



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE COMISSÕES
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES MISTAS

ATA DA 7ª REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA DESTINADA A EXAMINAR E EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 595, ADOTADA EM 7 DE DEZEMBRO DE 2012, QUE "DISPÕE SOBRE A EXPLORAÇÃO DIRETA E INDIRETA, PELA UNIÃO, DE PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS E SOBRE AS ATIVIDADES DESEMPENHADAS PELOS OPERADORES PORTUÁRIOS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS", DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 54ª LEGISLATURA, REALIZADA NO DIA 19 DE MARÇO DE 2013, ÀS 14H30, NO PLENÁRIO Nº 6, DA ALA SENADOR NILO COELHO, DO SENADO FEDERAL.

Às catorze horas e cinquenta e dois minutos do dia dezoito de março de dois mil e treze, na Sala número seis da Ala Senador Nilo Coelho, sob a Presidência do Senhor Deputado José Guimarães, reúne-se a Comissão Mista da Medida Provisória nº 595, de 2012, com a presença dos Senadores Romero Jucá, Humberto Costa, Ana Rita, José Pimentel, Flexa Ribeiro, Eduardo Amorim, Blairo Maggi; e dos Deputados Geraldo Simões, José Guimarães, Jorge Bittar, Edinho Bez, Manoel Júnior, Roberto Santiago, Cesar Colnago, Beto Mansur, Onyx Lorenzoni, Mendonça Filho, Glaber Braga, Nelson Marquzezelli. Deixam de comparecer os demais membros. Havendo número regimental, a Presidência declara aberta a presente Reunião destinada à realização de Audiência Pública para debater a Medida Provisória. O Presidente convida os expositores Paulo Morceli, Superintendente de Gestão da Oferta da Diretoria de Política Agrícola e Informações da Companhia Nacional de Abastecimento; Eugênio Pio Costa, Diretor de Licenciamento Ambiental Substituto do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA; Ronaldo Lazaro Medina, Assessor do Gabinete do Secretário da Receita Federal do Brasil; Silvia Helena de Alencar Felismino, Presidente do Sindicato Nacional dos Analistas-Tributários da Receita Federal do Brasil – Sindreceita; para integrarem a mesa e, nessa ordem, realizarem suas respectivas exposições. Ao término das exposições, o Senhor Presidente dá início à fase de interpelações parlamentares, bem como de réplicas e tréplicas dos convidados. Fazem uso da palavra os seguintes Parlamentares: Deputado Roberto Santiago, Deputado Paulo Pereira da Silva, Deputado Mendonça Filho, Deputado Geraldo Simões, Deputado César Colnago, Deputado Edinho Bez, Deputado Beto Mansur, Deputado Manoel Júnior. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a Reunião às dezesseis horas e trinta e sete minutos, lavrando eu, Marcos Machado Melo, Secretário da Comissão, a presente Ata, que, lida e aprovada, será assinada pelo Presidente, Deputado José Guimarães, e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com o registro das notas taquigráficas.

Deputado José Guimarães
Presidente



(Texto com revisão.)

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Boa tarde a todas e a todos. Declaro aberta a 7ª Reunião da Comissão Mista, destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012.

Conforme nossa agenda, o Relator não está presente. Já chegará o Relator adjunto, de forma que, com alguns parlamentares presentes, nós vamos iniciar nossa audiência pública, até em respeito aos nossos convidados. Vou chamá-los à mesa.

Sr. Eugênio Pio Costa, Diretor de Licenciamento Ambiental do Ibama.

Não se encontra? *(Pausa.)*

Sr. Ronaldo Lázaro Medina, assessor do Secretário da Receita Federal do Brasil.

Srª Silvia Helena de Alencar Felismino, Presidente do Sindireceita. Está aqui.

Sr. Paulo Morceli, Superintendente de Gestão da Oferta da Diretoria de Política Agrícola e Informações (Dipai), da Conab.

Registramos apenas uma ausência. Nossos convidados já estão à mesa. Vamos aguardar a chegada do Relator adjunto. *(Pausa.)*

Concedo a palavra ao Sr. Paulo Morceli pelo tempo de dez minutos.

O SR. PAULO MORCELI – Boa tarde a todos.

A ideia aqui é passar, rapidamente, algumas informações sobre o agronegócio brasileiro, sobre a agricultura e a pecuária no Brasil, para que os senhores tenham ideia de um dos grandes setores demandantes de infraestrutura portuária no Brasil.

Por favor.

Estamos mostrando aqui a evolução da produção agrícola brasileira, tomando por base a safra 2006-2007, onde vemos que, nesse período, tivemos um crescimento de quase 300% em termos de produção, e graças à incorporação de produtividade.

Por favor, próximo.

O mapa de baixo nos mostra a evolução do deslocamento da produção. É importante notarmos que esse aumento da produtividade se deu por conta desse deslocamento: saiu de áreas onde a produtividade era menor e foi para áreas mais produtivas, sendo que hoje o Centro-Oeste responde por 75% da safra brasileira.

Por favor, próximo.

Aqui é a produção de carne, onde vemos também uma evolução bastante importante: a carne de frango, com 310% de aumento; a suína, um pouco menos, e a carne bovina teve alguns períodos de rebaixa no último período, mas é uma produção também bastante relevante.



Por favor.

Graças a esse desempenho da agricultura, podemos ter uma balança comercial, hoje... Este ano que passou fechou com superávit de US\$20 bilhões, sendo que só o agronegócio trouxe um ganho de US\$80 bilhões, enquanto os demais setores trouxeram um déficit de US\$60 bilhões; ou seja, se não houvesse esse empenho do setor agrícola, nós certamente estaríamos trabalhando com dados negativos.

Por favor.

Aqui é a posição do Brasil quanto à produção e exportação. Vemos que, em vários produtos, estamos atingindo o patamar de maior produtor mundial. E, da mesma forma, também nas exportações. No caso do milho, por exemplo, nós aqui éramos o quarto exportador – são dados de 2001 – e já para este ano devemos atingir a cifra de segundo exportador mundial.

Por favor, próximo.

Aqui são exportações brasileiras em termos de demanda por fluxo portuário. Então, nós estamos aqui com a soja, que é o grande carro-chefe da agricultura brasileira; com os cereais, que aqui foram impulsionados grandemente por conta do milho; e com o café, que é um produto tradicional, do qual vem sendo mantida uma exportação bastante constante.

Por favor.

Exportação de carnes. Há algum tempo, nós somos os primeiros exportadores mundiais e continuamos em evolução. Com a carne bovina, temos ganhado bons mercados; e, com a carne suína, o Brasil tem também uma presença quase constante no mercado internacional.

Por favor.

Frutas. Somos também um importante exportador de frutas. Exportamos cerca de 1 milhão de toneladas de frutas frescas por ano. Em nozes, castanhas e frutas secas, a nossa participação é bem menor.

Por favor.

Falamos todo tempo em exportação, mas nós também somos usuários bastante intensos nas importações. Aqui nós estamos citando o caso dos fertilizantes, em que nós participamos, a agropecuária brasileira, com uma demanda em torno de 7 milhões de toneladas por ano.

Por favor.

Uma coisa importante: nós estamos aqui mostrando o Porto de Santos, a exportação de 2012. Vemos que basicamente 60% das exportações de milho e soja no Porto de Santos vieram do Mato Grosso, enquanto em São Paulo, no porto de sua origem, as exportações são menores, graças à produção menor nesse Estado.

Por favor.



No Paraná, é o inverso. O produto produzido no próprio Estado é o que representa o grande fluxo de exportação nesse porto. E, de qualquer forma, o Mato Grosso também tem uma participação bastante importante.

Por favor.

A agricultura brasileira tem uma vantagem em relação a muitas agriculturas mundiais, que é o fato de trabalhar em dois sistemas de safra diferentes. Então, nós vemos aqui claramente que, para a soja, usamos os portos durante o período do início do ano, basicamente de março a julho; e, para o milho, nós usamos os portos no final do ano. Com isso, conseguimos fazer uma flexibilização, vamos dizer assim, porque, a despeito de trazer todo o impacto ao porto, com uma quantidade bastante grande de produtos exportados, nós estamos falando aqui de 57 milhões de toneladas. Graças a essa distribuição, impacta-se um pouco menos a infraestrutura portuária.

Por favor.

Aqui mostramos o caso do milho, com que se trabalha mais no final do ano, mas é relevante nós observarmos que o Porto de Santos é o principal porto exportador, vindo, como segundo colocado, o Porto de Paranaguá. Os outros portos que estão aqui relacionados têm uma participação bem pequena.

Por favor, o próximo.

No caso da soja, também Santos é o porto relevante, e Paranaguá é o segundo porto exportador.

Por favor.

Toda essa complicação de produto que é colhido em tempo recorde – tem que levar para o porto, tem que exportar para aproveitar preços e aproveitar a área para plantar a segunda safra – ocasiona essas filas que eram muito comuns no Paraná em épocas passadas. Essas aí são as filas lá do Paraná. Hoje não existem mais, porque o Paraná adotou um sistema de retenção desse fluxo no terminal, no estacionamento que ele tem na própria região portuária. Hoje só é permitido o caminhão descer se o navio estiver nomeado. Então, isso faz com que os caminhões não impactem mais essa questão. Mas isso acontece. Aconteceu hoje e está acontecendo neste ano no Porto de Santos e também em alguns terminais ferroviários.

Essa estratégia aqui é bastante interessante, porque se tirou um grande problema do Porto de Paranaguá, mas fez com que a mercadoria ficasse retida na região de produção, está certo? Então, nós não ganhamos fluxo de transporte; o que nós ganhamos foi só uma gestão melhor da área portuária.

Por favor, o próximo.

Nós fizemos, no dia 13, uma reunião com o setor exportador. Estavam presentes os exportadores de grãos, carnes e fibras. E, a despeito da questão da retenção do produto em nível de produtor, sob o ponto de vista dos exportadores, a fila de caminhões, a organização da fila de caminhões para eles é uma boa política.



Eles reclamaram da falta de integração dos vários agentes que atuam em portos, pois isso dá algum *delay* no tratamento dos documentos. Questionaram bastante a falta de eficiência da ALL, que é a principal ferrovia que serve a esse setor. Pediram para eliminar os tempos entre turnos que há no Porto de Paranaguá. Com isso, eles estimam que, só com meia hora entre um turno e outro, o que se perde corresponderia a deixar de embarcar cinco navios de 60 mil toneladas por mês. Reclamam a falta de fiscais em Itacoatiara e Vitória. Pedem para dilatar o prazo da Lei de Caminhoneiros e pedem para que se dinamize o uso dos certificados de portos brasileiros.

(Soa a campainha.)

O SR. PAULO MORCELI – Por favor, o próximo.

É também uma demanda que se faça um sistema de transporte usando os portos do Norte. Com isso, você reduziria o custo de transporte e o impacto dos portos do Sul.

Por favor.

Bom, sob o ponto de vista da agropecuária brasileira, o que a gente tem de concreto é que ela produz e continuará aumentando a demanda pelos portos brasileiros. Está certo? E nós vamos sempre trabalhar com cargas de grandes volumes e de baixo valor agregado. Há uma forte concentração no tempo, porque ela precisa ser colhida num tempo certo e precisa ser escoada para aproveitar os mercados favoráveis. Necessita de novos roteiros de embarque e desembarque, usando principalmente a...

(Interrupção do som.)

O SR. PAULO MORCELI – Bom, a medida provisória, no nosso entender, permitirá um aumento dos investimentos em infraestrutura portuária, o que seria bastante interessante, melhoraria os aspectos operacionais e reduziria os custos dos embarques brasileiros, que nós temos como um dos custos bastante relevantes no custo de exportação brasileiro.

Bem, é isso.

Muito obrigado. Obrigado pelo adicional de tempo.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE. *Fazendo soar a campainha.*) – Obrigado, meu caro Paulo.

Vamos ouvir o Eugênio Pio Costa. E, no plenário 7, as pessoas que não conseguiram entrar aqui na sala... O que faltam hoje são parlamentares, mas o plenário está lotado. No plenário 7, há um telão. As pessoas que não conseguirem podem assistir ao vivo.

Sr. Eugênio Pio Costa.

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Boa tarde a todos.

Meu nome é Eugênio. Eu trabalho no Ibama. Sou analista ambiental. Atualmente, ocupo o cargo de coordenador-geral da parte de licenciamento de transporte de mineração, obras civis, e essa parte de portos é conosco lá.



Nós vamos falar um pouquinho do nosso licenciamento ambiental, uma apresentação nossa.

Pode mudar o *slide*, por favor.

Essa é a nossa carteira de empreendimentos, hoje sob responsabilidade do Ibama. Temos hoje 1.522 processos ativos. Há uma demonstração da nossa estrutura, do que a gente atende ali por rodovias, áreas de petróleo e gás, linhas de transmissão, a parte de hidroelétricas, ferrovias, mineração.

O Ibama foca em grandes empreendimentos. E todos os empreendimentos são estruturantes para o País e importantes para o desenvolvimento.

Próximo, por favor.

Esta é a nossa estrutura organizacional, da Diretoria de Licenciamento Ambiental (Dilic), específica. Nós temos a Coordenação Geral de Petróleo e Gás (CGPEG), a Coordenação Geral de Infraestrutura de Energia Elétrica (CGENE), e de Transporte, Mineração e Obras Cíveis (CGTMO).

A Coordenação Geral de Petróleo e Gás se divide em três: Coordenação de Produção, Coordenação de Exploração e uma Unidade Avançada de Licenciamento Ambiental Especializado, que fica no Nordeste.

A Coordenação Geral de Energia tem uma parte de térmicas, dutos e transmissão dessa energia. A outra é uma específica para geração, de hidrelétricas – licenciamento específico de hidrelétricas.

A coordenação pela qual sou responsável atualmente é de Transporte, Mineração e Obras Cíveis. Há uma Coordenação de Portos, Aeroportos e Hidrovias, que é de responsabilidade da Copah, cuja coordenadora, a Mariana, está aqui e trabalha comigo. Existe a Coordenação de Transporte (Cotra), responsável pelo licenciamento de rodovias e ferrovias, e a Coordenação de Mineração e Obras Cíveis (Comoc).

Próximo, por favor.

Hoje, a nossa equipe, especificamente para essa área de portos, é composta de 19 analistas ambientais. Ali, temos o meio em que os profissionais atuam. Pelo volume de trabalho que temos hoje, trata-se de uma equipe pequena. Para atender à demanda existente na área portuária, precisaremos ter uma equipe com o dobro desse quadro, para atender e cumprir os prazos.

Os empreendedores querem ser atendidos o mais rapidamente possível, e temos de fazer esse atendimento cumprindo os prazos esperados.

Próximo, por favor.

Aqui temos uma ideia do que produzimos de documentos. Esses são documentos técnicos, senhores: pareceres, notas técnicas, autorizações emitidas por nós, pela nossa equipe. Então, pode-se ter uma ideia do que é produzido normalmente de documentos por mês, gerados por esses analistas. Esses são produzidos só por essa equipe. Se pegarmos a produtividade de cada analista,



daquilo que é gerado lá, veremos que é uma produtividade elevada. Esses técnicos já trabalham no limite. Não há como aumentar essa demanda sem aumentar a minha equipe de trabalho. Então, para vocês terem uma idéia, temos aqui 2011 e 2012, e a média está sempre mantida.

Próximo, por favor.

Especificidade da área portuária. O planejamento do atendimento às demandas de licenciamento ambiental na área de portos, estaleiros e dragagens deve considerar as especificidades das análises necessárias para a avaliação desses impactos ambientais associados, principalmente, a saber:

Modelagens hidrodinâmicas: essas análises são necessárias para avaliação do impacto da estrutura a ser instalada na linha de costa. Então, para qualquer empreendimento que vou instalar, precisarei de estruturas de apoio (molhe, quebra-mar), que vão alterar a dinâmica da linha de costa, podendo causar impactos ambientais, como a erosão de costa de praia ou a deposição de material – retirada de um material para outro. Portanto, deve-se estar muito atento a isso.

Essas modelagens normalmente não são trabalhos simples de serem feitos, são difíceis e não são rápidos. São atividades em que se deve ter bastante cuidado.

A parte de geoquímica, ecotoxicologia e bioacumulação: essas avaliações são obrigatórias para atender ao que hoje está na lei, ao que está na resolução do Conama, na parte que trata de dragagem. E o que se faz com esse material que foi dragado, se, por exemplo, for material contaminado? Deve-se dar uma destinação correta para esse material. Todo esse cuidado deve ser tomado no licenciamento.

Próximo, por favor.

Impacto sobre ambientes sensíveis: exclusivamente costeiros e marinhos, manguezais, áreas de marismas, recifes de coral, restinga e costões. Dependendo do que se vai fazer, do empreendimento que será feito, ele poderá impactar essas áreas. E essas áreas são importantes também para se conservar essa biodiversidade. As áreas de manguezais são berçários para diversas espécies. Então, por tudo isso, temos de ter cuidado com esses locais.

Interação com outros empreendimentos portuários: grande parte dos portos está situada em estuários e baías – Laguna dos Patos, Baía da Babitonga, Baía de Paranaguá, Estuário de Santos, Baía de Todos os Santos. Já existem diversos empreendimentos ali instalados, e existem aqueles impactos chamados sinérgico-cumulativos; ou seja, ao se instalar um novo empreendimento, impacta-se aquela área mais do que se espera. A conta não seria 1+1, mais teria um número a mais, que poderia ser x ou y. Está certo?

Considerar, na análise de viabilidade desse empreendimento, os estudos dos monitoramentos dos demais colocalizados. Então, eu tenho de considerar todos os outros empreendimentos que existem naquela região.



O planejamento de ocupação de áreas tem sido trazido à decisão pelo licenciamento ambiental. Então, normalmente, essa ocupação do território é sempre submetida, lá no âmbito do licenciamento ambiental federal, ao Ibama.

Próximo, por gentileza.

Procedimentos implementados pelo Ibama. As regularizações portuárias têm sido feitas por meio de Termo de Compromisso, das Portarias nºs 424 e 425, de 2011. O licenciamento será baseado no RCA, estudo ambiental previsto nas portarias, em conjunto com o PDZ do Porto. Avaliação do plano de ocupação da área do porto organizado com o viés ambiental. Prévia aprovação de ocupação de áreas poderá simplificar licenciamentos posteriores.

Então, é importante que, em todas essas áreas portuárias, a ocupação delas já se tenha discutido anteriormente à instalação dos empreendimentos, para nós termos ganhos.

Algumas obras civis em portos que já operam e estão em processo de regularização (por exemplo, reforço, modelagem de cais, obras de infraestrutura na retroárea) têm processo de licenciamento simplificado.

Dragagem de manutenção incorporada na licença. Então, aquelas dragagens para manter a profundidade do canal de navegação dessas áreas portuárias já são contempladas na licença; a gente já dá a licença normal, licença de operação do porto ou licença que está nessa manutenção; já está incorporada à licença de operação.

Próximo, por favor.

Terminais de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado.

A possibilidade de aumento considerável no número de terminais privados no País, em virtude de não exigência de movimentação preponderante de carga própria para instalação dos mesmos, irá aumentar a pressão sobre o meio ambiente e as demandas no licenciamento ambiental. Irá demandar reforço das equipes de licenciamento, tanto em nível federal como estadual; a regulamentação da Lei Complementar nº 140, de 2011, ações para zoneamento ambiental, avaliação ambiental de ocupação dessas áreas, etc. E outros, senhores.

(Soa a campanha.)

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Próximo, por favor.

Pontos de destaque da Medida Provisória nº 595.

Art. 11. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidos de:

I – consulta à autoridade aduaneira;

II – consulta ao respectivo Poder Público municipal; e

III – emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.



O licenciamento prevê a avaliação dos projetos, considerando alternativas locacionais e tecnológicas e a avaliação de impactos ambientais e de estudo ambiental, fase posterior ao TR. Os projetos podem, portanto, sofrer alterações após a emissão do TR.

Hoje, esses contratos de concessão são feitos após a emissão da licença prévia, que atesta a viabilidade daquele empreendimento. Com essa nova proposta, ela será anterior, numa fase anterior que chamamos de Termo de Referência, cujo estudo ainda vai ser elaborado. Isso aí você ainda está na fase conceitual do processo, e não necessariamente está atestada a viabilidade daquele empreendimento. Pode ser que um porto que eu pense em construir em determinado lugar tenha de ser mais bem avaliado para ser...

(Interrupção do som.)

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária – arts. 46 e 47... *(Falha na gravação.)*

Dragagem por resultado, agenda estratégica com SEP e Dnit e reforço de equipes, licenciamento federal e estadual.

Próximo, por favor.

Eu trabalho na Diretoria de Licenciamento Ambiental. O nosso telefone para contato é o 3316-1282. O *email* da diretoria é *dilic.sede@ibama.gov.br*; da coordenação onde trabalho, o *email* é *cgtmo.sede@ibama.gov.br*.

Obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE.) – Obrigado, Eugênio Pio Costa.

Vamos ouvir agora o Sr. Ronaldo Lázaro, assessor do Secretário da Receita Federal do Brasil.

O SR. RONALDO LÁZARO – Obrigado, Deputado. Gostaria de cumprimentar... *(Falha na gravação.)*

No tocante à Medida Provisória nº 595, o que nós temos a afirmar? Quais são as considerações que a Receita Federal tem a apresentar?

Em primeiro lugar, com a legislação fiscal e aduaneira mais recente, nomeadamente a Lei nº 12.350, de 2010, as disposições sobre controle de recintos alfandegados, sobre alfandegamento, requisitos de segurança, requisitos operacionais e toda matéria que diz respeito à técnica de controle aduaneiro, que já estava, digamos, sedimentada em decreto, especialmente o regulamento aduaneiro, tudo isso ganhou um *status* jurídico maior com a lei referida, a Lei nº 12.350.

Nesse aspecto, todos os requisitos técnicos de alfandegamento, de operações, seja para um recinto portuário, aeroportuário, um porto, um recinto alfandegado no interior do País, um recinto dos Correios para operação de remessas postais internacionais, uma base militar, enfim, todas as condições para



alfandegamento e operação estão em outra matriz legal, numa matriz legal própria. Então, não temos hoje nenhuma especificidade no controle aduaneiro, na base jurídica, para distinguir porto, aeroporto, ponto de fronteira. São todos recintos que tratamos como recintos alfandegados, e neles podem ser realizadas operações com vistas à destinação de mercadoria exterior ou à recepção de mercadoria.

Nesse sentido, quero dizer o seguinte. O primeiro aspecto é que, de certa maneira, independente do arranjo institucional, modelo jurídico de exploração de portos, do modelo de operação da atividade portuária, ela própria, todos esses fatores não ferem, não atingem, não impactam a área aduaneira no sentido de criar obstáculos técnico-jurídicos à implementação das suas tarefas; ou seja, há uma harmonia nesse sentido, uma harmonização da legislação no que diz respeito à infraestrutura, seja no âmbito dos aeroportos, seja no dos portos, com a legislação aduaneira do Brasil hoje. Então, nesse aspecto, nós não temos uma consideração maior sobre essa lei.

O que nós percebemos claramente é que a MP nº 595, com a sua possível conversão numa lei, alavancará investimentos privados na área portuária e provavelmente tanto ampliará as instalações portuárias atuais, como induzirá, favorecerá o desenvolvimento de novas instalações portuárias no País – instalações portuárias em sentido amplo. Estamos falando aqui do terminal de carga privativo, do cais público, do terminal de turismo; ou seja, a legislação veio, inclusive, com essa intenção de favorecer o desenvolvimento da infraestrutura na área portuária.

Então, nós vislumbramos aqui, obviamente, um crescimento maior da infraestrutura portuária, e isso provavelmente vai atender às demandas do sistema econômico brasileiro. O primeiro palestrante aqui mostrou claramente o crescimento das exportações e importações no Brasil, especialmente do setor agrícola, mas também temos esse crescimento no setor mineral. Nós temos, do lado das importações, um crescimento sustentado e permanente de produtos industriais, combustíveis, máquinas e equipamentos de que o Brasil precisa para se modernizar, para manter os investimentos. Enfim, nós temos, no geral, nos últimos dez, vinte anos, um crescimento do comércio exterior brasileiro, seja das exportações, seja das importações, bem superior ao do PIB brasileiro.

Portanto, temos essa tendência, até por termos uma plataforma territorial geográfica imensa, ainda muito pouco explorada, e especialmente temos uma reserva territorial agrícola imensa, que pode ser incorporada ao mercado, com produção agrícola, pecuária, e que, provavelmente, terá espaço na economia mundial e que, em grande medida, será exportado.

Pela mesma razão, o setor mineral no Brasil. O Brasil tem um potencial mineral enorme. Provavelmente vamos ter um crescimento da produção mineral no futuro, vamos continuar tendo crescimento da produção mineral, e de exportações, pela própria conformação do Brasil, praticamente um continente no



mundo. Então, nós temos essa vocação imensa para sermos grandes fornecedores de produtos agropecuários e minerais, independentemente do desenvolvimento industrial que, obviamente, é bem-vindo e marcou os últimos 50 no Brasil certamente.

Tudo isso desafia a infraestrutura de logística no Brasil, tanto o transporte rodoviário e ferroviário, como a infraestrutura portuária.

Então, essa medida provisória, na verdade, tem condições de viabilizar maiores investimentos no setor. Nós vamos ter o crescimento das instalações atuais, nós vamos ter diversificação das instalações e crescimento no número de instalações, e mais demanda por trabalho na área aduaneira.

Agora, atrás disso nós temos o quê? O crescimento da produção. Nós temos a produção, o emprego, a renda no Brasil, que vem demandando essa infraestrutura. Então, na verdade, essa MP me parece que dá uma resposta às demandas que já estão presentes, pressionando a nossa infraestrutura em todos os rincões do nosso País, de norte a sul.

Enfim, é óbvio que todas as administrações que fazem controles no âmbito portuário, aeroportuário e de fronteiras em geral, controle sobre comércio exterior, estão sendo desafiadas, já de há muito tempo, por esse vigoroso crescimento dos nossos fluxos de comércio exterior. Vamos ter, evidentemente, uma modificação talvez maior na distribuição regional desses fluxos com o desenvolvimento dessa infraestrutura de transporte dentro do País. É o caso da ligação da malha rodoviária e ferroviária com a rede fluvial e lacustre norte, com alguns projetos que nós temos conhecimento de que o Governo brasileiro vem desenvolvendo. Isso permite uma melhor integração dessas malhas viárias com o desenvolvimento de instalações portuárias nas Regiões Norte e Nordeste do Brasil. São portos recentes, como é o caso de Pecém, por exemplo, que alavanca projetos industriais grandes como a siderúrgica do Ceará. Enfim, isso tudo vem acontecendo. Nós assistimos a isso. Temos sido demandados obviamente. Nós temos um desafio grande na área de gestão de recursos humanos. Estamos sempre atrás das demandas, correndo sempre atrás delas. Enfim, esse é o desafio bom, um problema bom, que é o problema do crescimento econômico.

Nós nos preparamos, em certa medida, com a Lei nº 12.350, com um arcabouço técnico-jurídico para enfrentar a questão de segurança e controle de recintos que devem atuar no comércio exterior.

Os portos e aeroportos estão crescendo muito. Há todo um investimento com o novo regime de exploração, investimentos maciços nos aeroportos; ou seja, nós estamos sendo demandados por todos os lados – na área de controles aduaneiros e demais controles do comércio exterior. Mas é um desafio bem-vindo. Nós precisamos crescer, precisamos dar resposta às demandas do crescimento. Acreditamos que a legislação vá favorecer isso tudo.



Algumas questões técnicas que, talvez, por uma razão, no passado, contemplaram algumas disposições na antiga Lei dos Portos nº 8.630 e, nessas, foram repetidas –...

(*Soa a campainha.*)

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Tenho mais um minuto? (*Pausa.*)

Foram repetidas. Talvez, até pelo fato de estarem lá anteriormente, nós não fomos consultados nessa matéria, na redação disso, e praticamente foram reproduzidas, com um pequeno ajuste aqui e acolá, disposições que estavam na Lei nº 8.630, que, na verdade, eram não originais, no sentido de que nós temos uma base legal que vem da Constituição Federal, do Decreto-Lei nº 3766, Decreto-Lei nº 2.472 e Lei nº 10.833, entre outras leis no País, que já dão todo esse conjunto de competências ao Ministério da Fazenda na área aduaneira.

Então, em grande medida, esse art. 20 que está aqui na 595 é, na verdade, um *bis in idem* em relação à legislação atual. Não seria necessário, à nossa vista, portanto, estarem aqui repetidas disposições que estão em outros dispositivos de lei e que não são específicas na área portuária.

Nós não somos uma administração aduaneira portuária no sentido estrito. Nós somos uma administração aduaneira. Temos um conjunto de institutos legais, em nível de Constituição e lei, que dão abrangência sobre todo o território nacional, independentemente do modal de transporte. Então, é um tanto quanto estranha a permanência desse tipo de artigo numa lei como esta, como está aqui hoje. É só um detalhe técnico. Não há nenhum prejuízo de se manter aqui. Mas é um detalhe técnico, lembrando que nós não separamos a legislação aduaneira por modal. Ela tem outra natureza.

Muito obrigado.

Eu gostaria só de fazer esses comentários.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Vamos ouvir agora a última convidada do dia, Srª Silvia Helena de Alencar Felismino, Presidente do Sindireceita.

A SRª SILVIA HELENA DE ALENCAR FELISMINO – Boa tarde a todos e a todas. Cumprimento a Mesa e o Presidente. Agradeço o convite. Vim preparada para falar uma hora. Vou tentar resumir em dez minutos.

Vamos lá. “Aduana 24 horas. O Brasil não pode parar”. Esse é o mais novo *slogan* do analista tributário. A Medida Provisória nº 595, a exposição de motivos todos conhecem. Nós já podemos passar.

Pode passar.

Eu queria que deixasse no art. 3º só para falar que aumenta a competitividade e o desenvolvimento do País. Daqui a pouco eu falo sobre isso.

Vamos ao art. 20. Por que o analista tributário está aqui? “Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras...” E aí, quando ele explicita o art. 20, fala em “fiscalizar a entrada e a permanência, a



movimentação, a saída de pessoas, veículos, unidades de cargas e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto”.

Bom, quase tudo o que fala o art. 20 é função da Receita Federal e da carreira a que ela pertence, ou seja, a carreira de Auditoria da Receita Federal, de que o analista tributário é membro. Portanto, o analista tributário tem tudo a ver com essa medida provisória.

Aí, para não dizer que nós somos corporativistas e que a nossa visão é uma visão umbilical, nós vamos usar não o estudo do analista tributário, mas o estudo da Firjan.

O que nos traz aqui hoje é um contrassenso. Enquanto o Governo está investindo em infraestrutura para ampliar portos, ampliar infraestrutura de aeroportos... Como o Medina, meu antecessor falou, não importa o modal, a Receita Federal comporta toda a aduana. É um fato. E o Governo está ampliando sua infraestrutura não só em portos, mas inclusive em ferrovias, em fronteiras secas, e a Receita Federal vem restringindo a sua atuação, vem limitando a sua atuação, vem reduzindo o seu horário de atendimento.

Então, como vamos ter uma ampliação de infraestrutura com redução de atendimento? Como vamos conciliar a competitividade, se os órgãos que atuam na fronteira, na aduana, não funcionam 24 horas? Como é que nós vamos ter essa competitividade? Nós estamos tendo aí uma ação contraditória governamental. E por quê? Porque nós vamos entrar num tema extremamente complexo, que é a burocracia corporativa. E é contra isso que o analista tributário luta.

Mas vamos aos temas da Firjan. Vamos sair do nosso umbigo.

Por favor, pode passar lá para a nota técnica da Firjan.

Qual o ganho de competitividade com o funcionamento 24 horas dos órgãos anuentes nos portos brasileiros?

Os portos organizados em terminais de uso privativo movimentaram em 2011 um total de 886 milhões de toneladas de carga, sendo 653,6 milhões referentes ao comércio exterior, 96% do total ou equivalente em milhões de dólares.

Apesar de sua importância, os portos enfrentam diversos gargalos que afetam sua competitividade e que variam desde deficiências nos acessos marítimos e terrestres até a alta burocracia dos processos de entrada e saída de carga. Neste último quesito há um fator que não encontra par em nenhum dos principais portos do mundo: o não funcionamento das entidades anuentes nos portos durante as 24 horas do dia.

E vou além do plantão, porque o fato de termos um plantão não dá a garantia do funcionamento 24 horas. O plantão nem sempre nos garante o atendimento 24 horas. Às vezes, é o *stand by*; está ali para resolver casos excepcionais. Temos que ter um atendimento 24 horas, pleno. Temos que ter um atendimento pleno.



Como vamos concorrer com o resto mundo se, quando chega na parte do atendimento, não temos a mesma competitividade?

Isso é inaceitável isso é inadmissível. Acontece por conta de uma burocracia corporativa.

Próximo, por favor.

Vamos ao quadro comparativo: Xangai, 24 horas; Cingapura, 24 horas; Busan, 24 horas; Roterdã, 24 horas; Los Angeles, 24 horas. Vamos ao Brasil? Santos, 24 horas; funcionamento da Receita Federal: de 9h às 17h; Rio de Janeiro, 24 horas; funcionamento da Receita Federal: de 9h às 17h; Paranaguá, 24 horas; funcionamento da Receita Federal: de 9h às 17h30.

Vocês sabem a que ponto isso eleva o custo Brasil? Qual o prejuízo que o exportador tem com isso ou que o importador tem com isso? Como vamos ter competitividade no comércio internacional? Como vamos garantir o nosso importador ou exportador? Como vamos estar aptos a competir com o resto do mundo? Ou somos competitivos ou não somos competitivos. Ou estamos nessa briga para termos real capacidade de competição ou não. E é contra isso que o Sindireceita luta.

Próximo, por favor.

No estudo da Firjan, temos que em 2011, devido ao elevado prazo de liberação, ficaram parados, por dia, nos portos brasileiros, 3,9 mil TUs, que são contêineres, equivalente a mais do que a soma da movimentação de Paranaguá e Rio Grande.

Rio Grande é outro exemplo. Rio Grande é uma cidade no Rio Grande do Sul, uma cidade relativamente pequena, que vem crescendo significativamente devido ao porto seco. Se não me engano, há uma semana ou dez dias, a Receita Federal acabou com o plantão do analista lá. Ou seja, voltou a ser horário comercial. Enquanto a cidade está tendo um *boom* por conta do porto seco, por conta da competitividade, por conta de sua expansão, a Receita Federal vem na contramão dessa expansão. Isso é inadmissível. Mais uma vez, insisto: isso acontece por conta da burocracia corporativa. Não se quer definir e discutir atribuição para a carreira, porque não se quer dar ao analista tributário a real definição de suas atribuições.

Com 5,5 dias de desembaraço de carga com inspeção física, no ano de 2011, o Brasil ocupou uma das piores colocações do mundo, correspondendo à 106ª posição no *ranking* de 118 países, contra a média mundial de três dias e abaixo da situação dos demais países dos Brics.

Próximo, por favor.

Vamos a este pequeno quadrinho. Sem desembaraço, o Brasil continua ganhando, mas esse ganho do Brasil não é nada positivo Ele tem dois dias quando não tem nenhuma inspeção. Cingapura, zero dias, China, dois dias. Os demais países, de zero a um dia. Quando há desembaraço, chegam a cinco



dias; China, quatro dias. Fora a China e os Estados Unidos três dias; os demais países, um dia.

Isso tudo por quê? Por conta do horário de funcionamento...

(Soa a campainha.)

A SRª SILVIA HELENA DE ALENCAR FELISMINO – Posso concluir? *(Pausa.)*

Por conta do horário de funcionamento, da pouca mão de obra e da falta de definição das atribuições dos analistas.

Dessa forma, para garantir resultados no curto espaço de tempo, o funcionamento 24 horas dos órgãos anuentes se apresenta como melhor caminho a ser seguido no País.

É necessária a contratação de mais mão de obra para a carreira, sobretudo do analista tributário. A questão de funcionamento por 24 horas da fiscalização nos portos estava prevista de maneira clara no antigo art. 36 do Decreto-lei nº 37. Hoje, consta como “poderá”, mais uma vez por conta da ação da burocracia corporativa.

Aí, há algumas legislações. Não dá para falar em virtude do tempo. Para os analistas tributários...

(Interrupção do som.)

A SRª SILVIA HELENA DE ALENCAR FELISMINO – Para os analistas tributários, o funcionamento... *(Falha na gravação.)* ...dos portos é de extrema importância para o incremento do fluxo do comércio exterior. Entretanto, que correspondesse a uma melhoria no tempo de desembarço, além do funcionamento de 24 horas.

O que nós pedimos é para que o Governo se sensibilize com isso, faça com que a Receita trabalhe 24 horas ininterruptamente, e o Governo sensibilize a Receita e deixe o analista trabalhar.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Bom, nós vamos passar para os inscritos.

Só temos três Deputados inscritos? Quatro. Geraldo pediu, César. Geraldo e César.

Deputado Roberto Santiago.

O SR. ROBERTO SANTIAGO (PSD – SP) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Deputados, palestrantes do dia de hoje, a cada audiência pública, fico mais convicto, Presidente José Guimarães, da necessidade de nós tratarmos este tema por meio de um projeto de lei.

Como disse nas audiências anteriores, este assunto é de suma importância; é um assunto que, com certeza absoluta, é dos mais importantes e que vai envolver um volume de recursos da ordem de bilhões de reais – colocado aqui pelos trabalhadores, pelos empresários que operam o porto.



Aliás, quero aqui reafirmar a importância da audiência pública da semana passada, em que tivemos clareza absoluta de como deve ser operado um porto no Brasil, como é operado um porto no Brasil e quem efetivamente opera o porto no Brasil. Ficou claro aqui que o problema não é a quantidade de terminais, hoje. O problema, com certeza absoluta, é a estrutura de chegada ao porto.

Um dos maiores produtores do País, o Senador Blairo, que esteve aqui presente àquela reunião, deixou claro, como um dos maiores exportadores do Brasil, o maior exportador do Brasil, que o problema dele não é o porto; é chegar ao porto.

E a Medida Provisória não trata da estrutura das condições que o País oferece para que se possa efetivamente chegar ao porto. Também quero aqui reforçar o que disse a nossa Presidenta Silvia Helena, do Sindireceita, porque me parece uma história de gato e rato: uns querem trabalhar, outros não querem trabalhar. Como se propõe a eficiência de portos se a Anvisa, a Receita Federal, aqueles que despacham tanto as importações quanto as exportações, não trabalham 24 horas por dia dentro de um porto? Ora, que maluquice é essa? E aí o discurso da modernização, o discurso de que precisamos avançar.

Vamos fazer, imediatamente. Nós já pedimos aqui, na semana passada, ao Ministro da Fazenda... E até uma pergunta para o nosso representante aqui que é assessor de gabinete do Secretário da Receita Federal do Brasil: por que, há muitos anos, esse porto não funciona efetivamente 24 horas por dia? Por quê? Por quê? Nós precisamos saber por quê. Quais são os interesses que estão por trás disso?

Interesses que prejudicam a Nação, que prejudicam os trabalhadores, prejudicam aqueles que operam os portos. Só beneficiam a quem? É uma situação que está sendo denunciada, e providência não está sendo dada. Nós queremos providência.

Aqui, fala-se muito. Audiência pública é um troço que até, de vez em quando, transtorna a cabeça da gente, com tanta conversa das pessoas que vêm aqui e falam e falam e falam, e você não consegue ver o dia seguinte! Você não consegue ver o dia seguinte, Onyx! Nós temos de operar, vamos operar! Vamos fazer funcionar! O senhor aqui podia levar essa mensagem e dizer assim: “Na semana que vem, dá para colocar mais dois turnos de fiscais para liberar mercadoria nos portos do Brasil”. Com certeza absoluta, vão avançar os portos do Brasil, independentemente da privatização ou da cessão de mais 52 terminais privados, que, repito, é um grande negócio do Brasil; é o futuro dos portos brasileiros e de alguns que vão ganhar muito dinheiro com isso.

Reforço: eu acho que nós vamos trabalhar – nós temos uma Bancada, como eu disse aqui, que tem interesse nacional de verdade – no sentido de não deixar esta Medida Provisória caminhar, para que possamos, verdadeiramente, construir o futuro dos portos do Brasil, de maneira consciente,



de maneira a trazer tranquilidade a todos, de maneira a fazer com que o Brasil esteja colocado como um dos maiores importadores e exportadores do mundo.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Paulinho da Força.

O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP) – Obrigado, Presidente.

Eu queria dizer, Roberto... (*Falha na gravação.*)... concordando contigo e também concordando com a Silvia, que a grande discussão desta Medida Provisória – é com isto que fico bravo aqui, de vez em quando – é que veio tudo para cima do trabalhador e do operador portuário. Esconderam todos os problemas passados, desde a Receita não trabalhar 24 horas, a Anvisa não trabalhar 24 horas, o Ministério da Agricultura não trabalhar... Aqui, está um agricultor que sabe disso.

Qual seria o correto nesta Medida Provisória? Não devia nem ser medida provisória, mas, como é medida provisória, deveria ter vindo assim – e não dá para dizer para colocar mais gente lá, porque não há funcionário também, pois falta gente na Receita Federal: vamos contratar mais tantas pessoas para os portos funcionarem 24 horas, vamos contratar mais para o Ministério da Agricultura, para a Anvisa... Aí, sim, teríamos os portos trabalhando 24 horas, como os trabalhadores trabalham. Os trabalhadores trabalham, os operadores trabalham, menos a burocracia do Governo, que custa 17% da embarcação de um contêiner. É bom lembrar que o operador e os trabalhadores custam 8% do contêiner. Então, esse é o drama.

Você estava perguntando qual é o interesse por trás desta Medida Provisória? Eu recebi um documento nesta semana, que eu acho que explica um pouco. Eu pensei em mandar isso para a Polícia Federal, para o Ministério Público, mas, como o Ministério Público e o Polícia Federal já estão investigando os caras, talvez não adiante mandar mais, porque eles já sabem.

Eu recebi uma revista de 1998, que mostra que foi feita uma proposta na Ilha de Barnabé Bagres, em Santos, para modernizar, para aumentar a operação do Porto de Santos em pelo menos um terço. Então, a proposta foi ganha pela empresa de consultoria TDA, que fez o projeto do porto, muito bem-feito, ganhou a licitação... Aí engavetaram essa história, venderam a ilha para o Gilberto Miranda por R\$15 milhões – está aqui neste documento –, e, em seguida, vem uma medida provisória para legalizar isso. Entendeu? Para mim, está claro qual é o jogo aí. Para legalizar basicamente três portos: Portonave, em Itajaí, perto da sua terra lá; Embraport, em Santos, e essa Barnabé-Bagres, deram para o cara por 15 milhões, de graça, um projeto que foi feito em 1998 – o Brasil poderia estar com o Porto de Santos moderníssimo; está aqui o projeto –, e esse cara parece que já está trabalhando com o Gilberto, foi para lá. Era um projeto bem feitinho, modernizaria o porto, mas, não se sabe por que, ninguém sabe explicar por quê, engavetaram – depois vou passar uma cópia desses documentos para vocês – e



claramente venderam a ilha para o Gilberto Miranda, para a empresa do Gilberto Miranda. E agora vem toda uma pressão para aprovar essa medida provisória.

Para mim, está muito claro de onde vem o jogo. Jogam a culpa em cima dos trabalhadores: ineficiência, falta de operacionalidade, custo caro, e todo mundo fica imaginando, então, que realmente o portuário é um ineficiente, que o operador do porto é ineficiente. Não tocam no assunto do problema passado. E 30% do custo do contêiner, por exemplo, da embarcação de contêiner ou de qualquer carga é da estrada, que é ruim.

Fiz uma viagem, Presidente Manoel, no final do ano, uma maluquice: fui de São Paulo ao Ceará de carro. Eu sugeriria aos técnicos do Governo

(Soa a campanha.)

O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP) – ... e à própria Presidente Dilma que, em vez de viajar de avião, vão de carro pela BR-101 e voltem pela BR-116 até a Bahia, só para que vejam como estão as estradas brasileiras. É uma coisa vergonhosa um País como o nosso ter as estradas que temos!

Aí juntam tudo isto: custo das estradas, custo da ineficiência dos portos. O Ronaldo nem tem culpa disso. Deveria estar claro para nós, para mim, que vão modernizar essa burocracia do Governo. Mas não está. E eu acho até que nós poderíamos conversar seriamente com o Relator e tentar colocar isso. Porque sei que vão dizer que é preciso ter funcionários, mas eles não têm. Vão ficar batendo nisso e, com isso, não vamos fazer os portos não funcionarem 24 horas de novo, porque o contêiner fica lá... Com a Kátia Abreu toda vez eu brigo por isso, ela diz que o contêiner fica parado lá por 11 dias, só que fica exatamente porque não tem a burocracia...

(Interrupção do som.)

O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP) – ... para fazer...

(Interrupção do som.)

O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP) – ... ou a soja, ou do milho.

Então, eu acho que nós poderíamos discutir com o Relator a incorporação de contratação de funcionários para a Receita Federal, para a Anvisa, para o Ministério da Agricultura para poder fazer o porto funcionar 24 horas.

E essas denúncias, nem são denúncias, mas fatos que aconteceram e que as pessoas me mandaram só para lembrar o que está por trás da Medida 595.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Manoel Junior. PMDB – PB) – Obrigado, Deputado Paulinho, da Força.

Agora, com a palavra o Deputado Mendonça Filho.



O SR. MENDONÇA FILHO (DEM – PE) – Presidente, quero cumprimentar V. Ex^a, que ocupa provisoriamente a condição de Presidente e é Relator revisor da Medida Provisória 595, que trata justamente da modernização dos portos.

Participei de uma reunião aqui semana passada e tive a oportunidade de, ao final da discussão, externar um pouco do meu ponto de vista com relação à MP. Houve até uma reação um tanto quanto, eu diria, fora do tom por parte do Relator dessa MP, Senador Eduardo Braga. Fiz ver o Relator que essa MP comete um erro, para mim, extremamente grave, porque, na verdade, primeiro, nasce como medida provisória. Acho que esse é um tema que poderia perfeitamente ser discutido através de projeto de lei, como, inclusive, foi a primeira Lei dos Portos, de 1993. Segundo, ela parte do princípio de que a lógica da centralização das decisões no âmbito da Antaq e do Ministério ou da Secretaria Nacional dos Portos é a lógica da verdade absoluta, e eu tenho justamente uma visão contrária a essa tese.

Eu entendo que o modelo federativo, num País tão amplo, tão grande como o nosso, não pode ser centralizado. Vivemos numa República Federativa, sendo assim, temos que levar em consideração as peculiaridades locais, regionais, estaduais, o que, infelizmente, não está sendo contemplado pela medida provisória. E, ao que eu pude perceber do primeiro posicionamento público do eminente Relator, ele não vai de forma alguma recuar na posição centralizadora, que cada vez mais coloca poder na Antaq e nos órgãos federais. Isso, para mim, é um grave erro, que vai aumentar a burocracia, que vai fazer com que a gente possa ter mais episódios lamentáveis, como o que recentemente vivenciamos, relativos às denúncias de corrupção no âmbito da Antaq, e emperrar investimentos e, ao mesmo tempo, uma ineficiência operacional e decisória no âmbito local.

Eu citei, inclusive, o porto de Pernambuco, de Suape, e houve uma forte reação do Relator, como se por ventura aquilo fosse uma coisa própria de Pernambuco. Eu não quero impor o modelo de Suape para o Brasil como um todo, mas eu gostaria que a autonomia que propiciou e proporcionou a implantação de um dos mais modernos portos do Brasil pudesse ser possível para outros portos do Brasil.

Nenhuma crítica ao Porto de Pecém, do eminente Presidente, Deputado José Guimarães, que tem a sua autonomia preservada nessa MP. Mas eu gostaria que o Estado de Pernambuco pudesse ser preservado.

Os pontos que foram destacados aqui por vários oradores são pertinentes. É necessário que a gente possa avaliar a operacionalização do sistema portuário de forma mais abrangente não só na ótica do trabalhador portuário, não só na ótica do operador portuário, não só na ótica daqueles agentes de governo, da Receita, da Anvisa, que atuam e que podem atuar para melhorar a eficiência. É evidente que o padrão deve ser o padrão global de operação



portuária. O Brasil está muito distante dessa realidade. Mas a gente leva em consideração apenas a ineficiência decorrente da visão daqueles que trabalham muitas vezes braçalmente na operação portuária.

E está claro, inclusive com o depoimento da Presidente do Sindireceita, Drª Silvia Helena, que há espaço para que a gente possa ter operação 24 horas, desde que se ofereçam condições efetivas para que o setor público cumpra com a sua obrigação, com a sua responsabilidade. Eu tenho clareza de percepção com relação a isso. E mais: na ocasião – eu quero voltar a este tema quando o Relator estiver aqui presente...

(Soa a campainha.)

O SR. MENDONÇA FILHO (DEM – PE) – Foi dito que aqui não cabe discussão política. Eu acho que cabe, sim. Meu caro Paulinho, cabe, sim, uma discussão política, até porque, nesse tipo de procedimento, de projetos, eu ouvi a vida toda que era a veia neoliberal, que eram as forças do mercado tentando ditar a agenda governamental. E eu acho que nesse debate, no mínimo, o PT deve fazer um mea-culpa, porque a vida toda se colocou de forma diferente com relação a esse posicionamento. E esta Casa, mais do que qualquer outro espaço, é uma casa de discussão política.

E eu quero colocar de forma muito objetiva que o meu entendimento é de que o grosso da medida provisória é bem-vindo, que o núcleo central do ponto de vista de modernização deve ser aprovado, mas há muitos pontos que precisam ser muito bem discutidos.

Só para finalizar, Presidente.

Eu quero dizer que muitos pontos devem ser muito bem discutidos. E o ponto que para mim é essencial é que a gente retome, resgate e devolva a condição descentralizada o máximo possível. A política portuária brasileira deve ser evidentemente ditada por normas nacionais e gerais, mas a operação deve ser decidida no local, no Estado. Deve-se acabar com essa visão de que o Poder Central é onipresente, é dono da verdade, a quem cabe ditar todas as normas e definir o porto que funciona em Pernambuco igual ao porto que funciona no Rio Grande do Sul. Não pode ser assim. Do ponto de vista federativo, as regras, quanto mais descentralizadas, melhor para a União, melhor para o País.

E é sobre esse aspecto que vou insistir neste debate, que vou oferecer minha contribuição como pernambucano, pensando o Brasil e não refletindo a visão pernambucana como imposição ao Brasil. Para concluir, Sr. Presidente, acho que são muito bem-vindas as contribuições de todos os que ofereceram a sua visão crítica com relação à medida provisória. No debate, espero que haja uma reavaliação por parte do Relator – o Relator revisor tem seu papel – para que cheguemos a um ponto que signifique justamente a preservação dos espaços regionais e locais, objetivando a modernização dos portos brasileiros bem como a melhor eficiência, redução de custos, que é o desejo de todos nós.

Muito obrigado pela paciência, nobre Deputado José Guimarães.



O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Antes de passar para o próximo orador, Deputado Geraldo Simões, é importante informar aos Deputados presentes, Parlamentares, que as negociações com as centrais andam muito avançadas. É importante dizer isso, porque está sendo dita uma coisa aqui, na Comissão, e há outra vertente de que está bem avançado o diálogo com as centrais. Esta Comissão já realizou três grandes negociações com as três centrais: CTB, CUT e Força Sindical. Teremos praticamente uma última na próxima quinta-feira, para fecharmos as propostas.

Estou dizendo isso porque, senão, a Comissão perde o bonde da história. Acerca do mérito da medida provisória, já está bastante avançada a negociação com os empresários que vieram aqui e, sobretudo, com as centrais sindicais que tratam diretamente dos interesses dos trabalhadores. É importante informar isso.

O SR. MENDONÇA FILHO (DEM – PE) – Abrir uma discussão com os Estados, Sr. Presidente. Pernambuco quer uma discussão.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Em segundo lugar, Deputado Mendonça, o porto de Pernambuco é delegado. O porto do Ceará é estadual. O Governo está adotando o marco regulatório para a sua estrutura portuária, estrutura portuária brasileira, tanto os portos públicos como os que têm esse caráter misto, como é o caso do de Pernambuco, mas dentro de uma modalidade, que é o porto delegado.

O SR. MENDONÇA FILHO (DEM – PE) – Que era um terminal privado de uso misto originalmente. E mudaram essa concepção.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Foi como falei: é um porto delegado, não é um porto estadual. Tanto é verdade, que os principais investimentos do Porto de Suape... Vejam a diferença, há dois portos grandes no Nordeste: o Porto de Pecém e o de Suape. Os investimentos do de Pecém, no Ceará, com exceção de um terminal de regaseificação que a Petrobras fez, são próprios do Governo do Estado. Os investimentos do porto de Pernambuco, mais de 80%, são do Governo Federal, recursos do Governo Federal.

Estou dizendo isso porque até, Deputado Mendonça, na formatação do relatório – o Relator não está aqui –, há que se considerar isso tudo. Não há uma matriz única aqui, segundo a qual os portos são todos deste ou daquele jeito. Não.

O SR. MENDONÇA FILHO (DEM – PE) – Se fôssemos esperar a Antaq, o Estaleiro Atlântico Sul não estaria lá, Sr. Presidente. Ele teria ido para o Rio Grande do Sul.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Estou falando isso porque é importante para acompanharmos...

O SR. MENDONÇA FILHO (DEM – PE) – Estou falando com conhecimento de causa.



O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – ... o mérito do nosso debate nesta Comissão.

Concedo a palavra ao Deputado Geraldo Simões.

O SR. GERALDO SIMÕES (PT – BA) – Sr. Presidente, Srs. Deputados, senhores expositores, expositora, acho que estamos diante de um bom problema para resolvermos: o aumento da produção da nossa agricultura. Vem aqui um aumento extraordinário da produtividade. Não se aumentou tanto a área plantada; aumentou-se a produtividade. Fico feliz quando vejo aqui que somos o primeiro exportador de café, de açúcar, de suco, de soja em grão, de carne de frango. Esse é um bom problema. Fico a pensar como está o parlamento da Ilha de Chipre, que vai ter que se reunir para discutir o confisco parcial da poupança, como já houve aqui, no Brasil.

Então, é um bom problema. Por exemplo, Conap, com as disposições que fez. O Ibama. Eu chamaria a atenção ao Ibama, com toda a preocupação, com a legislação – se for o caso, mudamos a legislação. Não me conformo em fazer uma dragagem de manutenção e precisar de dois anos para ter a licença – a manutenção, o restabelecimento de calado. Eu acho que sempre se pode melhorar também no Ibama.

E na Receita, quero falar mais com a Presidente do Sindicato, e me parece que esse problema vai mais para a agricultura e para a saúde, para a Anvisa. Eu não sei como é que fica a Polícia Federal, também. É porque tem gente que vem falar dos portos como se a dificuldade fosse só na operação, no operador portuário com a atividade privada dentro do porto público, e eu sei que não é. É um conjunto de elementos, e a Presidenta colocou um aqui bem claro. Como é que eu quero um porto para produzir como suporte do mundo e ele está aberto 24 horas, mas nem parece que está aberto porque a Receita, a Anvisa e a agricultura não estão lá nessas 24 horas?

Eu preferia também que fosse um projeto de lei. Nós já estamos na Casa com a medida provisória e junto com a medida provisória nós estamos com um plano de investimento dentro dos portos. É importante um plano de investimento dentro dos portos, um plano de dragagem, acessibilidade, mais calado, mais equipamento, enfim, dá para continuarmos nessa linha e fazer as adequações.

É verdade que essa MP ajudou a tirar, Presidente José Guimarães, investimento portuário de muito tempo que estava na clandestinidade. O Deputado Paulinho falou: o Terminal Portonave, em Santa Catarina; Itapoá, Santa Catarina, e um lá na Bahia, que eu conheço bem, quem opera é o TPC, com engenho Moinho, e um também em construção no porto de São Paulo. A legislação está trazendo esses terminais que estavam à margem da legalidade para a legalidade. Isso é importante para o setor portuário, é possível que seja.



Também está se dizendo que vai acabar com distinção de carga própria porque isso vai melhorar a competitividade, o movimento de carga – é verdade que é, é possível que seja também.

Mas há outros elementos que ajudam a atividade portuária que a medida provisória não contemplou.

Como é que eu tenho 55 terminais operando com experiência, com capital investido dentro dos portos e a lei antiga diz que tinha que haver adequação e a medida provisória não determina que seja adequado? Se a medida traz quatro terminais que estavam à margem da legalidade para a legalidade, eu tenho 55 terminais querendo investir, querendo que o Governo diga assim: “Olha, vamos fazer um reequilíbrio aqui na sua tarifa, sua carga mínima movimentada, mas você vai ter que movimentar tanto, investir tanto”... Esse pessoal, Sr. Presidente apresenta documento, e já disseram aqui que têm, para somar ao investimento público, R\$11 bilhões. Aí me aparecem outros empreendedores dentro do porto, já após a lei, porque esses que eu estou falando são anteriores...

(Soa a campanha.)

O SR. GERALDO SIMÕES (PT – BA) – ... à lei, que dizem: “Olhem, meu contrato de 25 anos está vencendo. Se ele for prorrogado por mais 25, como manda a lei” – e a lei anterior e essa MP agora dizem a mesma coisa – “eu posso antecipar meus investimentos.” Se a economia está crescendo, e está, mas estamos no limite, a nossa agricultura puxando, se o Governo quer trabalhar em conjunto com a iniciativa privada para atrair investimento, se eu legalizo quatro terminais que não estavam bem colocados do ponto de vista desta legislação, por que não trabalho com os terminais portuários anteriores à lei e os que vieram a partir da lei de 1993?

E também, Sr. Presidente, faria umas correções – eu já vi a sua preocupação, o Sr. Relator conversando com o pessoal das entidades dos trabalhadores –, uma correção de maneira que se analise direito como vai ficar a contratação de mão de obra nos terminais dentro do porto público e a contratação de mão de obra nos terminais fora dos portos públicos.

Fazendo essas ponderações, e isso é prerrogativa desta Casa, eu acho que a gente pode melhorar a medida provisória que o Governo mandou e atender o desenvolvimento do Brasil, que é o que interessa a todos nós.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Deputado Geraldo Simões, muito obrigado.

Deputado Cesar Colnago.

O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) – Muito bem, Presidente José Guimarães, quero parabenizar a todos. Essa foi uma Mesa que eu propus, por requerimento, para que nós pudéssemos conversar. O Roberto já falou aqui, o próprio Geraldo, que conhece muito: o ideal seria um projeto de lei, porque são muitos aspectos e muitas nuances. A medida provisória, na minha visão, traz um



espírito e ares de modernização, de atratividade, mas também tem muita coisa embolada.

Acho que aqui tem um ponto fundamental. Muitas vezes se coloca um ponto, principalmente na mídia, para desviar, talvez, a atenção, porque eu acho que, do ponto de vista da operação do porto, a forma como os trabalhadores estão organizados não é o problema principal. Aliás, não é problema, e eu tenho certeza de que o Governo e trabalhadores vão chegar a um acordo, porque esse não é o principal problema dos nossos portos, os avulsos, muito menos aqueles celetistas. Aí, você vê... Quando propus... Na legislação até 1988, e mesmo lá atrás, em 1966, em que nosso atraso era muito maior, você tinha uma determinação, um comando na legislação que dizia que era para funcionar 24 horas. Decreto 37 de 1966, depois um decreto de 1988, porque não faz nenhum sentido... E aí eu pergunto ao Ministério da Agricultura... Parece que veio o Paulo, da Conap, não sei se ele opera dentro do porto. Estou com um documento do Líder do Senado, só Santos precisaria de mais ou menos 1,5 mil inspeções por dia em contêineres. Nós temos servidores lá para isso? Qual o risco, por exemplo, de doenças fitossanitárias se você não fizer uma boa inspeção na importação dos produtos? Como pode ter cabimento a carga ficar lá parada esperando que o servidor público amanheça no outro dia e venha trabalhar? Eu vou propor – aí, vou falar da minha área – que os hospitais e maternidades fechem às 17h e abram de manhã cedo, proibido qualquer procedimento médico cirúrgico na madrugada. O porto não para. Como é que a burocracia para? Aliás, no preconceito das décadas de 60 e 70, às vezes, contra o sindicato, parece-me até uma inversão. O sindicato está solicitando que se trabalhem 24 horas. Porque o prejuízo é enorme com essas cargas paradas e a burocracia estatal... O Decreto nº 10.833, de 2003, de agora, do governo Lula, coloca que a fiscalização poderá ser ininterrupta.

Não é sério este País, não é possível, eu não acredito! E querem colocar a culpa nos trabalhadores, que são o menor custo, com certeza. E aí, vou voltar a falar de tudo. Quer dizer, você tem um problema na Anvisa, no Ministério da Agricultura e na Aduana. No meu Estado ainda depende do Rio de Janeiro. O nosso movimento portuário é muito superior ao do Rio de Janeiro. Somem os sete portos que temos no Espírito Santo, só perdemos para Santos, e dependemos do Rio de Janeiro. Fizemos um pedido recentemente ao Ministro Mantega, que pelo menos levasse para Minas, porque aí pode funcionar melhor, que a competição é menor entre os dois Estados, porque Minas não tem porto. Aliás, diga-se de passagem, Sr. Presidente, que a questão do porto delegado tem a emenda de um mineiro, porque há ausência clara de definições no porto delegado, não sei se proposital, Emenda nº 225. Achei até interessante, porque Minas não tem porto e é de um mineiro, que detectou que essa área, são 16 portos delegados... É importante, inclusive, que experiências municipais...

(Soa a campanha.)



O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) – ... como nosso Presidente falou, mas há ausência clara de definições, assim como há outras ausências nesse projeto.

Por isso que eu acho, vou voltar a falar para o nosso Relator, que hoje não está presente, mas está bem representado pelo Deputado Manoel, eu acho que a gente tem que pegar essa medida provisória e dar um banho de articulação para que as coisas possam acontecer de forma que venha ajudar o Brasil. Aí, talvez fosse interessante ele pegar os estudos do BNDES na área do transporte. Está aqui, só vou ler o último pedacinho, Presidente:

As administrações portuárias privadas devem [...] [ser efetuadas e definidas] em contrato de concessão, especificando os investimentos a serem realizados e as suas fontes de recursos, na forma das tarifas de infraestrutura, assim como os procedimentos para reajustes tarifários periódicos. O poder discricionário dos governos pode ser limitado, [esse é um dos problemas] utilizando-se a independência das autoridades portuárias, pela adoção de regras para a indicação e demissão de seus dirigentes e de sua autonomia financeira, e pelo compartilhamento do poder decisório sobre as questões portuárias com usuários, operadores e trabalhadores dos portos, por meio [um tema muito colocado na semana passada] do fortalecimento dos Conselhos de Autoridade Portuária.

(Soa a campanha.)

O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) – Só para encerrar, esse estudo mostra com clareza a Europa, a China, o Canadá e os Estados Unidos.

A área de porto é uma área pública, que trabalha com muita atividade privada dentro dele, na maioria dos portos, que tem um comando de planejamento e de visão nacional, pela importância dos portos para as economias nacionais, mas, na gestão, definindo bem o que é autoridade portuária e o que é operador portuário, você pode construir um conselho, um CAP que funcione cada vez melhor e cujo comando esteja perto de quem opera no Estado e no Município, na forma dos países mais modernos do mundo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – O último inscrito é o Deputado Edinho Bez.

O SR. EDINHO BEZ (PMDB – SC) – Sr. Presidente, meus colegas Parlamentares, nosso Relator, nossos convidados, eu sou membro da Frente Parlamentar Mista que este Senado encampa, obviamente, e estamos discutindo há mais de seis anos a situação da infraestrutura nacional, uma colaboração que o



Congresso Nacional faz discutindo com inúmeros segmentos. Eu coordeno a área de portos e vias navegáveis. E marcamos para hoje, pela manhã, a partir das 9 horas, e encerramos ainda há pouco, às 14 horas, uma audiência pública para trazer propostas, sugestões para o nosso Presidente e os nossos Relatores, um deles o Manoel Junior, meu amigo particular, juntos nesta missão que não é uma tarefa muito fácil.

Nós entendemos que precisamos ampliar a discussão, pelo menos em termos de decisão, Governo, trabalhadores, empresários, o segmento como um todo.

Essa questão do CAP... Inclusive, foi infeliz o representante da Fiesp aqui quando disse que o CAP era um “clube do Bolinha”. Comentei hoje, na Comissão, que nós não o levamos em consideração e interpretamos como uma infelicidade sua manifestação porque nós sabemos da importância do CAP. Eu fui Presidente do Conselho Portuário do porto de São Francisco do Sul quando exercia a função, a pasta de Secretário de Estado de Infraestrutura.

A outra questão é a centralização. Não está pegando bem. Vou repetir o que tenho dito: hoje, a tendência da administração moderna é descentralizar. Se eu pegar uma empresa pequena, é descentralizar, ou uma empresa um pouco maior, média ou grande, é descentralizar, e a medida provisória está centralizando, trabalhando, remando contra a maré num momento em que nós estamos falando em descentralização no Município e nos Estados. Nós queremos é reavaliar isso.

Também quero dizer que a Medida Provisória nº 595... Também foi citado aqui pelo Jorge Gerdau, que fez parte, representou um grupo que apresentou um trabalho para a Presidente Dilma na Casa Civil... Para não dizer nada, não foi muito considerado o trabalho feito em vários dias e semanas para que pudéssemos apresentar uma proposta melhor, uma lei mais eficiente para todos, em especial para o País. E também precisamos levar em consideração que, nos últimos anos, quando ouvíamos “claro que temos que melhorar, claro que é possível melhorar”, nós entendíamos que nós deveríamos melhorar, alterar a Lei nº 8.630, de 1993. Mas não adianta olhar para trás, porque nós temos uma medida provisória e precisamos olhar para frente e tentar, junto com os nossos Relatores, o Presidente e nossos colegas aqui, modificar e alterar para melhor, até porque foram os investimentos privados, tanto no Poder Público como nos terminais privados, a partir da Lei nº 6.830, de 1993, que permitiram, concedendo suporte técnico e operacional ao atendimento, a excepcional evolução do comércio exterior brasileiro, que, fisicamente, se materializou nos últimos vinte anos, quando passou de 350 milhões de toneladas para, aproximadamente, 900 milhões de toneladas, em 2012. Então, não é ruim.

E, na qualidade de representante desse segmento, aqui, na nossa Frente, já visitei inúmeros portos no Brasil e por esse mundo afora, que não foram poucos, e a concorrência, a competitividade não é bem assim como qualquer



outro segmento. Não existe muita concorrência nesse sentido. Por exemplo, quanto ao usuário, algumas pessoas tentam vender que é importante haver mais terminais para o usuário ter mais opções. O usuário não usa terminal; o usuário não usa terminal. Quem usa terminal é armador.

Então, precisamos tomar cuidado quando falamos, quando conversamos aqui, porque o que nós queremos? É aprovar a medida provisória, mas aperfeiçoando-a. Essa tem sido a nossa luta, esse tem sido o nosso trabalho.

(Soa a campainha.)

O SR. EDINHO BEZ (PMDB – SC) – Para encerrar, Sr. Presidente.

Eu também gostaria de dizer do risco de judicialização que nós corremos. Há um processo em andamento. Os nossos portos, repito, precisam melhorar – concordamos –, mas não são assim tão ineficientes. Eles vêm funcionando. O que nós precisamos, repito, é melhorar.

Ontem mesmo a Ministra Cármen Lúcia derrubou. Essa é a segunda derrubada aqui. Nós votamos aqui os *royalties* do pré-sal, com 400 votos contra 90 ou 80. Por duas vezes, o veto foi derrubado, porque a coisa não foi bem feita. Então, nós precisamos evitar que isso aconteça.

Mas eu acredito no bom senso dos meus colegas. Aqui há Deputados experientes, sob o comando do nosso Presidente, como o nosso Relator, o nosso Manoel Junior e todos os colegas aqui. Eu acredito no bom senso para que possamos construir algo que não venha a parar na Justiça, inviabilizando a velocidade que o mundo exige hoje.

Era isso, Sr. Presidente. Voltaremos a falar em outra oportunidade.

Muito obrigado.

E parabéns pela condução dos trabalhos!

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, Deputado Edinho.

Nós tínhamos encerrado as inscrições, mas o nosso Deputado Beto Mansur pediu a palavra e vamos concedê-la.

O SR. BETO MANSUR (PP – SP) – Sr. Presidente, rapidamente, quero só fazer um comentário, até porque dirigimos a cidade de Santos por oito anos e convivemos com esse problema apresentado aqui.

Eu cheguei um pouquinho tarde à reunião, mas já entendi o assunto e sei da problemática que é a falta de um posicionamento do próprio Governo. Esse é o meu entender, até porque a legislação existe, e não acredito que coloquemos na medida provisória que a Receita Federal, a Anvisa ou quem quer que seja deva operar por 24 horas. Ela eventualmente precisa operar por 24 horas onde for necessário, como no Porto de Santos, que opera por 24 horas e no qual, muitas vezes, há a necessidade, há falta de pessoal para dar agilidade e produtividade ao sistema.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – É no Governo.



O SR. BETO MANSUR (PP – SP) – Lógico. Por parte do Governo. Eu sinto até que essa medida provisória e esse debate são importantes para que possamos abrir o leque de discussão e mostrar que o problema não é só a relação existente entre capital e trabalho. Essa relação capital-trabalho, ou de porto organizado, porto público, determinando se vai operar dentro da área portuária no porto público ou fora da área, com carga de terceiro ou não, essas coisas eu acredito que o empresariado e os sindicatos dos trabalhadores vão resolver.

O grande problema que existe hoje e que também é uma pedra no nosso caminho para resolvermos a questão da produtividade é logicamente a falta de uma política do próprio Governo Federal, quer seja do Ministério da Agricultura, que precisa fiscalizar cargas; quer seja da Anvisa, através do Ministério da Saúde; quer seja da Receita Federal, que precisa de mais gente operando lá. De todas as maneiras, eu acho que precisamos de uma política de produtividade para o Brasil.

Se não conseguirmos colocar mais pessoas trabalhando num porto como o de Santos, como o do Rio de Janeiro... Existem portos no Brasil que logicamente não têm necessidade de operar por 24 horas, mas, naqueles portos em que há essa necessidade, é preciso haver contingente de pessoas ligadas aos diversos setores de atividade para que possam atender a essa demanda, porque, quando um navio chega para carregar – e carrega, muitas vezes, com muita rapidez –, às vezes tem que ficar esperando durante um final de semana para receber um carimbo e ir embora do porto.

Então, é só esse o comentário. Eu acho que essa discussão nossa é pertinente, mas quero dizer a vocês que não adianta somente o Governo editar uma medida provisória, muitas vezes de cima para baixo, goela abaixo, para podermos discutir e tentar chegar a uma conclusão, até porque o Governo tem os seus problemas, e esses problemas precisam ser enfrentados para que possamos aumentar a produtividade no nosso porto. A culpa não é só de empresário, a culpa não é só de trabalhador. A culpa, principalmente, é do Governo, por essa falta de infraestrutura.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Manoel Junior. PMDB – PB) – Muito obrigado, Deputado Beto Mansur.

Ultrapassando essa fase da interferência e da fala dos Parlamentares, nós voltaremos aos convidados que aqui estão – Dr. Eugênio, Dr. Paulo, Dr. Roberto e Drª Silvia – para as considerações finais, transmitindo aos colegas, ao Vice-Presidente, Senador Pimentel; ao Presidente, José Guimarães; que o nosso Relator, Eduardo Braga, não pôde se fazer presente e me pediu que eu aqui o substituísse. Estou tentando justamente reunir aqui as impressões, as informações daqueles que participaram da mesa, como também a interferência dos colegas Deputados e Deputadas, Senadores e Senadoras, para justamente tentarmos finalizar este grande trabalho, porque é uma das medidas provisórias mais importantes para o País, para o desenvolvimento do nosso povo, da nossa



economia, e justamente pensando no nosso futuro. Sabemos da importância de termos um relatório equilibrado, conciso, sensato, melhorando, burilando, lapidando, como disse aqui o Deputado Edinho Bez, aquilo que veio do Executivo.

Estamos fazendo isso, auscultando. Esta Casa é justamente a casa do debate, do contraditório, Senador Pimentel. Estamos justamente aqui, finalizando, nessas três semanas, o nosso trabalho de auscultação dos diversos segmentos envolvidos. Auscultamos os trabalhadores, depois os empresários, desta feita, o Governo, entidades que aqui vieram representar o Governo, outras que estão aqui a convite também nosso, como o Sindireceita, trazendo a sua impressão importante. Quero dizer que essa é uma tarefa importante para o nosso País.

Agora, passo novamente a palavra ao nosso Presidente, José Guimarães.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Antes de encerrar os nossos trabalhos, antes de o Deputado Paulinho da Força sair, foram feitas duas perguntas ao assessor do gabinete do Secretário da Receita Federal, Ronaldo Lázaro. Então, uns minutinhos e, em seguida, se algum dos convidados desejar fazer as considerações finais, há um tempo de dois ou três minutos, o.k.?

Ronaldo Lázaro.

O SR. RONALDO LÁZARO MEDINA – Faço as considerações finais?

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – As questões que foram levantadas com relação à Receita, você faz nas considerações finais.

O SR. RONALDO LÁZARO MEDINA – Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Com relação à Receita, ao horário, turno, enfim.

O SR. RONALDO LÁZARO MEDINA – Em primeiro lugar, a Receita Federal não é, nunca foi, nem pode ser contrária ao funcionamento 24 horas. Nós já funcionamos 24 horas, por exemplo, nos grandes aeroportos internacionais, fazendo atendimento preferencial a pessoas, à bagagem e a situações de emergência também. Por exemplo, de madrugada, no avião, com as pessoas, chegam córneas para transplante. Nós fazemos liberações imediatamente. Então, há prioridades a produtos perecíveis, a produtos biológicos. Às vezes, há situações humanitárias de alta importância, como o caso de urnas funerárias.

Em algumas unidades, nós fazemos a conferência de exportação à noite. Por exemplo, no aeroporto de Salvador, onde temos uma equipe de bagagem que faz plantão 24 horas na bagagem, como há um espaço muito longo entre o último voo da noite e o primeiro voo da madrugada, essa equipe se dirige ao armazém de exportação para operar a conferência das cargas que foram selecionadas para exportação.

Na unidade, procura-se fazer o melhor aproveitamento possível dos recursos humanos disponíveis, buscando dar produtividade aos locais.



Aumentar as jornadas de trabalho, que não sejam 24 horas, que sejam 16, que sejam, enfim, um múltiplo qualquer disso aí, depende de recursos humanos. Nós não temos problemas em operar em turnos alongados ou até 24 horas. A questão, de fato, é ter recursos humanos. Se houvesse uma disponibilidade plena de pessoas em todos os aeroportos e portos do Brasil e pontos de fronteira, em regime de 24 horas, nós teríamos, evidentemente, um custo muito mais elevado para a Administração Pública. Isso alguém vai pagar. Essa é uma questão orçamentária, financeira. É preciso ver quem vai pagar, mas, no fundo, sabe-se que é o contribuinte. No final, o custo disso sobra para a sociedade. Então, o que nós temos procurado fazer, conforme as demandas, é ampliar a disponibilidade com essas limitações de recursos.

Quero observar o seguinte: nós não atuamos sozinhos. Uma série de produtos passa por uma verificação anterior, pela anuência prévia de órgãos como a Anvisa e o Vigiagro. Não adianta a Receita Federal estar lá disponível 24 horas se não houver uma concatenação com os outros órgãos que atuam no controle do comércio exterior. Nós não trabalhamos sozinhos.

Há mais um aspecto relevante. A Receita trabalha normalmente com um expediente de oito horas, com turnos, no caso especialmente de bagagem e para atender situações de emergência ou situações que envolvam produtos perecíveis. Agora, o fato de o nosso expediente ordinário ser de oito horas não quer dizer que o porto ou o aeroporto está parado. É possível ver, durante a madrugada, navio chegando e avião desembarcando e embarcando também.

No caso, por exemplo, das exportações de grãos, os caminhões chegam ao porto, vão direto para as moegas de descarga e carregam os navios durante 24 horas. A Receita Federal não faz um obstáculo a isso. Se estiver liberado pela Agricultura, a Receita Federal faz o despacho depois que o navio sai, com as informações de transporte. Nós chamamos isso de despacho *a posteriori*. É um despacho feito depois que o navio carrega e sai, porque nós sabemos se foi soja que entrou naquele navio, se foi milho. Nós temos a informação de quem carregou e do transportador.

Então, os despachos de grãos no Brasil na exportação não sofrem impacto nenhum pelo fato de haver um expediente maior ou menor, porque os despachos são todos *a posteriori*. Isso faz muito mais efeito para oficializar a exportação, registrar as exportações para fins estatísticos, cancelar as exportações na área de ICMS. Enfim, na área de grãos, a Receita Federal – não só de grãos, mas de outras cargas, como o minério – também há esse tipo de tratamento de carregamento direto. Então, o fato de não termos expediente não quer dizer que a operação portuária para.

Na importação, idem. Nós temos uma série de importações que são críticas, como o caso da área de combustíveis. Por exemplo, o navio chega, liga a tomada e descarrega. É a chamada descarga direta. E ocorre o despacho *a posteriori* também. Exigimos uma declaração, registrada antecipadamente no



sistema, mas, na hora em que o navio chega, a Petrobras liga a mangueira no terminal e descarrega o combustível que está ali. Nós não somos causa de atraso em nenhum segundo na descarga de combustível no Brasil e de outros granéis químicos.

(Soa a campainha.)

O SR. RONALDO LÁZARO MEDINA – Deputado, posso falar mais alguma coisa?

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Concluindo.

O SR. RONALDO LÁZARO MEDINA – Vou tentar concluir.

Vale lembrar que trabalhar 24 horas não depende só dos órgãos públicos. É preciso uma articulação com o setor privado também. Muitas vezes, há disponibilidade e baixíssima demanda de serviço. Por quê? Porque, para haver gente operando por 24 horas, o operador privado vai pagar hora extra, adicional noturno e um detalhezinho pequeno: deve haver ônibus para levar o trabalhador até o porto. A rede pública de transporte precisa funcionar. É necessário segurança na rua. Será que existe? Será que há ônibus disponível ou esse trabalhador vai precisar se virar com transporte privado que, muitas vezes, ele não tem?

Então, são situações em que, às vezes, há disponibilidade, mas, do outro lado, não existe nenhum ajuste correspondente, até por uma insuficiência de infraestrutura de transporte, por uma questão de segurança nas imediações da área portuária. Nós estamos falando de áreas, muitas vezes, ermas. Todo mundo sai de lá junto; chega todo mundo junto. Se ficar alguém para trás, corre risco. Nós estamos falando de áreas em que há, muitas vezes, sérios problemas de segurança pública.

Então, não é solução trivial a Administração Pública estabelecer disponibilidade de 24 horas. Não se vai fazer milagre assim. Acho importante, fundamental dizer isso. A discussão de modelo de infraestrutura é uma coisa, e funcionamento em turnos prolongados de 24 horas é outra. Uma coisa não conflita com outra. É evidente que se pode aumentar a produtividade, mas o que se está discutindo na medida provisória não é regime de trabalho. Regime de trabalho nem precisa de medida provisória.

O Governo criou recentemente a Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (Conaportos) exatamente para trabalhar questões de gestão e estabelecer metas, indicadores de desempenho e essa coisa, que é gestão moderna, que é uma discussão de que, parece-me, nós não precisamos tratar em lei. É o que eu acho, não posso substituir o papel dos senhores aqui. Mas isso... No mundo, não é preciso dizer que o cara trabalha 24 horas; está dizendo que qualquer um decide, é uma decisão administrativa.

Então, é isso que eu gostaria de colocar para os senhores.

Obrigado pelas considerações.



O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Os convidados desejam...

Drª Silvia.

A SRª SILVIA HELENA DE ALENCAR FELISMINO – Bom, é claro que foi um alerta que o Sindicato fez e é lógico que não se pretende discutir isso na medida provisória. Apenas quisemos salientar que, na contramão do que o Governo vem fazendo, há um contrassenso: enquanto o Governo da Presidenta Dilma investe em infraestrutura, a Receita vem na contramão quando limita o seu horário de atendimento. É claro que muitas cargas permitem o desembaraço *a posteriori*, mas outras inúmeras cargas precisam do atendimento presencial, assim como nas fronteiras secas não é possível esse tipo de tratamento, porque é claro que o contrabandista, o traficante vai esperar exatamente o momento em que não tem ninguém para passar, porque ele não vai esperar o atendimento de despacho *a posteriori*. Ele vai passar num momento em que não tem fiscalização presencial.

É esse tipo de alerta que nós fazemos, porque nós precisamos de controle daquilo que entra e daquilo que sai.

No que diz respeito a pessoal, nós alertamos para o fato de que as atribuições precisam ser definidas e precisa-se de mais concursos. O Governo vem fazendo uma política de concurso sistemático. Nós apoiamos essa política e pedimos apenas que continue, que aumente o número de vagas e que os excedentes que acabaram de passar, que os que foram aprovados no concurso em colocação posterior ao número de vagas do edital sejam chamados.

Para lembrar que é necessário, sim, haver um controle em cima dos órgãos, vou citar um caso bem simples. O Governo faz investimentos. A Receita Federal investiu R\$45 milhões na compra de quatro lanchas, mas apenas uma funciona, exatamente aquela de que um analista tributário toma conta, exatamente a do Porto de Santos, e duas, da Região Norte, estão correndo o risco de afundar. E é exatamente pelos rios do Norte que entra a maior parte de pasta de cocaína que abastece os grandes centros do nosso País. Então, é, sim, necessário ter 24 horas, ter atendimento ininterrupto em portos, aeroportos, pontos de fronteira, portos secos. A presença fiscalizatória para contribuir com o controle daquilo que entra e daquilo que sai é, sim, essencial para o nosso País.

Nós apoiamos essa medida, entendemos a necessidade da ampliação da infraestrutura, mas entendemos que o Governo precisa ter uma ingerência maior nesses órgãos que estão, de certa maneira, na contramão daquilo que o Governo vem trabalhando. A aduana moderna que todos queremos deve ser um instrumento de facilitação do comércio interno nacional, mas deve ser, também, um instrumento de defesa da economia nacional, do emprego, da renda, do meio ambiente, do combate ao crime organizado e deve atuar ao lado de outros órgãos de Estado na defesa da soberania nacional.

Por isso, nós dizemos: valorizar o analista da Receita Federal, o analista tributário, é o caminho para uma aduana mais forte e eficiente.



Muito obrigada a todos.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Sr. Eugênio Pio. Gostaria de usar da palavra?

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Só agradecer.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Pois não.

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Em nome do Ibama, quero agradecer a oportunidade e dizer que nos colocamos à disposição para eventuais esclarecimentos.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Sr. Paulo Morceli.

O SR. PAULO MORCELI – Eu também gostaria apenas de agradecer a oportunidade de o Ministério da Agricultura estar aqui mostrando os números do agronegócio brasileiro, da agricultura e da agropecuária brasileira, e dizer que também nos colocamos à disposição da Comissão para quaisquer outros esclarecimentos adicionais.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Não havendo mais nada a tratar, antes de encerrar nossos trabalhos...

Então, não podemos votar a ata, porque não há número para deliberar, nem os requerimentos. Deixemos para amanhã.

Portanto, não havendo mais nada a tratar, declaro encerrada a presente audiência pública.

Muito obrigado a todos e a todas.

(Iniciada às 14 horas e 52 minutos, a reunião é encerrada às 16 horas e 37 minutos.)