória que se chama BR do Mar vai tratar disso. Mas é uma pauta que já está no Conaports, que é um colegiado que congrega todos os intervenientes nos portos. Eu queria tranquilizá-la com relação a isso. Nós temos ainda algum problema com a Anvisa, mas isso está muito bem equacionado, e essa parte com a Receita Federal praticamente já está resolvida com relação a isso.

A cabotagem tem outros problemas, a gente vai falar um pouquinho mais adiante, até porque o próprio questionamento da Senadora vai nesse sentido.

Sobre a junção das agências, eu já disse aqui a minha opinião. Uma coisa, Senadora, é formular política pública. Quando a gente entra em regulação, o nível de detalhamento é tão grande... Nós temos dificuldade hoje, dentro da própria agência, em falar de regulação portuária, em regulação da navegação, estando debaixo da própria agência...

Sinceramente, eu tenho muita dúvida se haveria alguma sinergia em haver uma agência única de infraestrutura. E se for para pôr infraestrutura, a gente pode pôr também energia elétrica, telecomunicação. A gente cria uma agência nacional de infraestrutura e retiramos a ANP, a Aneel, Anatel, as agências...

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO. *Fora do microfone.*) - ...Ministério das Minas e Energia.

O SR. MÁRIO POVIA - Sim, mas veja, é tudo infraestrutura...

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Infraestrutura de transporte.

O SR. MÁRIO POVIA - Muito bem.

Então, eu não vejo, sinceramente, olhando do ponto de vista regulatório, eu não vejo essa sinergia, muito embora estejamos - e é importante que seja assim - embaixo de um mesmo Ministério, todo o planejamento. Não faz muito sentido olhar o setor aquaviário sem olhar os acessos terrestres. Isso... O porto por si só não conduz a nada. Ele é um elo de uma cadeia logística. E faz todo sentido que esse planejamento seja integrado.

Com relação aos fundos, também totalmente geridos em instância ministerial, a agência não tem qualquer ingerência sobre essa política pública.

A questão da praticagem. Na verdade, a assunção a prático se dá através de concurso público, que é conduzido pela Marinha. Isso é um modelo que funciona também em outros países, com uma variação ou outra. E essa concorrência na praticagem... A regulação hoje da praticagem está toda ela com a Marinha. Há um projeto de lei, salvo engano, de sua autoria, Senadora, pedindo que houvesse uma regulação econômica por parte da Antaq. Eu acho que não progrediu, pelo menos ainda não temos resultado com relação a isso. A agência está preparada, caso venha a ser instada a receber essa atribuição, mas hoje, na verdade, a própria Marinha reconhece que a regulação que ela exerce é de caráter técnico, não é de caráter econômico.

Mas eu queria ressaltar aqui, em termos de qualidade, o serviço de praticagem é muito bem realizado. Nós temos um baixíssimo nível de acidente no País. E acho também que o Tribunal de Contas está fazendo uma auditoria com relação a isso. E também a BR do Mar tem tratado essa questão - pelo menos nas questões de cabotagem, nesses navios que visitam mais os portos se poderia ser possível a dispensa de práticos. Acho que isso já seria uma medida bastante boa.

Quanto à mão de obra avulsa, gerida pelo Órgão Gestor de Mão de Obra, aqui nós temos que ver com uma certa reserva esse assunto, Senadora. Uma coisa é nós pensarmos em portos: um terminal de contêineres, por exemplo, que opera 24 horas, nos 365 dias do ano, com janelas. Mas há operações *spot* nos portos organizados em que a mão de obra avulsa é muito bem-vinda e reduz os custos fixos. Ou seja...

A SRA. PRESIDENTE (Kátia Abreu. Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO. *Fora do microfone.*) - Reduz o quê?

O SR. MÁRIO POVIA - Os custos fixos à operação. Porque o que acontece? O operador portuário trabalha no cais público. Então, ele contrata a mão de obra para aquela operação. Ele não precisa colocar na folha de pagamento o trabalhador portuário. Então, o OGMO não é, necessariamente, uma mão de obra avulsa, não é, necessariamente, via de regra, um aumento, vamos dizer, uma rubrica de aumento de custos. Dependendo do perfil do porto - e há portos que não trabalham com arrendatários, há portos que operam em regime público -, a mão de obra, nesses casos, é conveniente.

Então, eu acho que esse é um assunto evidentemente para se debater. Acho que a questão, volto a dizer, é que, quando os terminais passam a se especializar realmente, faz mais sentido a mão de obra ser contratada em regime celetista.

Quanto à questão do afretamento, não há demora da Antaq, Senadora. A Antaq disponibiliza o sistema de afretamento, que se chama Sama. A Antaq não tem ingerência direta em condições normais de temperatura e pressão. As próprias empresas entram no sistema, alimentam o sistema, dizem a carga, a disponibilidade. O prazo é em horas; dependendo da operação, é em horas. Então, não há demora da Antaq em dar respostas. A Antaq pode vir a demorar a dar a resposta se houver algum problema que suscite uma arbitragem, uma espécie de arbitragem que é realizada. Mas eu não tenho notícia - se a senhora puder depois me encaminhar algum caso mais específico -, mas eu não tenho notícia. Pelos números que foram apresentados, foram mais de 5 mil afretamentos realizados em 2018, e nós não temos notícia de que demora seja um problema na questão de afretamento.

Eu não vou falar do querosene de aviação, mas eu vou falar no *bunker*, principalmente agora, com a norma do baixo teor de enxofre. O nosso petróleo aqui, Senador, tem baixo teor de enxofre, e, quando a Petrobras recorre a preços internacionais, é o pior dos mundos para a gente, não é? Porque o que acontece? Onde a gente tem vantagem competitiva, a gente pega o preço internacional, e tudo o mais que são problemas sistêmicos do Brasil, de ambiente de negócios, taxa de juros alta, a gente suporta o custo. Então, aí eu quero fazer coro com a senhora: eu acho que a Petrobras não pode pegar simplesmente um preço internacional e repassar isso para o setor.

Nós temos que usar, sim, da vantagem competitiva que nós temos, é necessário isso, e alguma medida tem que ser tomada. A gente não quer que o Governo vá lá e tenha ingerência sobre a Petrobras, mas a Petrobras não pode tratar desse assunto... Pega o preço internacional e, às vezes... Pega o preço lá em Singapura, que é o maior deles, e aplica aqui, internamente.

Evidentemente que nós temos uma formação de custo diferente. O nosso petróleo é favorável, com baixo teor de enxofre, e a gente vai pegar um preço internacional? Não faria muito sentido. Eu acho que aí, sim, cabe uma política de minimamente viabilizar, vis-à-vis com o que a senhora colocou com o subsídio que há com o diesel, porque a cabotagem concorre diretamente com o modal rodoviário.

Eu tive uma reunião no Ministério da Infraestrutura e ouvi do próprio Ministro Tarcísio a questão da redução do Fundo da Marinha Mercante. Então, ele já está trabalhando provavelmente com essa agenda, alinhado com o que a senhora diz. Ele não falou num único fundo, mas falou em reduzir isso, dado que o sistema já está bem retroalimentado.

Quanto à questão da utilização do fundo para privilegiar a indústria naval, isso é uma política industrial. Particularmente, eu gostaria de ver, no Brasil, uma indústria naval pujante. Nós tivemos aí uma... Evidentemente, não dá para competir com preços em nível de China, mas me parece que o Brasil já vinha numa vertente já competindo com preço de Coreia, e é uma pena que nós tenhamos chegado a um retrocesso com relação a isso.

De toda forma, a BR do Mar, essa medida provisória que se pretende colocar, trata de uma flexibilidade e de talvez utilizar, nesse financiamento, para a reparação naval. A gente ainda doca muito no exterior, e é uma rubrica importante deixarmos gerando emprego aqui no Brasil para isso.

E sobre, então, a BR do Mar, a última informação que eu tenho, Senador, é que seria através de medida provisória. Não tenho notícia de que tenha havido um recuo nesse sentido. Do que ouvi, em termos de apresentação, é uma legislação bastante interessante, caminhamos para a melhoria, e eu espero que não haja retrocesso nisso; que o Governo, que o Ministério da Infraestrutura leve adiante esse projeto, porque vejo particularmente como positivo.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Muito bem.

Senadora Kátia Abreu.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO. Para interpelar convidado.) - Eu gostaria de fazer a réplica, não sei se depois dos dois colegas ou agora... Posso fazer?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - V. Exa. tem a palavra.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO. Para interpelar convidado.) - Muito obrigada.

Com relação à Marinha, eu não estou discutindo a eficiência da Marinha em treinar; eu estou discutindo custos. Todo lugar do mundo onde não há concorrência os preços não são baixos, comparativamente aos lugares onde há concorrência. Então, isso é uma lei de mercado. Isso não se discute. E, quando há um bem natural, normalmente a regulação funciona duro para abaixar o preço.

Eu recebi, por exemplo, que os órgãos como Ministério Público Federal, TCU e SAE apontam que a Antaq não combate a concentração de mercado, e alguns deles ainda concluíram que há o claro favorecimento a um determinado grupo de empresas de cabotagem. Como, então, o senhor poderá contraditar? Claro, isso inclusive foi matéria no G1, no dia 7/9/2019, agora, nesse final de semana. Então, com relação à praticagem é isso.

Com relação a esse tratamento diferenciado de cabotagem e longa distância, exportação e mesmo país, o senhor me desculpe a franqueza, mas a Antaq existe desde 2001, são quase 18 anos, e vocês não conseguiram, ao longo de todo esse período, diferenciar cabotagem... Quantos Governos foram passados? Não, o Governo é de esquerda, o Governo é de direita... Vocês tiveram oportunidade de passar por todos os Governos e a todos os gostos, e não conseguiram fazer o básico, que é diferenciar o tratamento interno do tratamento de exportações. Então, eu registro que essa separação entre essas agências não está dando eficiência ao Brasil. Se estivesse funcionando a toda capacidade, nós não estaríamos aqui questionando - eu particularmente - a existência desse tanto de agência, para não funcionar, como por exemplo a Anac, da aviação civil, cujo Presidente esteve aqui, por várias vezes, e disse para nós claramente que ele não tem a função, a

prerrogativa por lei, de... Não é impor preço, mas fiscalizar cartel e fiscalizar o abuso nas tarifas. Então, pelo jeito, a Antaq eu não sei se tem também essa prerrogativa, ou se há em lei e não está fazendo, como é o caso da Anac. Então, o senhor pode esclarecer aqui para todos nós.

Por último, eu gostaria que o senhor também falasse... Ah, sobre o Ogmo, é o seguinte, teoricamente ele é lindo: eu contrato só a hora que eu quero; só que é pelo horário que está estabelecido, a quantidade de pessoas eu sou obrigada a absorver, se eu preciso de dez não pode - estou chutando os números -, mas se eu precisar de dez marinheiros, não posso, eu tenho que pegar os 18 que estão na caixinha do Ogmo para contratar. Então, é a primeira vez, nesses mais de dez anos que eu estudo cabotagem, que ouço alguém dizer que o Ogmo é bom para o Brasil. Se fosse bom estaria funcionando no mundo inteiro. Nós conseguimos eliminar muita coisa, os abusos do Ogmo, tiramos uma parte dele, mas ainda ficou muita coisa. Então, é a primeira vez, eu registro, que ouço alguém elogiar o sistema de Ogmo.

Por último, comentar, ainda sobre a burocracia, o Porto sem Papel. A quantas anda? Porque há quase 10 anos nós estamos pelejando com o Porto sem Papel. O que a Antaq está fazendo para acelerar o Porto sem Papel?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço V. Exa., Senadora Kátia Abreu.

Na sequência, Dr. Mário Povia vai responder. Mas eu ouviria os Senadores na sequência antes, porque V. Sa. já responde a todos na mesma sequência.

Senador Luis Carlos Heinze.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS. Para interpelar convidado.) - Presidente; Diretor Mário, prazer em o estar recebendo aqui.

Na linha do que a Senadora Kátia colocou, eu pegava rapidamente agora, viu Kátia... Eu peguei transporte, lá no Porto de Rio Grande, porque nós temos ali exportação de contêiner, US\$200 por contêiner, Porto de Callao, no Peru no Peru, US \$75; na Argentina, em Buenos Aires ou Montevideú, próximo de US\$100, a metade praticamente do que nós pagamos ali em Rio Grande.

Aqui está um segmento também exportador lá da região de Caxias, não sei se vocês têm dados... Isso é importante, precisamos dessa regulação, porque senão tira a competitividade dos nossos portos, e nós precisamos fazer a exportação. E temos que usar então esse custo Brasil, que ele vai embutindo e chega aos empresários, e, no nosso caso, os produtores ou na região da Serra Gaúcha, o pessoal ligado à CIC de Caxias, que também são grandes exportadores e sentem na pele essas questões. E, às vezes, o que nós temos em alguns segmentos... Contêiner, por exemplo, temos só um terminal no Rio Grande. Ele é dono do negócio, ninguém impõe nada para ele. Quer dizer, isso prejudica a economia de um Estado. Só disso que eu queria lhe deixar esse recadinho aí, obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço V. Exa., Senador Luiz Carlos Heinze.

Senador por Minas Gerais, Carlos Viana, V. Exa. tem a palavra.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG. Para interpelar convidado.) - Apesar de as questões de portos não estarem geograficamente ligadas ao Estado de Minas Gerais - bem que gostaríamos de ter uma praia dos mineiros, mas a história nos relegou as montanhas, então nós aproveitamos de toda maneira -, mas quero caminhar aqui com o Senador Heinze nessa questão do custo do País e, com a Senadora Kátia, na questão dessas reservas de mercado, que nós não conseguimos entender no século 21.

Essa questão dos práticos, por exemplo, é um assunto que o Brasil discute há mais de 50 anos sobre essa reserva. Por que somente uma escola, somente a Marinha pode formar um profissional? E o Brasil precisa dele. Naturalmente, por enquanto, porque nós vamos chegar a determinados momentos em que os portos serão também como os aeroportos, a ancoragem será feita automaticamente por via digital e computador. Nós vamos chegar a isso muito breve.

Mas enquanto nós ainda não temos, estamos desenvolvendo, custamos a ter no Brasil uma política de privatização e concessão dos portos. Estamos agora discutindo a utilização dos portos do Norte dentro da Ferrovia Norte-Sul, que também é outro questionamento que nós fizemos aqui, acompanhando a Senadora Kátia, sobre o acerto do acordo que Governo fez, que vai em inviabilizar a exploração completa no País de uma ferrovia, que só de transporte de navio para Europa economiza seis dias, seis dias!

São decisões que nós muitas vezes questionamos e não entendemos. Há premência, urgência, necessidade de caixa? Mas nós não podemos discutir isso por mais um ano, um ano e meio pelo menos para termos negócios melhores em nome do povo e dos contribuintes?

Então, hoje, o senhor nessa divisão de agências... O que nós estamos fazendo é trocando seis por meia dúzia. Se nós não tivermos, de fato, políticas públicas, como o senhor gostou de pontuar, destinadas a tornar o Brasil um País melhor para exportação, com um custo menor; se nós não tivermos uma regulação que abra esse mercado e que permita a concorrência para que essa política pública funcione, só vamos criar despesas.

A começar que as agências, em sua maioria, os nomes que são trazidos aqui a esta Casa, e no meu primeiro mandato tenho observado, a maioria são políticos, são pouquíssimos os nomes técnicos, Presidente, que vêm aqui pedir para serem nomeados. São nomeações da própria gestão anterior, por exemplo.

Vou citar a Agência Nacional de Mineração. Não temos um mineiro lá, apesar de sermos hoje ainda o maior Estado produtor de minério. Todos são políticos, advogados, administradores, indicados dos nomes que comandavam esta Casa no passado e que ficam lá dois anos, quatro anos como Presidentes sem o conhecimento necessário ou, quando têm o conhecimento necessário, são oriundos da iniciativa privada, de empresas que têm interesses nas regulações. As agências no Brasil ainda não cumprem o papel delas.

O que eu espero - V. Exa. está aqui e isso é uma constatação - é que nós tenhamos, de fato, como o senhor disse, regulações que tornem o País, hoje, mais aberto a receber investimentos e políticas públicas voltadas a um Brasil com um custo menor e, de fato, dentro dos interesses do povo e do mercado internacional, para o nosso desenvolvimento.

Se o senhor quiser comentar, fique à vontade, mas eu digo claramente que, até o momento, e eu gostaria que fosse diferente com o senhor, nós estamos abrindo novas agências e trocando - no popular nosso, de Minas Gerais - seis por meia dúzia. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço a V. Exa., Senador Carlos Viana, representante de Minas Gerais neste Senado da República.

Eu asseguro a palavra ao Dr. Mário, mas eu queria antes, só já acrescentar aqui para reflexão - eu acho que os questionamentos, as ponderações dos Senadores já foram riquíssimos -, nessa questão que a Senadora Kátia mencionou, envolvendo a nossa Marinha, algo que também vejo como importante, especialmente para a navegação interior, onde a gente tem um pouco mais de problema nessa questão. A Marinha cumpre esse papel de controle e esse monopólio natural de formação, mas ela não cumpre um outro papel, por exemplo. Aliás, nem ela nem ninguém. Nós não temos, por exemplo, segurança na navegação, nós não temos uma polícia marítima. Nós não temos uma polícia da Marinha para cuidar da segurança na navegação. Quem é que cumpre esse papel? Não há quem cumpra hoje. Isso corre por conta e risco do empreendedor, do operador. Então, é preciso realmente repensar essa questão toda, e esse eu acho que é um assunto central.

Outro aspecto que eu queria colocar aqui para a sua análise e reflexão é que o Centro-Oeste brasileiro vem despontando como o mais importante produtor de *commodities* brasileiro. Apesar da grande distância que nós temos dessa Região aos portos, existem rios caudalosos, rios grandes, rios navegáveis que não são explorados. A região do Mississipi, por exemplo, nos Estados Unidos, é um exemplo de exploração desse modal. Talvez, no Brasil, a única diferença - e isso começou ainda lá atrás e cresceu muito durante o Governo Fernando Henrique - tenha sido a expansão da navegação pelo Rio Madeira. É talvez a maior referência que nós temos de navegação interior no Brasil na atualidade. Embora nós tenhamos muitos rios com capacidade para navegação, o Brasil tem tratado a questão da navegação de forma muito desconectada da *expertise* de exploração disso. Ou seja, não é só um rio, depende de investimentos, tem toda uma infraestrutura, tem toda uma necessidade de política de investimento: segurança, dragagem, sinalização, portos. Por que não se avança nessa área? Por que nós temos tanta dificuldade para avançar, sobretudo - repito - na navegação interior?

Nós temos um modelo rodoviário absolutamente estrangulado, rodovias hoje que não dão conta do fluxo de cargas que nós temos, violentas, inseguras. E temos potencial para expandir no modal hidroviário. Então, a pergunta que deixo a V. Sa. é: o que falta para que esse modo de transporte seja efetivamente utilizado? Os problemas são de ordem ambiental? É esse o problema, é a questão ambiental? Falta de financiamento? Falta de planejamento? Como contornar essa situação? Ou é o conjunto de todos esses problemas, para a gente poder dar mais utilidade?

E outra coisa, outro aspecto em que eu acho que a Antaq, na minha visão, deveria trabalhar um pouco mais é que nós temos uma lei, a Lei das Águas, criada tempos atrás. A ANA tem um papel relevante no uso múltiplo das águas, e nós temos uma legislação que estabeleceu essa diretriz. Mas, quando você vai fazer um empreendimento, como aconteceu no caso de Rondônia, dois complexos hidrelétricos, Jirau e Santo Antônio, você tem duas usinas que não têmclusas. E onde fica o uso múltiplo das águas? Recentemente, fiz uma provocação a eles e falei: "O empreendimento, no projeto original, tinha a previsão dasclusas". Aliás, fizeram, graças a Deus, e a resposta que eu tive é que fizeram já com uma estrutura que comporta a construção dasclusas; menos mal. Mas eu acho que aí, enquanto agência que representa o interesse da navegação, nesse diálogo muito conectado com o interesse nacional, com o desenvolvimento nacional, é preciso impor

aquilo que foi estabelecido no comando normativo, que é o uso múltiplo das águas. Nós não podemos permitir complexos hidrelétricos, como aconteceu recentemente no Brasil, sem que o empreendimento, já na execução do empreendimento, tenha lá não só a previsão da eclusa, mas a concretização, a obra feita e, ao final, a eclusa pronta. Não importa se não há navegação naquele momento. Há muita coisa que, no passado, nós não tínhamos no Brasil e que hoje temos. Então, esse é um setor dinâmico, tem que deixar essa passagem. O Brasil pede passagem pelas águas. Nós não temos o direito de impedir o progresso, o desenvolvimento que vai, sobretudo, passar, no futuro, e nós já estamos atrasados nisso, pela navegação.

Então, eu queria fazer essas ponderações aqui, muito superficiais, mas que considero extremamente importantes, porque esse é um setor em que eu acredito muito e acho que temos que avançar nele. Nós chegamos ao ponto de estrangulamento no setor rodoviário. Temos que expandir pela via do setor ferroviário, o modal ferroviário, e sobretudo em razão dos aspectos que envolvem tanto a questão ambiental, o baixo impacto, como a questão econômica, menor custo, e na questão hidroviária, sobretudo, a navegação interior.

Essas são as ponderações para a sua reflexão e lhe asseguro a palavra para responder aos Senadores.

O SR. MÁRIO POVIA - Ok.

Com relação à Senadora Kátia Abreu, e queria esclarecer que eu não estou aqui a defender o Ogmo. Inclusive, acho que atitudes abusivas do Ogmo nós temos que combater. A Agência está pronta para responder a qualquer denúncia de abuso, se ocorrer. E nós temos algumas demandas de Ogmo de que estamos cuidando. A minha ponderação foi de que o Ogmo, de *per si*, não significa que seja um modelo retrógrado. Em alguns tipos de portos, onde não há arrendamento portuário, onde haja operações predominantemente em cais públicos, operações spot, é o modelo aderente. É apenas isso. Mas não estou defendendo aqui ineficiência, não estou defendendo abusividade. Pelo contrário, nós estamos aqui para combater; a razão de ser da agência é exatamente nesse sentido, de combater ineficiências e abusos.

A questão de... Eu queria separar um pouco o que é praticagem do que é cabotagem. A praticagem, sim, opera em monopólio natural, por isso é bem-vinda, Senadora, a iniciativa do seu projeto de lei de que haja uma regulação econômica. Volto a dizer, a agência está preparada para isso, se nós recebermos essa atribuição levaremos adiante essa missão. Então, há, sim, um monopólio natural na praticagem.

Não há, Senador Carlos Viana, a ausência de práticos. Nós não temos déficit de práticos, é importante que se diga isso. A Marinha disponibiliza, através desses concursos, o quantitativo suficiente. O que não há é a questão de modelo. O modelo é separado em zonas de praticagem e há o que a gente chama de rodízio único, o que impede, efetivamente, qualquer tipo de concorrência. Daí o monopólio natural citado pela Senadora Kátia Abreu e fazer, sim, algum sentido que haja uma regulação econômica, não simplesmente a regulação técnica por parte da Marinha do Brasil. Por isso, vemos com bons olhos a iniciativa do projeto de lei da Senadora.

A concentração de mercado na cabotagem é uma outra coisa. Hoje nós temos mundialmente o fenômeno da concentração de mercado na navegação, o que preocupa países como Estados Unidos, China, enfim, União Europeia. Está todo mundo preocupado com essa concentração de mercado na navegação.

E aí eu pergunto: se nós abrirmos o nosso mercado de cabotagem, como quer o Ministério da Economia, como tem sugerido o Ministério da Economia, a Secretaria de Acompanhamento Econômico, o órgão sucessor, enfim, nós estamos abrindo para quem afinal? Para o mesmo estrangeiro que já opera aqui e que vai operar diretamente, quer dizer, nós vamos tirar uma rubrica hoje que está em reais para dolarizar essa rubrica. O Brasil é um país sensível ao câmbio, então, na primeira crise cambial que houver o nosso frete de cabotagem aumentará automaticamente. Eu não vejo muito sentido nisso e, volto a dizer, a questão da cabotagem, hoje, nós estamos trabalhando num processo de viabilização da cabotagem. Aqui estou falando de carga geral, de contêiner, dado que a cabotagem em granel líquido vai muito bem, obrigado.

Então, a cabotagem de carga geral, a nossa briga hoje é para tirar cargas do rodoviário em trechos absolutamente absurdos de 2, 3 mil quilômetros e trazer isso para uma BR marítima que não precisa asfaltar, que está ali disponível. E aí, sim, nós estamos falando de uma concorrência de atratividade do setor de cabotagem. Hoje as empresas de cabotagem estão fazendo *joint* para ter volume de carga para movimentar. Então, se abrirmos o mercado de cabotagem, vamos pulverizar ainda mais. Parece-me que o problema na cabotagem não é de concorrência, é de viabilização nesse momento.

Do jeito que colocam a coisa, parece que a agência impede que as empresas operem na cabotagem. Negativo! O CNPJ no Brasil e uma embarcação registrada saem com uma outorga em 30 dias, não há barreira de entrada nenhuma na cabotagem. O que não tem se mostrado é viabilidade a ponto de empresas quererem entrar nessa área.

Então, nós queremos, sim, que as empresas entrem e estamos trabalhando no quê? Em uma melhoria do ambiente de negócios. O Brasil é um país que gera muito imposto. Há empresas que têm uma interface internacional, mas por mais nacionalista que seja o seu CEO, o seu diretor, o seu proprietário, vai colocar sede no Brasil, Senador? Com essa esquizofrenia tributária que nós temos?

Então, nós temos que trabalhar, sim, e simplificar; ter um Simples, talvez, para as empresas de navegação para viabilizar a bandeira brasileira. Eu acho que é nesse sentido que a gente tem que trabalhar.

A questão da concentração de mercado. É importante que se tenha em mente que nem sempre ter maior concorrência signifique preços mais baixos. Há uma economia de escala que, às vezes, se justifica, mas a agência, a concorrência é sempre boa para regulação. Nós sempre gostamos, é importante que a concorrência exista. Agora, é importante que se diga também que não há barreira de entrada.

Se o Senador Marcos Rogério quiser constituir uma empresa de navegação, adquirir uma empresa, uma embarcação, registrar em seu nome, sai com a outorga em 30 dias para operar. É muito tranquilo com relação a isso.

Volto a dizer, a questão é de atratividade, e o ambiente de negócios no Brasil a gente espera que melhore. Nós temos aí uma lei de liberdade econômica e os preços portuários são livres. O modelo portuário opera com preço livre, porque a gente tem que trabalhar, sim, para termos eficiência e competitividade.

Mas eu queria abordar essa questão, Senador, dos preços portuários. Saiu um relatório do Banco Mundial, dizendo que movimentar um contêiner no Chile custa US\$900 e no Brasil são dois mil e poucos dólares. Esse número está errado. Evidentemente, está errado, não é isso. Isso pode custar nos portos da Ásia, que fazem transbordo, tiram a caixa daqui, põem para lá. Nos portos que fazem internalização de cargas, não é possível que o Chile tenha esse... Então, há um erro de metodologia e a gente tem buscado aí ter uma base, uma base forte para podermos combater essas informações equivocadas.

A outra questão é com relação à modalidade de contratação. Como o Brasil tem essa característica de gerar preços mais altos por um ambiente de negócios, o que ocorre hoje? O importador importa CIF, está certo? Ou seja, ele deixa que o seu *partner* no exterior contrate o transporte e exporta FOB. Ou seja, eu ponho a carga no porto e quem arca com o transporte é a empresa no exterior. Com isso, nós abrimos mão dessa rubrica.

E nós reclamamos do quê? Reclamamos de custos associados que o armador acaba repassando para a carga. Mas, na medida em que se contrata isso no exterior, perde-se a gestão. As grandes empresas que fazem a gestão dessas rubricas não reclamam. Quem bate na agência reclamando é nesse sentido, "ah, mas estão me cobrando lá no exterior". Bem, por que não contrata o frete aqui? Ia ser possível contratar o frete aqui. Os custos portuários estão dentro, estão embutidos dentro de uma rubrica maior, que é frete.

Então realmente é normal, reclamar faz parte do jogo, mas eu volto a dizer: o Brasil, na questão de custos portuários, vem melhorando gradativamente. Nós temos hoje um ambiente concorrencial mais forte. Em Rio Grande só há um terminal de contêineres, mas ele concorre com Imbituba. A carga vai para Imbituba rapidinho.

O SR. PRESIDENTE (Luis Carlos Heinze. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Estão indo para lá?

O SR. MÁRIO POVIA - Vai, vai mesmo, porque, se não trabalhar bem, a carga vai para outro porto e o mercado continua aberto a terminais privados.

Então, há, sim, uma concorrência interporto e interportos.

(Soa a campanha.)

O SR. MÁRIO POVIA - Então, essa era uma questão que eu gostaria também de deixar registrada aqui.

O Porto sem Papel, Senadora, não está com a Antaq, o Porto sem Papel está com o Ministério. A notícia que nós temos é de que nós estamos desburocratizando. Há o Portal Único de Comércio Exterior também, agora, nós temos que dar um pouquinho de tempo para as coisas. A burocracia é realmente complicada, mas a notícia que nós temos é que tempos de desembaraço estão sendo reduzidos com uma velocidade bastante boa pela Receita Federal.

Quando a senhora coloca que a Antaq, com seus 17 anos, não resolveu o problema, é porque o problema não é da Antaq, não. Se a senhora me der poder de ir à Receita Federal e dizer como eles têm que trabalhar, vai ser um prazer. Mas eu não posso, a Receita Federal também é um órgão regulador. Ela é uma autoridade alfandegária. Eu não posso chegar à Receita Federal e dizer: olha, vou pintar de amarelo o contêiner que está na cabotagem e você dá um tratamento diferenciado. Está mais na atribuição desta Casa aqui talvez estabelecer parâmetros regulatórios para a Receita Federal.

(Soa a campanha.)

O SR. MÁRIO POVIA - A agência reguladora hoje é obrigada a fazer audiências públicas. A Receita Federal publica uma instrução normativa no Diário Oficial e a gente fica sabendo. Por que a Receita Federal não faz audiência pública? Por que não há uma agenda regulatória para a Receita Federal também?

São questões como essas que estão mais na atribuição desta Casa do que da Antaq, me desculpe. Nós não somos autoridade alfandegária. Nós até gostaríamos de ter esse poder todo de resolver os problemas do Brasil, mas nos portos hoje o que não falta é autoridade. Tem autoridade portuária, autoridade marítima, Polícia Federal, Receita Federal, Agência de Vigilância Sanitária, órgão do Ministério da Agricultura. Então, há muita autoridade dentro de um porto, daí a complexidade de se lidar com toda essa burocracia.

Muito bem. Eu gostaria de passar agora à questão que o Senador Carlos Viana colocou da politização nas agências reguladoras. Nas agências de infraestrutura, todo mundo é sabatinado aqui nesta Casa. Os senhores que aprovam aqui. Eu fui sabatinado aqui duas vezes, estou no meu segundo mandato. Sou funcionário de carreira da agência desde 2006, sou concursado. Não tenho ligação política, mas também não tenho nada contra quem tem indicação política, contanto que tenha o perfil para executar a tarefa.

E a captura, sim, preocupa. Eu, como cidadão, também me preocupo com a captura das agências. Então, eu quero aqui também me solidarizar com essa preocupação que o senhor tem.

Por fim, Senador Marcos Rogério, a questão da praticagem. Volto a dizer, nós não temos problemas de qualidade nem temos problemas de quantitativo de práticos. Temos, sim, uma ausência de regulação. Volto a dizer: se o projeto de lei da Senadora Kátia Abreu for convertido em lei, a Antaq está preparada, si, para fazer a regulação econômica e atuará nesse sentido.

O Rio Madeira é a referência, o senhor tem toda a razão. O Rio Madeira é uma referência na viabilização. O que se escoia de Porto Velho e Itacoatiara, por exemplo, é um fenômeno. E o senhor usou uma palavra que é realmente isso: a questão da navegação no Brasil está desconectada. Eu acho que é isso. Nós perdemos uma visão holística da navegação do Brasil e é a preocupação que o externei anteriormente. Se nós olharmos a navegação em si, não faz muito sentido viabilizar uma concessão ali cobrando tarifa. Ali tem que ser uma PPP, e entender que aquilo é algo para se viabilizar por força de uma racionalidade logística e por força de um apelo ambiental fortíssimo de uma integração regional.

Então, eu acho que é com essa visão, mas eu queria que fosse dado um voto de confiança ao Ministério da Infraestrutura. Penso eu que o Ministro Tarcísio, já na próxima etapa, virando essa chave da BR do Mar, vai se debruçar sobre esse assunto. E acho que é importante que se dê tempo ao Ministério da Infraestrutura para isso. E evidentemente a Antaq está totalmente alinhada em trabalhar nessa questão.

O uso múltiplo das águas, questão da Agência Nacional de Águas. Eu queria reportar ao senhor o que aconteceu em 2014, quando a hidrovía Tietê-Paraná unilateralmente foi desativada, por conta de uma decisão do Operador Nacional do Sistema. A Antaq se insurgiu na época, nós levamos esse assunto à Casa Civil e, de lá para cá, isso mudou. Hoje em dia, há reuniões periódicas na Agência Nacional de Águas, que assumiu efetivamente essa atribuição. Até então, o setor elétrico dominava isso. Então, hoje não. Hoje nós temos um órgão regulador à frente disso, eu quero aqui testemunhar isso.

E a questão das eclusas. Isso foi positivado numa lei, acho que no final de 2014. As novas usinas, portanto, já terão previsto, se não a eclusagem, o encabeçamento, que é o componente de engenharia. E acho que nós temos esse passivo para vencer. É um passivo caro, construir agora é caro, mas nós vamos ter que dar um jeito nisso, porque senão a gente não consegue viabilizar a navegação o ano inteiro.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Eu agradeço V. Sa.

Senador Heinze, V. Exa. tem a palavra.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Eu agradeço também a presença do Gasparim, do Bisi e do Gelson, representantes da CIC de Caxias, da Serra Gaúcha, que estão nos visitando hoje e também têm interesse direto nessa questão.

Só para colocar a V. Exa., eu estou trabalhando nesse assunto no Rio Grande do Sul. Vou fazer justiça ao Ministro Tarcísio, nós temos já concessões do Rio Taquari, no Município de Estrela, concessão para a iniciativa privada; eu tenho agora Charqueada, em Montenegro, já estão tramitando aqui, na Diretoria Aquaviária, e facilita o processo, porque o Ministro já determinou que seja feito sem burocracia.

Senadora Kátia, no Município de Charqueadas, desde 1980 o porto não funciona, e há investidor que quer investir R \$70 milhões. Dá para a iniciativa privada! Já que o Governo não vai fazer, que não atrapalhe. Então, lá nós estamos conseguindo fazer com que isso funcione.

Agradeço ao Ministro Tarcísio, porque essas questões, seja com o Dnit, no Departamento Aquaviário, com a Karoline, ou seja, com ele mesmo, essas coisas já estão, lá no Estado nós temos querendo fazer funcionar essas coisas que estavam paradas.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço a V. Exa., nobre Senador Heinze. Dou as boas-vindas aqui aos seus convidados também à Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Apenas para citar V. Exa., V. Exa. citou aqui o Ministro Tarcísio, antes de iniciarmos os trabalhos da Comissão de Infraestrutura, eu participava, - e lá estava também o Ministro de Infraestrutura - do 11º Congresso Brasileiro de Rodovias e Concessões, que está acontecendo inclusive hoje e amanhã, no Centro Internacional de Convenções do Brasil, um evento grandioso com todos os atores desse segmento, um *showroom* bem instalado, painéis para debate...

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - É pelo Ministério?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Não. É um o evento está sendo organizado pela ABCR, o ex-Ministro César Borges é que está à frente. Ele nos convidou, eu estive lá, participei, dei uma palavra na abertura do evento. Estavam o Ministro Tarcísio de Freitas também, o Ministro Benjamin Zymler, Ministro do Tribunal de Contas da União, e o Presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, também presente. Um evento bastante prestigiado, discutindo esses temas que eu acho que são temas centrais para o Brasil.

Em razão desse evento, você acaba buscando algumas informações que desnudam a situação no Brasil, que é lamentável. A gente fala dos problemas aqui da navegação, porque o tema na ordem do dia agora é a navegação, mas quando você vai falar das rodovias, nós temos um dado aqui que é interessante: nós temos quase 2 milhões de quilômetros de rodovias no Brasil, 1,7 milhão de quilômetros. E nós não chegamos a 13% desse volume todo de rodovias pavimentadas. Veja, não chega a 13% de rodovias pavimentadas. Se nós compararmos, em termos de extensão, Brasil, China e Estados Unidos são equivalentes em termos de extensão de volume de rodovias, mas é uma é uma diferença gigantesca - sem entrar no mérito da qualidade do serviço de infraestrutura daquilo que foi feito ao longo do tempo.

Então, o Brasil tem gargalos enormes, tem desafios enormes, mas eu fico feliz aqui - aproveitando a fala de V. Exa. para fazer esse reconhecimento também -, porque eu acho que o Ministro Tarcísio tem sido bastante atencioso com isso, não só no campo das rodovias, também no avanço das concessões ferroviárias, também no campo do setor hidroviário. Eu acho que nós temos uma chance grande de avançar, e sem o temor, e sem a demonização, sem a satanização do setor privado. Eu sou adepto daquela visão de que quanto menos Estado melhor. Estado tem que regular, tem que controlar, tem que cobrar, mas ele não pode querer abraçar tudo e oferecer um serviço de péssima qualidade, diminuir o aspecto de eficiência e competitividade do País. Eu acho que nós estamos vivendo um momento de abertura para isso, e eu queria fazer esse registro aqui absolutamente importante. Quando vi o percentual de pavimentação que nós temos no Brasil, eu vi que o nosso desafio não é pequeno, é monumental.

Dr. Mário, mais uma vez minha gratidão por sua presença aqui na Comissão de Serviços de Infraestrutura. Deixo a palavra para suas considerações finais. E agradeço também à equipe técnica e aos demais diretores da agência.

O SR. MÁRIO POVIA (Para exposição de convidado.) - Agradeço ao Senador Marcos Rogério pela oportunidade de prestar contas, de dizer o que a agência fez, está fazendo, o que está no horizonte da agência. Cumprimento a Senadora Kátia Abreu também pela participação aqui.

Os nossos desafios são grandes, a gente tem muito o que fazer, mas eu acho que nós estamos num ciclo virtuoso. Acho que já temos problemas mapeados, temos problemas encaminhados, soluções encaminhadas e acho que a nossa convergência é, ao fim e ao cabo, termos um país mais justo, um país mais competitivo, uma infraestrutura que nos permita escoar os produtos com menor custo, receber também os insumos com menor custo e gerar emprego, renda e desenvolvimento nacional. É isso.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço imensamente ao Dr. Mário Povia, Diretor-Geral da Antaq, que compareceu aqui cumprindo os termos regimentais para prestação de contas e também respondendo aos questionamentos e ponderações dos Senadores da República.

Muito agradecido. Leve nossa salvação à toda equipe e aos demais diretores da agência. Esta Comissão estará sempre de portas abertas para recebê-los e debater os temas que são fundamentais para a navegação brasileira. Eu sou um entusiasta dessa área, embora entenda realmente que esse é um campo em que a gente tem que avançar muito, especialmente estimular a navegação interior. Repito: nós temos muitos rios navegáveis e há pouca exploração desse campo. O Brasil ainda está muito aquém do que poderia.

Concluída, portanto, a fase da audiência pública, retorno à fase deliberativa da Comissão.

Consulto o Plenário para saber se todos os presentes já votaram.

Vamos encerrar a votação.

Declaro encerrada a votação do Projeto de Lei do Senado 253, de 2016.

(Procede-se à apuração.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Doze votos SIM.

Nenhum voto contrário.

Treze é o quórum.

O projeto está aprovado.

Aprovado o substitutivo, ficam prejudicados, portanto, o projeto e a Emenda nº 1-T, nos termos do art. 300, inciso XVI, do Regimento Interno.

A matéria será submetida a turno suplementar, nos termos do art. 282 do Regimento Interno.

Nada mais havendo a tratar, agradeço a presença de todos, especialmente do nosso convidado, Dr. Mário Povia, da Antaq. Está encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 11 horas e 34 minutos, a reunião é encerrada às 13 horas e 20 minutos.)