



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

**ATA DA 8^a. REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA DESTINADA A EXAMINAR E
EMITIR PARECER SOBRE 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." REALIZADA NO DIA 20 DE
MARÇO DE 2013, ÀS 14H30 HORAS, NO PLENÁRIO Nº 2, DA ALA SENADOR
NILO COELHO, DO SENADO FEDERAL.**

Às catorze horas e cinqüenta minutos do dia vinte de março de dois mil e treze, na Sala número dois da Ala Senador Nilo Coelho, sob a Presidência Deputado José Guimarães, reúne-se a Comissão Mista da Medida Provisória nº 595, de 2012, com a presença dos Senadores Eduardo Braga, Kátia Abreu, Walter Pinheiro, Humberto Costa, Ana Rita, José Pimentel, Inácio Arruda, Blairo Maggi, Gim, Armando Monteiro; e dos Deputados Geraldo Simões, José Guimarães, Jorge Bittar, Iriny Lopes, Edinho Bez, Manoel Junior, Eduardo Sciarra, Cesar Colnago, Beto Mansur, Onyx Lorenzoni, Mendonça Filho, Milton Monti, Glauber Braga, Paulo Pereira da Silva, Arnaldo Jardim, Nelson Marquezelli, Valtenir Pereira. Registra-se a presença de parlamentar não membro da Comissão, o Senador Wellington Dias e Deputado Cláudio Puty. 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 chama os expositores José Leônidas de Menezes Cristino, Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República; Pedro Brito, Diretor-Geral Substituto da Agência Nacional de Transportes Aquaviários; Bernardo Figueiredo, Diretor-Presidente da Empresa de Planejamento e Logística; Roberto Dantas, Diretor de Planejamento e Desenvolvimento de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e do Comércio Exterior; 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 Mendonça Filho, Deputado Geraldo Simões, Deputado Paulo Pereira da Silva, Senadora Kátia Abreu, Deputado Onyx Lorenzoni, Senador Humberto Costa; Deputado Beto Mansur, Cesar Colnago, Deputado Márcio França, Deputado Glauber Braga, Deputado Milton Monti, Deputado Jorge Bittar, Deputada Iriny Lopes. O Presidente coloca em votação o Requerimento nº 12 de 2013, de iniciativa do Deputado Márcio França. O Requerimento é aprovado, com a retirada do nome do Sr. Paulo Alexandre Barbosa, Prefeito Municipal de Santos. O Presidente submete ao Plenário a dispensa da leitura e a aprovação das atas da sexta e da sétima reuniões. As atas são aprovadas. Nada mais havendo a tratar,

encerra-se a Reunião às dezessete horas e cinqüenta e dois minutos, lavrando eu, Marcos Machado Melo, Secretário da Comissão, a presente Ata, que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor 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) – Sr^{as} e Srs. Parlamentares, declaro aberta a 8^a Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e a emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012.

Esta, portanto, é a oitava audiência pública e a última no calendário aprovado por esta Comissão, sob a Liderança do nosso Relator, Senador Eduardo Braga.

É importante destacar, senhores convidados, senhoras convidadas, que nós cumprimos, até o momento, rigorosamente, aquilo que aprovamos na Comissão e realizamos, igualmente, muitos debates de mérito e encaminhamentos técnico-jurídicos, dada a importância da medida provisória em tramitação aqui nesta Casa.

Portanto, Senador Eduardo Braga, nobre Relator, esta é a última audiência pública.

Temos a honra de convidar para compor a nossa Mesa e fazer uso da palavra o Ministro José Leônidas de Menezes Cristino, Ministro de Estado da Secretaria de Portos; o Sr. Pedro Brito do Nascimento, Diretor-Geral Substituto da Agência Nacional de Transportes Aquaviários; o Sr. Roberto Jorge Enrique de Souza Dantas, Diretor de Planejamento e Desenvolvimento de Comércio Exterior do Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, que está aqui representando o Ministro Fernando Damata Pimentel, que não chegou a tempo para a nossa audiência pública; e, por último, o Sr. Bernardo José Figueiredo Gonçalves de Oliveira, Diretor-Presidente da Empresa de Planejamento e Logística.

Havia mais dois convidados. Nós já conversamos com um deles que declinou e vai acompanhar os debates. Registramos a presença do Sr. Luziel Reginaldo de Souza, que vai acompanhar os debates no plenário e não faz questão de fazer uso da palavra, até para dar mais tempo às principais personalidades que aqui podem falar do mérito da medida provisória – não é, Paulinho? –: o Ministro, Bernardo Figueiredo, Roberto Dantas e Pedro Brito. É uma Mesa que está à altura do debate que realizamos nesta Comissão.

Portanto, para iniciar os nossos debates...

Sr. Relator, nós sempre faremos um esforço aqui para concluirmos a audiência, pelo menos, até as 17 horas. Vamos tentar trabalhar assim. Tanto o Senador como eu temos tarefas no dia a dia da Câmara – não é, Paulinho? – e precisamos também preparar a reunião de quinta-feira com as centrais sindicais, às 10h30, na Liderança do Governo no Senado, para fecharmos, imagino eu, os pontos mais importantes e centrais na negociação que envolve os trabalhadores através de suas três centrais.

Eu sempre acredito muito, e o otimismo... Presidente, choveu muito no Ceará de ontem para hoje. Imagino que São José, nosso Padroeiro de



Quixeramobim, minha cidade, trouxe chuva para mais de 108 cidades do interior do Estado do Ceará. Só quem mora no Nordeste sabe que isso é quase uma dádiva divina. E é mesmo.

O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Choveu no sertão.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Choveu no sertão. Lá onde moram os meus pais, na comunidade chamada Várzea Redonda, no Encantado, choveu, Leônidas, de 80 a 90 milímetros. Até os açudecos pegaram água. Por isso, estou com essa felicidade toda de presidir esta reunião. Isso vale ouro nos sertões do Nordeste e do Ceará. É apenas um comentário, com a sua permissão, nobre Relator.

Nós vamos tentar encerrar a sessão por volta das 17 horas. Fazemos um apelo para que o Ministro e os convidados falem do que realmente nos interessa, pelo tempo de dez minutos, com prorrogação de mais cinco minutos, o que tem sido uma regra aqui da Comissão

Com a palavra o Sr. Ministro de Estado, Chefe da Secretaria de Portos, Sr. Leônidas Cristino, cearense de Sobral.

O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Só tem cearense na Mesa.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Só tem cearense na Mesa.

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – Boa tarde a todos.

É um privilégio, mais uma vez, estar nesta Casa, neste momento, para discutirmos essa medida provisória, que vai, no nosso entender, modificar definitivamente o sistema portuário nacional.

Também estou feliz pela chuva no Ceará. Ontem foi dia de São José, Padroeiro do Ceará e meu também, já que sou José. Está tudo bem neste dia tão importante para o Brasil e para o Nordeste.

Antes da minha fala, eu queria saudar o Senador Eduardo Braga, nosso Relator, um homem dedicado também a essa causa importante; o nosso amigo e conterrâneo José Guimarães, Presidente da Comissão; o Vice-Presidente da Comissão, José Pimentel, que também é cearense; o Relator revisor Manoel Junior...

O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Que é da Paraíba. O Nordeste em peso está aqui.

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – Que é da Paraíba.

... o Roberto Dantas, Diretor de Planejamento do MDIC; o Manoel Messias, que também está aqui; o Pedro Brito, Diretor-Geral da Antaq; e o Bernardo Figueiredo, Presidente da EPL; os Srs. Parlamentares, a imprensa e todos que estão assistindo a esta apresentação através da Rádio Senado, da TV Senado...



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES

SF - 3

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – E do telão no Plenário 15.

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – ... e do telão no Plenário 15.

Quero abraçar todos.

Bom, eu queria iniciar fazendo a apresentação. No final, nós vamos fazer o debate e tentar responder às dúvidas e às perguntas dos Srs. Congressistas.

Pode passar.

A Lei 8.630 trouxe avanços com a participação privada nas operações que são os arrendamentos e terminais de uso privativo para movimentação de cargas próprias através de autorização. Era isso que rezava, basicamente, a Lei 8.630.

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – Pois não.

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Desculpa.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Pela ordem.

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Obrigada. Se estiver faltando papel, podemos pegar nos gabinetes, mas esse tamanho de letra ninguém consegue enxergar, Sr. Ministro.

Gostaria que pudesse distribuir de forma mais...

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – Maior, não é?

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Bom, vamos solicitar...

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – Uma folha para cada eslaide. É razoável, não é?

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Vamos solicitar à assessoria da Comissão a possibilidade de distribuição do material, como sempre fizemos. Vamos fazer um esforço, Senadora, para ver se... Está bom?

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – Eu frisei um ponto importante da Lei 8.630.

Pode passar.

Histórico da movimentação de carga no nosso País.

Evolução da movimentação dos portos públicos e privados.

De 2001 até 2012, nós crescemos em torno de 80% na movimentação de cargas em tonelada em todos os portos brasileiros. Isso demonstra o desafio que temos que perseguir a partir da aprovação pelos Srs. Parlamentares dessa medida provisória.

Nós precisamos, definitivamente, modernizar e tornar nossos portos mais eficientes, quer dizer, de 506 milhões de toneladas até 904 milhões de



MP 595/2012 (8^a Reunião)

20/03/2013

toneladas. É um acréscimo extraordinário, e para isso nós precisamos aumentar a capacidade dos nossos portos, torná-los mais eficientes.

Pode passar.

Nós, do Governo Federal, elaboramos e concluímos, até o final do ano passado, o Plano Nacional de Logística Portuária. Pela primeira vez, o Governo Federal elaborou um estudo específico para a área portuária. Hoje temos uma radiografia dos portos, do que eles possuem atualmente, das suas deficiências, das suas dificuldades e do que eles precisam para servir bem à economia do nosso País. Por isso, aí está estratificado por cargas: em 2012, nós movimentamos 904 milhões de toneladas; em 2030, a projeção é de que deveremos movimentar 2,26 bilhões de toneladas, um acréscimo de 150%. Mais um motivo para investirmos tanto recursos do Governo Federal, como também da iniciativa privada nos nossos portos.

Se isso não acontecer, não vamos ter condições de movimentar essa carga em 2030 e até, se for o caso, em 2015. Se não tivermos investimento expressivo, não teremos condições, já em 2015, de fazer as movimentações necessárias, de acordo com os parâmetros internacionais, já a partir, repito, de 2015, porque temos hoje uma capacidade de 370 milhões de toneladas e, em 2015, nós já deveremos movimentar 373 milhões de toneladas.

Aqui na parte direita, podemos ver que todos os tipos de carga vão crescer também: granel sólido, granel líquido, carga geral e contêineres. O aumento geral é de 5,70% ao ano. Isso demonstra a importância do sistema portuário para a economia do nosso País.

Pode passar.

Tivemos a criação da SEP em 2007 e as ações prioritárias. Antes de 2007, os investimentos na área portuária eram poucos. Não havia investimento expressivo, mesmo porque quem gerenciava esse segmento era um departamento do DNIT. Não tenho nada contra o DNIT, mas ele sempre focou, por sua natureza, a área rodoviária e o porto sempre ficou ao largo, esperando por um segundo tempo.

Com a criação da SEP, em 2007, Senador, os investimentos cresceram exponencialmente. E qual era a primeira investida, o que nós deveríamos fazer primeiramente para iniciarmos esse processo de modernização e melhoria da área portuária? Obras de dragagem e de aprofundamento. Por que isso? Porque vocês todos sabem – a maioria entende dessa área – que os nossos navios que circulavam no Brasil entravam com meia carga dentro dos portos porque não havia a profundidade necessária para que eles pudessem entrar com a carga plena. Isso dava um prejuízo extraordinário na movimentação das nossas cargas e dos nossos produtos, e esses produtos ficavam inviáveis no mercado internacional. O Governo, primeiro, iniciou as obras de dragagem e de aprofundamento. Depois, partiu para as obras de infraestrutura portuária, que é o reforço desses cais, desses berços. Se eu vou fazer a dragagem para menos 15 e



MP 595/2012 (8^a Reunião)

20/03/2013

eu tenho um berço que não é compatível com essa dragagem, eu tenho também que reforçar o berço, como também era necessário que fizéssemos um trabalho de modernização desses cais, desses berços e, em muitos casos, ampliação nos berços em alguns portos públicos do nosso País.

Outro ponto que o Governo Federal priorizou foi a melhoria na gestão das Companhias Docas. Precisamos melhorar? É claro que precisamos melhorar. Mas fizemos um trabalho inicial de profissionalizar esses gestores, de melhorar o desempenho desses portos públicos. De modo que esses três pontos foram importantíssimos para que iniciássemos esse processo de melhoria do sistema portuário nacional, mais determinadamente nos portos públicos.

Pode passar.

Também tivemos ações de médio e longo prazos, como o planejamento desses portos. Já falei anteriormente e vou repetir: pela primeira vez, o Brasil tem planejamento na área portuária até 2030. Nós temos um planejamento para 17 anos. Isso é muito importante, porque problema de porto não se resolve em seis meses, um, dois anos. As coisas acontecem em três, quatro, cinco anos. Por isso a importância desse planejamento para até o ano de 2030. Hoje nós temos o Plano Nacional de Logística Portuária.

Estudos para o aperfeiçoamento do modelo institucional do setor portuário.

Nós precisávamos remodelar a Lei 8.630. Nós precisávamos de um dispositivo legal que pudesse fazer com que os portos obtivessem investimentos expressivos nessa área e esse trabalho foi realizado com o acompanhamento da Casa Civil, da SEP, de outros Ministérios, e a participação dos trabalhadores, dos empresários e das autoridades portuárias.

Efetivação das mudanças.

Necessidade de reformulação da Lei 8.630, sobre a qual já falei, a Lei dos Portos, para fazer frente ao crescimento da demanda. Nós temos, isso já foi mostrado em gráfico nos eslaides anteriores, uma demanda que está crescendo muito no Brasil. Por isso temos que fazer essa modernização através da medida provisória.

Pode passar.

Objetivos dessa medida provisória: tornar o País mais competitivo em mercado internacional interno com as seguintes metas: aumento da eficiência portuária para atingir a redução de custos, atração de investimentos para o aumento da capacidade que possa absorver a demanda crescente. Este é o mote: aumentar a capacidade, aumentar a movimentação de carga com menor custo. Repito que este é o mote da medida provisória: maior movimentação de carga com menor custo. É isso que nós vamos perseguir, porque só assim nós vamos preparar essa nossa infraestrutura para que os nossos produtos sejam mais competitivos no mercado internacional.

(Soa a campainha.)



O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – Para atingir os objetivos, a reforma foi estruturada da seguinte forma: novo arranjo institucional que dá suporte a todas as mudanças apresentadas, mudanças no segmento de administração, mudança no segmento de operação portuária e investimentos em acessos portuários, tanto terrestres, como também aquaviários.

Pode passar.

Planejamento integrado.

O Ministério dos Transportes elaborou, em 2007, 2008, um Plano Nacional de Logística de Transportes, nós elaboramos o Plano Nacional de Logística Portuária, juntamos os dois e criamos o Plano Nacional de Logística Integrada. O que isso significa? Que todos os investimentos que vão acontecer nesses modais têm que olhar um para o outro. Não tem lógica nenhuma o porto fazer seu planejamento sem estar olhando para a rodovia, a ferrovia ou a hidrovia e, ao contrário, o sistema rodoviário, ferroviário e hidroviário fazerem o seu planejamento sem olhar também para o terminal, para o porto. Agora não. Qualquer recurso, qualquer investimento que se faça em um desses segmentos terá a lógica de que todos vão ganhar. Quando se aplica R\$1,00 nos portos, estamos respondendo e resolvendo problemas das rodovias, das ferrovias e também das hidrovias. Por isso, é muito importante esse planejamento integrado, com a orientação do Conit e da EPL – está aqui o Bernardo que vai falar mais detalhadamente da sua empresa. O CAP passa a ser consultivo, e haverá o fortalecimento da estrutura para os estudos, acompanhamento e fiscalização do programa de dragagem através do INPH.

O INPH é uma estrutura importantíssima não apenas na dragagem, no programa de dragagem do Governo Federal, mas, sim, em todos os investimentos que vamos fazer na área portuária. Vai absorver tudo aquilo que está acontecendo e o que vai acontecer na área portuária. Anteriormente, ninguém sabia onde estava o histórico do porto, cada um fazia a sua parte, não havia o conhecimento sistêmico da área portuária em nosso País. Agora não. Com esse dispositivo, com esse trabalho que vamos realizar através do INPH, sem dúvida nenhuma, vamos, cada vez mais, inovar e trazer novas tecnologias para a área portuária.

Fortalecimento institucional da SEP.

A SEP, a partir dessa medida provisória, depois de aprovada pelo Congresso Nacional, vai coordenar o planejamento setorial: o PNLP, o PGO e aprovar o PDZ. Quem vai fazer o PDZ, Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, é o porto, mas quem vai aprovar é a SEP, é o poder concedente. Anteriormente, cada porto fazia o seu planejamento, o seu PDZ, sem olhar sistematicamente para o País como um todo. Isso realmente estava complicando a elaboração do planejamento global do País. Por isso, o porto vai continuar fazendo o seu planejamento, mas ele será aprovado, a partir dessa medida provisória, pela SEP.



A política passa a abranger também os portos fluviais e lacustres. Anteriormente, a SEP só era responsável pelos portos marítimos. A partir dessa medida provisória, os portos fluviais e lacustres vão também participar, vão estar vinculados à Secretaria de Portos. O poder concedente passa a ser, agora, da SEP.

Pode passar.

Antaq.

A Antaq regula e fiscaliza diretamente os contratos de arrendamento, concessão e autorização além de ser interveniente nos convênios de delegação. A Antaq realiza os procedimentos licitatórios, das outorgas de todos os portos e passa a ser vinculada, a partir da medida provisória, à SEP. Anteriormente, era vinculada ao Ministério dos Transportes.

Bem, vou tentar ser mais rápido.

O novo arranjo institucional do setor portuário cria a Comissão Nacional das Autoridades dos Portos, o Conaportos. Esse ponto é muito importante, porque alguns anuentes trabalhavam isoladamente, sem conversar com os outros. Cada um fazia a sua parte, sem uma lógica de desempenho. Agora não. O Conaportos vai organizar os anuentes que militam, que trabalham dentro dos portos organizados. Se, por acaso, aquele problema não for resolvido em nível do porto, o Conaportos vai reunir-se aqui, em Brasília, com os Ministros para que se possa resolver aquela dificuldade ou o baixo desempenho de um ou de outro anuente. Entendo que isso é muito importante para diminuir drasticamente a burocracia na área portuária.

Criação da Comissão Nacional de Praticagem.

Esse também é um ponto de que todos reclamavam. O Governo Federal vai dar suporte às decisões regulatórias da Marinha através dessa Comissão. E ela vai definir a metodologia e a proposta de regulação econômica da atividade. Anteriormente, não havia regulação nenhuma no serviço de praticagem. Agora não. A partir dessa medida provisória, nós vamos acompanhar, regular economicamente o serviço de praticagem em nossos portos.

Definição de aspectos da melhoria do nível de serviço da praticagem.

Mudanças já foram realizadas por meio do aumento da lotação nas zonas de praticagem, concurso público para prático – se eu não me engano, 206 novos práticos vão começar a trabalhar proximamente – e a formação de profissionais de marinha mercante, já que o Governo vai agora investir nessa área, para preparamos os nossos portuários.

O novo arranjo só fez um desenho daquilo que eu falei anteriormente. A SEP agora tem responsabilidade com os portos fluviais e lacustres também. A Antaq agora é vinculada à SEP; a EPL é vinculada ao Ministério dos Transportes. A ANTT é do Ministério dos Transportes, e assim sucessivamente todo o setor de transporte do Brasil.



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES

SF - 8

MP 595/2012 (8^a Reunião)

20/03/2013

Mudanças das atuais atribuições das autoridades portuárias.

Antes da medida provisória, a autoridade portuária planejava, era o poder concedente, regulava e administrava, fazia a administração do porto. Com esse novo modelo, o planejamento foi transferido pela SEP, que aprova o PDZ e elabora PNLP e o PGO. O poder concedente passa a ser da SEP, Secretaria de Portos, a regulação fica exclusivamente com a Antaq, e a administração do porto foca no porto, na harmonização da atuação das Comissões Locais de Autoridades nos Portos, Clap. Quer dizer, ela vai coordenar a Clap. É aquilo que eu falei com relação à Conaportos. Se não resolver em nível do porto, transferimos essa decisão aqui para Brasília.

Metas de desempenho.

Anteriormente, sindicavam os diretores do porto, e ninguém cuidava se o porto estava bem administrado, se as metas estavam sendo cumpridas, e ficava uma coisa meio solta. Agora, não. Cada diretoria das docas vai ter uma meta para que ela possa melhorar o desempenho e a eficiência de cada porto que ele administra. E o CAP, já falei, vira consultivo.

Pois não.

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Poder concedente, eu não entendi. A Antaq faz a licitação, mas a SEP concede?

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – Sim. Quem assina o contrato é a SEP.

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – O.k.

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – O processo licitatório a Antaq faz, mas quem assina o contrato é a SEP. Por isso, ela é o poder concedente. Com as mesmas diretrizes, com as diretrizes da SEP.

Pode passar.

Docas.

Observarão regulamento simplificado para contratação de serviços e aquisição de bens. Isso é muito importante para agilizar o trabalho das Companhias Docas. Firmarão com a SEP compromissos, metas, como falei, de desempenho empresarial que estabelecerão nos termos do regulamento: objetivos, metas e resultados a serem atingidos e prazos para a sua consecução. Quer dizer, nós vamos, sem dúvida nenhuma, melhorar o desempenho de todas as Companhias Docas e de todos os portos públicos do nosso País.

Mudanças no segmento de operação.

Simplificação do processo de arrendamento: licitação por leilão com inversão de fases; licitações com Termo de Referência para estudos ambientais – isso vai facilitar e muito o processo licitatório –; e padronização das informações para os órgãos de controle. Cada porto fazia o seu modelo de arrendamento. Quando chegava na Antaq, isso era um terror. E quando chegava ao TCU, ainda era mais complicado. E demorava muito. Nós passamos dez anos para fazer onze licitações, porque para tudo era um diferente do outro. Não havia padronização



nos estudos de viabilidade, nos estudos ambientais. Por isso, nós chamamos essa responsabilidade para o processo licitatório da Antaq, com as diretrizes ditadas pela Secretaria de Portos.

Instalação portuária de uso privado: movimentação de qualquer tipo de carga, contêiner, granel agrícola, granel líquido – não vai haver mais distinção, qualquer autorização poderá movimentar qualquer tipo de carga –; localização fora do porto organizado – anteriormente poderia haver terminal de uso privativo, naquele tempo se chamava assim, dentro do porto organizado, mas, a partir da medida provisória, esse terminal só pode ser autorizado fora do porto organizado, para preservar os terminais arrendados dentro dos portos organizados –; fim da diferenciação de propriedade de carga – também era outra coisa muito complicada: carga própria, carga de terceiro, carga complementar, e isso não vai existir mais a partir da aprovação desta medida provisória pelos senhores parlamentares –; e autorização com Termo de Referência para estudos ambientais, de que falei anteriormente.

Chamada pública obrigatória para autorizações.

Processo de autorização transparente. Hoje, todos vão saber que tipo de procedimento está fazendo a Antaq com relação às autorizações. Anteriormente, havia até certa divulgação, mas agora vamos abrir para que todos possam saber que a Antaq está autorizando, o Governo Federal está autorizando um terminal de uso privado.

Analisar e manifestar possibilidade, ou não, de se implantar a totalidade ou apenas alguns dos projetos pleiteados. Se um empresário requisitar autorização para instalação de um terminal de uso privado, a Antaq vai divulgar esse requerimento, e vai perguntar se alguém, outro empresário tem interesse em construir um terminal para movimentar a carga que foi especificada por aquele primeiro requerimento. Se, por acaso, aparecer mais um, a Antaq pergunta à SEP, que é quem faz o planejamento: “Olhe, tem aqui uma demanda para a instalação de um terminal de uso privado, para movimentar, por exemplo, granel agrícola, um milhão de toneladas. Está dentro do seu planejamento, SEP? Está dentro do planejamento nacional?” A SEP diz “Está”, mas a Antaq diz “Olhe, eu tenho dois pedidos com relação a essa movimentação. Eu tenho demanda para movimentar essa carga toda, dois milhões de toneladas agora?”. Aí, se a SEP disser que tem, a Antaq vai autorizar os dois terminais. Se não, se só tem para um terminal, aí vai haver uma seleção pública para definir quem deverá construir aquele terminal de uso privado.

(Soa a campainha.)

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – Estou no horário? *(Pausa.)*

Estou terminando.

Critério de licitação de arrendamentos e concessões: maior movimentação é o critério agora. Anteriormente, o critério era maior outorga. Quer



dizer, o empresário gastava o dinheiro na outorga, para dar para o governo, e ainda investia para melhorar e financiar a ampliação e modernização do seu terminal. Agora, não. O empresário só vai investir na modernização daquele terminal cuja licitação ele ganhou e vai movimentar mais carga, com menor preço. É disto que o Brasil precisa: movimentar mais com menor custo.

A concessão de portos novos e portos já existentes pode ser por todo ou em parte.

Os arrendamentos e concessões, agora, vão continuar sendo pelo prazo de 25 anos; e, para as autorizações, o prazo é de até 25 anos, renováveis por igual período, sucessivamente. Também tinha de tudo: tinha 25 anos, tinha 25 mais 25, tinha de 50 e tinha todo o tempo. Agora, não. Nós vamos fazer um regramento que pode ser de 25, mais 25 e sucessivamente, desde que a operação continue, aquele terminal continue a fazer a sua operação e que seja importante para a economia do País.

Arrendamentos.

Os contratos em vigor – isso é o básico – permanecerão vigentes pelos prazos neles estabelecidos, devendo ser licitados com antecedência mínima de 12 meses, contados da data de seu término.

Contratos prorrogáveis: serão condicionados à revisão do contrato e ao estabelecimento de novas obrigações de movimentação mínima e investimento. Quer dizer, no ato de o Governo autorizar a segunda perna, o Governo tem todo interesse de autorizar a segunda perna, desde que movimente mais carga e faça novos investimentos no terminal para que possa ser moderno e mais eficiente, é claro.

Quanto aos termos de autorização de contratos de adesão em vigor, a Antaq deverá promover, no prazo de um ano, a adaptação ao disposto na medida provisória, quer dizer, os terminais existentes – eu mencionei que uns eram de 25 anos, outros 50, outros eram de 50 mais 50, outros vida eterna – agora terão que se adaptar, todos, a esse novo modelo: 25 mais 25, sucessivamente, desde que demonstrem estar fazendo a operação correta, com investimento e aumentando cada vez mais sua movimentação de carga.

Os TUPs localizados dentro da área do porto organizado terão assegurada a continuidade de suas atividades, porém, também deverão ser adaptados à Medida Provisória nº 595. Não poderia ser, também, diferente.

Vamos avançar agora, Sr. Presidente. Desculpe, estou lhe devendo um tempo, mas vai ser rápido.

Os investimentos são R\$54 bilhões, R\$31 bilhões até 2015 e R\$23 bilhões em 2016 e 2017.

Investimentos estratificados nas Regiões: Sudeste em torno de R\$28 bilhões; Nordeste em torno de R\$12 bilhões; Sul, R\$7,5 bilhões; Norte, R\$6,8 bilhões.



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES

MP 595/2012 (8^a Reunião)

SF - 11

20/03/2013

A dragagem, investimento importante também, de que já falei: R\$3,8 bilhões, fizemos em blocos, mas esses blocos não são definidos, não estão prontos e acabados, podemos modificar. O que interessa é que todos os portos que precisem de dragagem vão ser dragados, assim como os que precisem de aprofundamento, de alargamento, e vamos preservar esse alargamento e essa profundidade por um período de dez anos.

Contratos para dragagem de aprofundamento e manutenção...

(Soa a campainha.)

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – ... dos canais de acesso, bacias de evolução e berços.

Anteriormente, o Governo Federal fazia a dragagem só de aprofundamento e alargamento dos canais de acesso externos e internos e também a sua bacia de evolução. Nesta medida provisória, nós incluímos os berços, por quê? Porque muitas vezes os berços ficavam sob a responsabilidade ou de docas, ou das companhias, ou dos arrendatários, e ficava um jogo de empurra. O Governo chamou para si, vai dragar também os berços, através desse contrato de dez anos, vai contratar em blocos e também nós vamos fazer o balizamento desses canais, de maneira que, em dez anos, nós vamos ter a profundidade adequada, com a sua sinalização e seu balizamento controlado pela Companhia Docas.

E boias inteligentes vão controlar com segurança a entrada e a saída dessas embarcações, sem esquecer que o Governo Federal vai instalar o VTMIS em vários portos brasileiros, que é o controle do tráfego das embarcações. Há o tráfego aéreo, que controla a chegada e a saída dos aviões; vamos ter também, no Brasil – já existe em outros países – o controle de tráfego das embarcações. Isso dá facilidade de segurança...

(Soa a campainha.)

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – ... e também otimiza a entrada e a saída desses navios nos nossos portos e, por consequência, nós vamos movimentar mais cargas.

Falei dos acessos aquaviários, R\$3,8 bilhões.

Para os acessos terrestres, são R\$2,6 bilhões, com 45 intervenções em 18 portos brasileiros.

Era isso basicamente, Sr. Presidente.

Desculpe-me por ter me excedido no tempo, mas estarei à disposição para que possamos debater ao final das outras intervenções.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, Ministro Leônidas.

Vamos ouvir, agora, o Dr. Pedro Brito, Diretor-Geral da Antaq.

O SR. PEDRO BRITO DO NASCIMENTO – Boa tarde a todos. Ex^{mo} Sr. Deputado José Guimarães, Presidente da Comissão Mista que analisa a Medida Provisória nº 595; Ex^{mo} Sr. Senador Eduardo Braga, Relator desta



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES

MP 595/2012 (8^a Reunião)

SF - 12

20/03/2013

Comissão; Ex^{mo} Sr. José Leônidas Cristino, Ministro da SEP; meu caro amigo Bernardo Figueiredo, Diretor-Presidente da EPL; Manoel Messias, Secretário de Relações do Ministério do Trabalho e Emprego; Dr. Roberto Dantas, Diretor de Planejamento e Desenvolvimento de Comércio Exterior; Exm^{os} Senadores e Senadoras, Deputados e Deputadas, minhas senhoras e meus senhores, agradeço a oportunidade de poder estar aqui em tão importante momento para a economia brasileira, quando ocorre a discussão da infraestrutura da logística com foco na área portuária, dizendo da minha honra e do privilégio de poder participar desta discussão que é tão importante para todos nós.

Em primeiro lugar, sobre os objetivos da medida provisória e suas principais mudanças, o Ministro Leônidas Cristino já fez uma completa apresentação, de modo que nós não precisamos, evidentemente, repetir. Fica muito claro que, entre os principais objetivos da medida provisória, destacam-se: aumentar a oferta da infraestrutura portuária, acompanhada de redução de custos; atrair novos investimentos, especialmente privados; estabelecer uma maior competição entre os portos e dentro deles, entre terminais que operam dentro de um mesmo porto; e melhorar a eficiência da gestão portuária. Em resumo, esses são os grandes objetivos dessa medida provisória que ora o Congresso analisa.

Nós precisamos também pontuar que a lógica da nossa discussão é porto como elo fundamental de uma cadeia logística. É óbvio, mas é sempre bom realçar, que porto só existe dentro de uma perspectiva de uma cadeia logística destinada a escoar determinado produto ou receber importações, no caso, de países importadores como os Estados Unidos, que, ao contrário do Brasil, têm uma cadeia logística muito mais destinada a receber produtos do que a exportá-los. Isso até explica um pouco porque a operação portuária nos Estados Unidos é mais cara do que no Brasil.

É importante também destacar que a produtividade da economia como um todo e, no caso da economia brasileira, isso é muito mais grave ainda, a produtividade e a competitividade da nossa economia dependem em larga medida da eficiência da nossa logística. O que nós estamos vendo acontecer mostra que nós precisamos investir muito em logística para evitar, por exemplo, as filas de caminhões que nós observamos neste exato momento. Então, se a nossa logística fosse eficiente de tal modo, aproveitando toda a capacidade portuária que o País tem para escoar com rapidez as *commodities* que nós produzimos, a competitividade e a produtividade geral da economia brasileira seriam certamente muito melhor.

Eu queria, Sr. Presidente, Sr. Relator, aproveitar este momento para, dentro do pouco tempo disponível, fazer uma breve análise, uma curta análise de um comparativo entre o modelo portuário brasileiro e o modelo portuário em algumas partes do mundo, porque eu acho que isso é relevante para que possamos posicionar o Brasil dentro desse contexto que é global. Quer dizer, quando falamos em porto, quando falamos em logística, nós não estamos,



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES

MP 595/2012 (8ª Reunião)

SF - 13

20/03/2013

naturalmente, restritos à nossa geografia. Ao contrário. Nós temos que ter uma visão de mundo em relação a essa logística.

O modelo que o Brasil usa, que estava na Lei 8.630 e permanece com a proposta da Medida Provisória nº 595, é o chamado modelo *Landlord Port*, em que o Estado tem o domínio da terra e a arrenda para operadores privados. Então, assim como no resto do mundo, no Brasil, toda operação portuária é privada, esteja ela acontecendo dentro do portos públicos, através de arrendamentos para os operadores nos diversos terminais de cargas as mais variadas, seja nos terminais privados.

O Brasil hoje tem 36 portos públicos que reúnem cerca de 180 arrendamentos, todos operados pela iniciativa privada, e mais 129 portos ou terminais privados. Portanto, o modelo brasileiro avançou, sob esse ponto de vista, em relação ao que se observa no mundo inteiro, porque nós aqui temos uma associação entre o porto público, com terminais privados, e terminais exclusivamente privados, que são aqueles que conhecemos, destinados basicamente, hoje, à exploração do que chamamos, no mercado portuário, de carga a granel, para atender às exportações das *commodities* brasileiras, sejam agrícolas ou minerais.

No mundo todo, temos basicamente esse mesmo tipo de modelo. Se formos à Europa, por exemplo, onde estão os mais antigos e mais eficientes portos do mundo, veremos que todos são portos públicos com operação privada. Todos eles, sem nenhuma exceção. É claro que sempre colocamos como correta a exceção da Inglaterra, que foi o único país europeu que privatizou os portos, mas, assim mesmo, são pequenos portos, em nada comparáveis aos grandes portos europeus.

Destacamos, naturalmente, a Holanda, com seu grande porto de Roterdã. Além de Roterdã, a Holanda tem o Porto de Amsterdã, que também é um porto importante, mas está muito longe do tamanho de Roterdã. O Porto de Roterdã é o décimo maior porto do mundo em termos de movimentação de contêineres. Já foi o primeiro, mas o avanço rápido da China fez uma mudança global do ponto de vista do transporte internacional. A China, há 20 anos, não tinha nenhum porto entre os dez maiores do mundo, mas hoje, entre os dez maiores portos do mundo, seis são chineses. Entre os vinte maiores portos do mundo, nove são chineses. Ou seja: a China, hoje, dado o rápido avanço do investimento em logística na sua infraestrutura, tem quase a metade dos vinte maiores portos do mundo.

Isso é importante observarmos porque, no caso, podemos fazer um paralelo muito grande com o que acontece com a economia brasileira. Esse investimento na logística, especialmente o investimento em portos pela economia chinesa, foi o que possibilitou à China crescer tão rapidamente nos últimos 20 anos. Portanto, a conclusão que podemos tirar é muito prática: ou o Brasil investe pesada e rapidamente em sua infraestrutura logística ou não teremos condição de



continuar crescendo a taxas tão expressivas, como o Brasil objetivamente tem condição de fazer.

Se analisarmos os portos americanos, veremos que todos eles também são portos públicos com operação privada, sem nenhuma exceção. O Porto de Nova York é público; o de Los Angeles é público; o de Houston é público, e assim por diante.

Portanto, o que quero enfatizar com isso, Presidente, Relator e Srs. Parlamentares, é que o modelo brasileiro, seja o modelo anterior estabelecido pela Lei nº 8.630, seja o modelo que está apresentado pela Medida Provisória nº 595, é um modelo que se observa no mundo inteiro. E é um modelo cuja prática demonstrou eficiência.

Poderíamos certamente fazer uma rápida comparação entre as diferenças dos portos brasileiros com os portos mundo afora e pontuar por que não somos tão eficientes quanto Roterdã, ou quanto Antuérpia, ou quanto Hamburgo, e o diagnóstico seria muito claro em relação a isso.

(Soa a campainha.)

O SR. PEDRO BRITO DO NASCIMENTO – Em primeiro lugar, existe uma diferença de escala. A lógica do comércio global mostra uma dinâmica muito clara de leste a oeste, ou seja, a movimentação entre Europa, Estados Unidos e Ásia. Nessa lógica do comércio global, temos os 25 maiores portos do mundo e cerca de 70% da movimentação da carga internacional. Na lógica norte-sul do comércio global, em que estamos situados, o volume de comércio é muito pequeno quando comparado ao do eixo leste-oeste. Por isso, o Porto de Santos, que é o maior porto da América Latina, em termos de movimentação seja de contêineres, seja de toneladas, está muito longe dos demais portos europeus. O porto de Roterdã, por exemplo, que é o décimo do mundo em movimentação de contêineres, movimentou cerca de 11 milhões de TEUs, enquanto o Porto de Santos não chegou a movimentar três milhões. Em termos de toneladas, esse mesmo porto movimentou cerca de 450 milhões de toneladas, enquanto Santos não completou 100 milhões de toneladas. Ou seja: a diferença de escala é um dado do mercado. Quer dizer, não há como se comparar a escala, o tamanho, porque o porto de Roterdã, na verdade, não é um porto da Holanda, é um porto de todo o Norte europeu.

Uma outra diferença, e essa nós podemos trabalhar efetivamente, é a ausência de um planejamento público e estratégico para o setor portuário. Nós estamos recentemente – a SEP está fazendo isso – inaugurando um novo momento de planejamento estratégico para o setor portuário. Nós não tínhamos isso no Brasil. Quando nós visitamos qualquer porto de qualquer parte do mundo, a primeira coisa que nós vemos com muita clareza é a diferença e a preocupação com o planejamento para os próximos dez, quinze anos. O que está acontecendo hoje em Le Havre, na França, ou em Roterdã, ou em Hamburgo, ou em Barcelona são investimentos que foram programados para o porto funcionar de forma



eficiente daqui a dez ou quinze anos. Então, a ausência de um planejamento público, estratégico e consistente é outra diferença entre o desempenho de nossos portos e de portos de outras partes do mundo.

Esse quadro, por exemplo, é muito eloquente para mostrar essas diferenças, que são gritantes, entre os portos. Quer dizer, aqui nós estamos comparando, com dados de 2011, o porto de Roterdã com o Porto de Santos. O porto de Roterdã recebeu 33.691 navios, e o Porto de Santos recebeu 5.526 navios. Claro, diferenças de escala desses portos têm. Em termos de volume de carga, o porto de Roterdã movimentou 434 milhões de toneladas, e o Porto de Santos, 27 milhões de toneladas. Em termos de receita, nós não estamos tão ruins assim. Mesmo com uma diferença tão grande de movimentação, o Porto de Santos teve uma receita que representa 50% da receita do porto de Roterdã. Em termos de investimentos, a diferença é de fato preocupante: Roterdã investiu R\$1,150 bilhão, e Santos, apenas R\$35 milhões, que é algo que explica de forma muito própria por que o Porto de Santos não consegue avançar tão rapidamente. Uma das causas muitas claras é esta: o pouco nível de investimentos. Em termos de funcionários, a situação também preocupa: Roterdã, 1.220 funcionários; Santos, 1.360. Em termos de produtividade, é outra preocupação grande, decorrente naturalmente dos outros dados: Roterdã movimentou 50.301 toneladas por hora; e Santos movimentou apenas 11.247 toneladas por hora. É claro que podemos criticar essa comparação, podemos encontrar vários defeitos nela, mas ela é apenas um retrato panorâmico das diferenças e das causas entre portos eficientes mundo afora e os portos brasileiros.

Outra questão que também está por trás desse quadro é a gestão profissional que nós encontramos em qualquer porto do mundo, mesmo sendo portos públicos. Quando você visita Antuérpia, Le Havre, Hamburgo, Nova York, Houston, qualquer porto do mundo, nós encontramos, apesar de serem portos públicos, uma estrutura de gestão absolutamente profissional, focada no planejamento, focada nos negócios, vendo o porto como um centro gerador de novos negócios, de novas possibilidades, para sua economia.

No caso brasileiro, nós não encontramos essa mesma qualidade na gestão portuária. Como decorrência disso, a geração de caixa é outra diferença importantíssima. Todos os grandes avanços portuários que nós encontramos hoje sendo executados no mundo – Roterdã de novo está investindo €2 bilhões numa grande expansão –, toda essa fonte de financiamento é bancada com geração de caixa do próprio porto. O porto se financia, garantindo a partir da própria geração de caixa. Naturalmente que os nossos portos não têm essa capacidade de geração de caixa para financiar seus próprios investimentos.

Outra diferença também muito importante é quanto à descentralização desses portos. Todos esses aqui citados e outros que nós possamos examinar são públicos, mas a sua gestão é descentralizada



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES

MP 595/2012 (8^a Reunião)

SF - 16

20/03/2013

basicamente para os municípios ou para os Estados. Então, por exemplo, todos os portos europeus são administrados descentralizadamente nos municípios.

(Soa a campainha.)

O SR. PEDRO BRITO DO NASCIMENTO – Já estou encerrando, Sr. Presidente.

O porto de Roterdã, por exemplo, é administrado pela municipalidade de Roterdã. Embora a sua participação acionária tenha cerca de 66% do município, o restante do Estado holandês, mas a gestão é focada no município.

Os portos americanos, por exemplo, são administrados pelos Estados. O porto de Los Angeles é um porto estadual, pertencente ao Estado da Califórnia, administrado, portanto, localmente. Essa é outra diferença que nós observamos, e, naturalmente, decorrente disso, uma grande autonomia que essas autoridades portuárias têm para decidir o seu dia a dia, para tomar suas decisões, sejam de investimento, sejam decisões de expansão, de fazer novos arrendamentos.

Destaco, para finalizar, Sr. Presidente, que remanescem alguns gargalos importantes no setor portuário brasileiro. Entre eles: os acessos terrestres, principalmente os ferroviários, que deixam os portos sem uma capilaridade de acesso tão importante quanto a que têm de ter, além, naturalmente, da questão hidroviária que não está bem atendida; o excesso de burocracia, outro gargalo importante que tem de ser removido, porque representa um custo brutal para as operações portuárias; a falta de autonomia das autoridades portuárias; e a falta da gestão profissionalizada. São esses, na minha avaliação, os principais problemas com os quais temos de nos debruçar na análise da Medida Provisória nº 595.

Muito obrigado, Presidente.

Muito obrigado, Relator.

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

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Poderia repetir quais são os dois pontos?

O SR. PEDRO BRITO DO NASCIMENTO – Na verdade, Senadora, falei em três pontos de gargalo: os acessos terrestres – rodovias e ferrovias; os acessos hidroviários, que também são fonte de gargalo; o excesso de burocracia, a falta de capacidade financeira, a falta de autonomia das autoridades portuárias e a falta da gestão profissional.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Bom, ouviremos agora o Sr. Bernardo Figueiredo, Diretor-Presidente da Empresa de Planejamento e Logística.

O SR. BERNARDO JOSÉ FIGUEIREDO GONÇALVES DE OLIVEIRA – Deputado José Guimarães, Presidente da Comissão; Senador Eduardo Braga, Relator; Ministro Leônidas, meu caro Pedro Brito, Dr. Roberto



Dantas, Srs. Senadores, Srs. Deputados, a participação da EPL neste processo foi embrionária, porque a EPL foi criada quando a Presidenta começou a lançar o programa, em agosto do ano passado. Nós acompanhamos esse processo de discussão.

Na verdade, nós vivemos no País uma situação grave, que compromete a nossa competitividade e o nosso setor produtivo, que é uma falência grave da nossa infraestrutura e dos serviços logísticos. Quase 90% do nosso sistema ferroviário foram construídos há mais de 100 anos, sem haver modernização alguma. No nosso sistema rodoviário, nossas rodovias são limitadas: temos uma frota de caminhões com mais de 18 anos de idade média, e temos motoristas com elevado tempo de direção, o que compromete a segurança dos transportes. E o mesmo quadro temos nos nossos portos também – uma carência de infraestrutura e de modernização.

Pedro Brito mostrou aí o quadro comparativo que diz, por si só, os problemas que temos. Precisamos modernizar nossos portos, criar condições de escala e de competitividade, para que eles se articulem com toda cadeia logística.

O Governo Federal – tive oportunidade de participar de todo esse processo –, a partir de 2007, com o lançamento do PAC, tentou reverter uma situação de subinvestimento na infraestrutura de transportes no País. Em 2003, o orçamento do Ministério dos Transportes, que naquela época envolvia portos, rodovias, ferrovias, hidrovias, era da ordem de R\$1,5 bilhão para fazer investimento em todos esses segmentos. Com o lançamento do PAC, criou-se uma situação de início de reversão desse quadro. Ano passado, a execução nessa área atingiu R\$20 bilhões por ano. Isso é um esforço significativo, mas é muito aquém do que o Brasil precisa. Se pegarmos os diagnósticos existentes, seja nos estudos feitos pelo próprio Ministério dos Transportes, pela Secretaria de Portos, seja nos estudos realizados pelas organizações civis, pela CNI, pela CNT e por outras organizações, todos apontam, unanimemente, para um déficit de investimento em infraestrutura da ordem de R\$400 bilhões, R\$500 bilhões. Nós não conseguimos reverter esse quadro com investimentos da ordem de R\$20 bilhões, como já foi feito com esse esforço de multiplicar por 20 o que fazíamos nos últimos 20 anos.

Então, precisamos fazer mais. Por isto que a Presidenta fez uma ampla discussão envolvendo a SEP, o Ministério dos Transportes, a Secretaria de Aviação Civil: para identificar as prioridades e identificar um modelo que permitisse ao Brasil reverter essa situação.

Nós organizamos, em conjunto com a Casa Civil, um programa que elenca essas prioridades. As prioridades mais graves atingem investimentos da ordem de R\$200 bilhões. O Estado não tem capacidade de executar esse investimento, de ampliar sua intervenção, estamos aí com o programa de R\$20 bilhões no limite da nossa capacidade de realizar investimentos. E o Governo fez a opção por ampliar a capacidade de investir e ampliar a eficiência de gestão,



trazendo a iniciativa privada para, em parceria com o Governo, fazer essa reversão da qualidade da nossa infraestrutura.

Desenhamos, para cada um dos segmentos, um modelo que encaminhasse melhor a realização dos investimentos e principalmente que criasse condições para que esses investimentos efetivamente gerem reduções de custos logísticos para o setor produtivo, que é a quem se destinam essas ações.

No setor ferroviário, nós criamos um modelo de ferrovia aberta, em que conseguimos construir o menor custo do uso da infraestrutura ferroviária e temos um ambiente competitivo nas ferrovias que nos garante que o benefício de construir essas ferrovias vai chegar ao setor produtivo, ao segmento que toma esses serviços.

A política de duplicar todos os eixos rodoviários do País tem também como objetivo reduzir os custos e aumentar a produtividade dos nossos caminhões. Não podemos ter a ilusão de que vamos reverter as condições precárias em que opera o transporte rodoviário só porque nós desejamos ou porque aquilo é insustentável. Nós temos de criar condições para que isso aconteça sem que comprometa nossa competitividade, sem que isso crie um ambiente que inviabilize nossa participação no mercado internacional, então, precisamos fazer isso criando ações efetivas que melhorem a produtividade do transporte rodoviário, e que se façam esses investimentos na modernização do sistema a partir dos ganhos de produtividade sem comprometer o custo logístico do País.

A mesma orientação foi dada nas outras ações, inclusive na questão portuária.

Temos claramente – o Ministro e o Pedro Brito já expuseram – limites de expandir na área do nosso porto organizado, no que nós chamamos de terminais públicos. Os portos nossos têm limites físicos de expansão e têm a sua ocupação de uma forma que impede que se faça de maneira rápida o ganho de escala a que o Brito se referiu como fundamental para reduzir os custos logísticos e a criação de novos terminais. Nós temos que recorrer às alternativas que estão disponíveis e, nesse caso, os investimentos em terminais fora da área do porto se tornam a alternativa mais rápida, mais ágil, pelo menos no curto prazo, enquanto a SEP e a Antaq fazem seus projetos de reorganização dos portos e de melhoria das condições operacionais, para que possamos fazer a expansão da nossa capacidade em níveis suficientes para atender a nossa demanda.

Os investimentos programados para a área de rodovias e ferrovias mudam a orientação dos fluxos logísticos no País. Nós temos hoje uma grande concentração de demanda nos portos das Regiões Sul e Sudeste, porque para lá são canalizados os fluxos decorrentes da produção principalmente da Região Centro-Oeste do País. Nos novos eixos que estão sendo criados, nós vamos distribuir melhor, ao longo da costa, todos esses fluxos. A BR-163, a Ferrovia Norte-Sul, a Transnordestina, a Ferrovia Oeste-Leste, na Bahia, e outros



investimentos vão redistribuir, vão criar opções logísticas para essas regiões e isso vai exigir que se crie uma infraestrutura portuária onde eventualmente ela não existe ou onde ela é mais deficiente.

Então, todo esse programa tem como objetivo criar condições para que nós tenhamos sustentação de um processo contínuo de crescimento econômico e crie no mercado o ambiente competitivo que permita que os benefícios desse investimento cheguem efetivamente a quem se destina, que é o nosso setor produtivo.

Era isso que eu tinha a dizer.

Não tenho muito a acrescentar com relação à medida provisória.

Agradeço a oportunidade de participar desta Comissão.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, Bernardo Figueiredo.

Vamos ouvir Roberto Dantas, que representa aqui o Ministro Fernando Pimentel.

O SR. ROBERTO JORGE ENRIQUE DE SOUZA DANTAS – Sr. Deputado José Guimarães, agradeço o convite para participar do plenário. Cumprimentando V. Exª, parabenizo e cumprimento os demais representantes da Mesa e do Plenário.

Nossa visão em relação à proposta seria dar um *flash* da importância dos portos brasileiros no comércio exterior. Então, nós trouxemos alguns números e eu vou procurar ser sucinto, dar as informações pontuais. Acho que seria muito relevante dar noção aos senhores dessas informações em termos do comércio exterior e da movimentação dos portos brasileiros.

Pode passar.

Nós vemos aqui que, em 2012, o Brasil exportou US\$466 bilhões, o que equivale a 688 milhões de toneladas. Em valor, 80% desse fluxo por via marítima. Se nós considerarmos o peso, a quantidade embarcada e desembarcada, pode-se dizer que 95% do comércio exterior passou pelos portos brasileiros, ou seja, o que queremos dizer aqui é que praticamente o comércio exterior brasileiro tem nos portos seu fluxo de embarque e desembarque de mercadorias. E é importantíssima essa estrutura na eficiência do comércio exterior brasileiro.

Se separarmos aqui exportação e importação, veremos que, na exportação, 96% da carga é movimentada via marítima e que 90% da importação se faz via marítima também, quer dizer, há certa semelhança entre exportação e importação no modal marítimo.

Próximo.

O interessante, levantamos esse dado e foi curioso, é que essa recíproca do porto em relação ao comércio exterior também vale do comércio exterior para o porto. E nós mostramos aqui os números: o comércio exterior representou, em 2012, 74% da movimentação portuária brasileira, ou seja, três



quartos de tudo o que foi movimentado nos portos brasileiros é relacionado a comércio exterior. E na exportação, quase 90% do que é movimentado nos portos vai para o mercado externo. Ou seja: quando estamos falando aqui de modernização da estrutura portuária, praticamente estamos falando de uma modernização visando ao comércio exterior brasileiro, foco importantíssimo para competitividade do comércio exterior brasileiro.

Próximo.

Uma informação: na parte de exportação, vemos que o Porto de Santos representa quase um terço do que foi exportado pelo Brasil no modal marítimo. Quer dizer, eu acredito que uma das propostas dessa MP seria buscar maior eficiência entre os portos e, de repente, aumentar a diversificação de oferta pelos portos. Vemos que, tanto na exportação – 31% do que é embarcado – como na importação, 33%, exatamente um terço, passa pelo Porto de Santos. Então, podemos ver que um terço do total da movimentação do comércio exterior brasileiro é feito via Santos. Acredito que essa medida, em termos de buscar eficiência e investimento, poderá diluir a questão da oferta, para que haja maior oferta de outras regiões, o que seria mais eficiente para os empresários que lidam com comércio exterior, estendendo-se também, no caso, ao mercado interno, à cabotagem.

Próximo.

A característica tanto da exportação quanto da importação, focando aqui, é a gama de produtos, quer dizer, hoje não temos na exportação o fato de o Brasil exportar apenas minério ou *commodities*. Não. Todos os bens, praticamente todos os bens da pauta de exportação brasileira têm o produto embarcado por via marítima. Tirando os aviões, o grosso praticamente, tanto de produtos primários quanto de produtos de maior valor agregado, utiliza a estrutura portuária brasileira para exportação. O que isso mostra? Que a competitividade do produto brasileiro passa necessariamente pela maior eficiência com menores custos da movimentação dos portos brasileiros. Quer dizer, é inevitável que, se desejamos ter um comércio exterior competitivo, a eficiência portuária deverá também acompanhar também esse ritmo.

Para ilustrar, temos aqui minérios, óleos combustíveis, grãos, carne e, mais embaixo, equipamentos, veículos, farelos e cereais. Ou seja, praticamente a pauta brasileira de exportações passa pelos portos.

Próximo.

Do lado da importação, é a mesma coisa, ou seja, a diversidade dos produtos também acompanha o que é desembarcado nos portos brasileiros. E isso traz o quê? Promovendo-se uma redução de custos e de tempo de descarga nesses modais marítimos, certamente haverá diminuição do preço final do produto com ganhos de economia de escala e com benefícios para a economia como um todo. Quando a mercadoria chega, ela não tem apenas o custo da própria



mercadoria; vem o preço da mercadoria e todo o custo a ele inerente, o custo da parte logística.

Próximo.

Aqui também é só para ilustrar. São os principais produtos. Quinze por cento do que é movimentado são máquinas e equipamentos; 21%, combustíveis. Além disso, veículos e toda sorte de produtos envolvidos no modal marítimo.

Próximo.

Um número que pesquisamos aqui, na Antaq, foi muito interessante. Considerando aqui o tempo de contêiner no Brasil, o que verificamos foi que, em mais da metade do tempo gasto no embarque e desembarque, o contêiner fica parado. Então, 56% da estadia do contêiner nos portos brasileiros é de contêiner parado simplesmente. Ele não é movimentado: ou está aguardando a atracação ou alguma coisa. Então, ele fica parado. Quer dizer, isso é um custo que tem o contêiner... Quer dizer, metade do tempo que tem é parado. Em termos de movimentação, não há nada. Ele fica aguardando isso daí.

E, nesse aspecto, a questão do contêiner. O contêiner é um modal que transporta carga de maior valor agregado. Então, a gente vê o que esse custo adicional que ele teve por ter ficado parado gerou em termos de custo no preço final do produto. O cara chegou aqui e vai pegar mercadoria. Você vai ficar dois dias parado e só vai ter dois dias para operar. O resto, fica parado. Então, é um número que nos deixou assim um pouco... Isso ressaltou essa informação.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Só um detalhe.

O SR. ROBERTO JORGE ENRIQUE DE SOUZA DANTAS
DANTAS – Sim.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Você levantou de quem é a culpa disso?

O SR. ROBERTO JORGE ENRIQUE DE SOUZA DANTAS – Não, a essa questão eu não cheguei.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Só levantou o tempo?

O SR. ROBERTO JORGE ENRIQUE DE SOUZA DANTAS – Só o tempo. Só levantei o tempo.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – A culpa?

O SR. ROBERTO JORGE ENRIQUE DE SOUZA DANTAS – A culpa, o pai dos 56%, eu não cheguei a levantar. Aí nós levantamos o que acontece naquele item segundo...

(Intervenção fora do microfone.)

(Soa a campainha.)

O SR. ROBERTO JORGE ENRIQUE DE SOUZA DANTAS – O tempo, como sabe que é transporte de contêiner, o tempo... Justamente são navios em escalas. Então, se ele fica acima do tempo necessário, ele vai embora,



ele vai buscar outro porto e o que acontece? Você tem atraso, você deixa mercadoria, e tudo isso reflete num custo final da mercadoria.

(Intervenção fora do microfone.)

(Soa a campainha.)

O SR. ROBERTO JORGE ENRIQUE DE SOUZA DANTAS – Há um quadrinho depois, que eu vou mostrar. Santos chega a representar 59% do tempo da estadia – a mercadoria fica inoperante.

Passa outro quadro, por favor.

Então, há outra informação, que é a última, final, que você tem o tempo de operação em relação à estadia. Então, você vê esse número que eu falei, 56%, e Santos tem um pouquinho maior, que é 59%.

Próximo.

Na questão de carga e descarga a granel, segundo dados da Antaq que levantamos, a situação é mais sensível. Por exemplo, nós pegamos o exemplo do Porto de Santos, do carregamento de milho, que praticamente é exportação, açúcar e soja. Então, em 80% da estadia, o navio fica inoperante. Quer dizer, de 100 que você gasta, em 80 o navio está parado – por diversos itens, como paralisação.

Aí, nós pegamos ali o milho, que é o terceiro item, e, de 18,7 dias que leva o navio – entre parado, carregar e sair –, 16,3 dias correspondem a tempo de espera. Quer dizer, na verdade, dois de espera praticamente são só para a carga da mercadoria. Durante 16 dias ele está parado.

O SR. ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Por quê?

O SR. ROBERTO JORGE ENRIQUE DE SOUZA DANTAS – São as informações. Cabe aos órgãos aqui... Eu não levantei as razões. Mas a gente sabe que a maioria é... Na nossa opinião... Vemos que navios ficam parados ao largo, aguardando atracação, há outros fatores operacionais e tal.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – A operação é rápida?

O SR. ROBERTO JORGE ENRIQUE DE SOUZA DANTAS – Não sei se é rápida.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – O senhor não conhece porto, não.

O SR. ROBERTO JORGE ENRIQUE DE SOUZA DANTAS – Não é que eu não conheça. Eu conheço os números aqui. Para nós... Especialistas aqui poderiam responder.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – O primeiro dado, do contêiner, era interessante saber qual é o tempo de espera também nos outros portos do resto do mundo, porque... *(inaudível)...*

O SR. ROBERTO JORGE ENRIQUE DE SOUZA DANTAS – Eu sei. Estou falando o nosso.

(Intervenção fora do microfone.)

(Soa a campainha.)



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES

SF - 23

MP 595/2012 (8^a Reunião)

20/03/2013

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Srs. Parlamentares, por gentileza.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ROBERTO JORGE ENRIQUE DE SOUZA DANTAS – Eu entendi.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE. *Fazendo soar a campainha.*) – Deputado Vanhoni, nós vamos garantir a palavra ao nosso convidado. V. Ex^{as}s anotem e, ao final, podem formular e intervir. Ok, Vanhoni e Márcio? O Mendonça está pacientemente, que é o primeiro inscrito, aguardando democraticamente a sua vez.

O SR. ROBERTO JORGE ENRIQUE DE SOUZA DANTAS – Então, aqui é o resumo que nós fizemos da questão de produtos a granel – milho, farelo, soja e tal – e dá mais ou menos essa relação entre o tempo de operação e o tempo total de estadia, que, nesses quatro primeiros, fica acima de 80%, tanto na exportação; a questão de fertilizantes se reflete mais na importação e chega na faixa de 80%.

Próximo.

Aqui, nós pegamos informação do Banco Mundial, que faz o *ranking*. É um estudo que ele faz regularmente. Então, colocou o Brasil na 121^a colocação dentre os 185 portos pesquisados. Ali, vemos que o custo de exportação por contêiner – na verdade, este assunto é sobre contêineres – está na faixa de US\$2.200,00, quando, em 2006, era US\$630,00. Quer dizer, houve aumento de custos portuários, que implicaram a questão do aumento do custo do contêiner. Isso aí envolve não só a questão portuária, mas também desde o local do exportador até o interior do navio.

Próximo.

Aqui também, um dado interessante de custo de exportação que nós pegamos. Se compararmos o Brasil com outros países – onde tem aquela bolinha vermelha ali –, no Brasil, o custo de contêiner está US\$2.200,00. Comparando-se com o México, US\$1.450,00; com a China não dá nem para comparar, porque é...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ROBERTO JORGE ENRIQUE DE SOUZA DANTAS – Não, ali, tornando-se razão para a logística... É um conjunto. Dos países listados...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO (*Fora do microfone.*) – Está em que preço isso aí?

O SR. ROBERTO JORGE ENRIQUE DE SOUZA DANTAS – Dólar. Isso é em dólar.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO (*Fora do microfone.*) – Logística de ponta a ponta?

O SR. ROBERTO JORGE ENRIQUE DE SOUZA DANTAS – Não, espera aí.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO (*Fora do microfone.*) – Não sabe.



MP 595/2012 (8^a Reunião)

20/03/2013

ORADOR NÃO IDENTIFICADO (*Fora do microfone.*) – Não sabe.

O SR. ROBERTO JORGE ENRIQUE DE SOUZA DANTAS – Não, esse aqui eu não vi. Eu tenho aqui o dado e detalho aqui.

Então, África do Sul, US\$1.600,00.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Vamos lá, pessoal, por favor.

O SR. ROBERTO JORGE ENRIQUE DE SOUZA DANTAS – E México, US\$1.450,00.

O meu assessor vai me ajudar aqui e vai explicar.

E o próximo aqui. (*Pausa.*)

Então, aqui a conclusão que temos.

O elevado tempo de espera da atracação. Aquele tempo em que ficou parado, evidentemente, implica sobrestadia: você onera o custo de transporte, e, invariavelmente, isso sai para o exportador ou para o importador brasileiro.

Outro tempo que a gente indica – estou falando que são indícios, indica... Eu tentei estudar detalhadamente cada operação. Quando se tem um congestionamento portuário, tem-se ou baixa capacidade operacional ou baixa produtividade, como até foi levantado aqui nas palestras anteriores, o que denota claramente necessidade de investimentos na área portuária.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Pela ordem. O senhor tem ideia de volume de recursos que são gastos com os *demurragues* durante o ano, nesse tipo de operação?

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE. *Fazendo soar a campainha.*) – Senhores parlamentares, nós vamos...

O SR. ROBERTO JORGE ENRIQUE DE SOUZA DANTAS – Depois eu vou ver aqui se consta essa informação.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Nós solicitamos para concluir e depois vamos abrir ao debate. Por favor.

O SR. ROBERTO JORGE ENRIQUE DE SOUZA DANTAS – Só para concluir. Falta só mais uma perna.

Como levantamos aqui, o alto custo de exportação de contêiner afeta diretamente a competitividade do nosso produto de maior valor agregado. Tendo-se um custo mais alto, afeta-se inexoravelmente essa questão.

Próxima e última. (*Pausa.*)

Como foi levantado aqui, o Brasil está fora do fluxo leste-oeste. Parte dessa questão do custo mais elevado está relacionada a que você tenha menor oferta, tanto de volume de transporte quanto de frequência, o que resultaria em fretes mais competitivos. Então, entendemos que a questão da logística seria mais um fator que teria de ser levado em conta para tentar reduzir esse efeito da nossa questão de estarmos fora do eixo de maior movimento de cargas leste-oeste, que representa 85% da riqueza mundial transportada nesse percurso.



Então, a questão da modernização portuária, no nosso entendimento, do Ministério, é para atrair justamente isto: você reduzir custo através de investimentos para aumentar a competitividade, trazendo o menor custo nas operações e custos logísticos.

Por conta disso, o que se está discutindo aqui no marco regulatório, a nosso ver, é importantíssimo, não só para a economia como um todo, como para o nosso comércio exterior e também para as nossas exportações. Vocês sabem que o Brasil, hoje, em termos agrícolas, está se tornando, cada vez mais, um parceiro, um fornecedor mundial. Hoje em dia, nós exportamos milho, quando, no passado, importávamos milho. Hoje em dia, nós estamos produzindo mais soja do que os Estados Unidos.

Então, essa questão portuária, para nós, é estratégica para a economia nacional, tanto para o crescimento da economia interna quanto para a questão de você poder dar condições para ofertar o escoamento do nosso produto ao mercado internacional.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Passemos imediatamente aos inscritos.

Vamos solicitar a todos – são vários Parlamentares inscritos – que obedeçam o tempo de cinco minutos, sob o risco de não ouvirmos todos os inscritos.

Para facilitar nossa vida, vamos ouvir os parlamentares inscritos e encerrar as inscrições ao ler os nomes, ok?

Milton Monti, o último.

Vamos lá.

Inscreveram-se os seguintes Parlamentares: Deputado Mendonça Filho, Deputado Geraldo Simões, Deputado Paulinho da Força, Senadora Kátia Abreu, Deputado Onyx Lorenzoni, Senador Humberto Costa, Deputado Beto Mansur, Deputado Cesar Colnago, Deputado Glauber Braga e Senador Rollemberg.

Já inscrevi mais o Milton Monti, o Márcio e a Iriny.

O SR. ANGELO VANHONI (PT – PR) – E eu!

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – E o Vanhoni.

Já coloquei o Jorge Bittar. Milton Monti, Márcio, Jorge, Iriny e Vanhoni, ok?

Fazemos esse acordo para todo mundo falar.

Estão encerradas, democraticamente, as inscrições.

Mendonça Filho, pelo tempo de cinco minutos.

O SR. MENDONÇA FILHO (DEM – PE) – Sr. Presidente, Sr. Relator, senhores expositores, Srs. Senadores e Deputados, volto a insistir aqui em alguns temas sobre os quais tive oportunidade de falar na última reunião pública desta Comissão Mista e que reforçam um entendimento que eu quero que,



inclusive, fique muito claro: ele é pernambucano, mas é também um brasileiro. Tenho convicção de que há necessidade de nós modernizarmos a questão da legislação portuária brasileira e nela avançarmos, pois, infelizmente, ainda é absolutamente atrasada.

A última grande alteração que houve na legislação portuária foi em 1993. Na época, foi dito pelo Relator, na ocasião, que aqui não é ambiente para fazer política, para se tratar de política. Eu acho que esta é uma Casa política. Eu faço política com absoluta responsabilidade, querendo o bem para o País, querendo o bem para o meu Estado. É dessa forma que eu me comporto aqui em todas as ocasiões e que vou me posicionar.

Eu acho que a Medida Provisória traz elementos positivos, objetivos positivos, mas comete erros, equívocos absolutamente inaceitáveis. Trata o Brasil como se, porventura, esta Nação fosse única, exclusivamente homogênea – do Rio Grande do Sul ao Ceará, de Pernambuco ao Maranhão –, e não é. Esse modelo que está sendo imposto através de uma Medida Provisória é excessivamente centralizador. Ele vai na contramão inclusive da própria exposição feita, há pouco, pelo Presidente da Antaq, o ex-Ministro Pedro Brito, que falou a respeito dos principais portos do mundo. O segredo do sucesso da maior parte dos portos delegados do Brasil foi decorrente justamente da descentralização.

Eu tomo o exemplo – e quero pedir aqui a atenção do eminentíssimo Senador – de Suape, que imaginou que era uma crítica e um excesso pernambucano. Não que eu, como pernambucano, queira transformar Pernambuco no coração do Brasil, mas pelo menos no umbigo. Suape é um exemplo de sucesso, meu caro Relator, pela descentralização. Nós competimos com um porto do Rio Grande do Sul na disputa de um estaleiro, na época em que estávamos no governo. Esse estaleiro passou praticamente mais de um ano esperando uma autorização governamental de cima, do Governo central; não obteve. Prometemos essa autorização em três meses, efetivamos – o que foi um fato absolutamente inacreditável para os empreendedores de então – e por isso houve investimento naquele porto.

Então, por que centralizar tudo na Antaq, na Secretaria Especial de Portos? Sinceramente, isso é uma aberração. É preciso se rever isso; é preciso descentralizar-se. O planejamento global do sistema portuário pode e deve ser centralizado através da Secretaria Especial de Portos; pode e deve ser acompanhado e fiscalizado pela Antaq, mas não todas as decisões. Processo licitatório, mais burocracia, o Governo central não cuida daquilo que é de sua competência e responsabilidade.

Eu assisti aqui aos expositores falando, como se, porventura, o Governo tivesse assumido as suas funções ontem, na semana passada. Estão no poder há 10 anos! Os acessos aos portos brasileiros estão absolutamente estrangulados. O que foi feito até aqui?



O funcionamento do Poder Público dentro dos portos brasileiros – Receita Federal, como vimos aqui ontem, Anvisa, entre outros órgãos – é deficiente; sequer funciona 24 horas, como ocorre nos principais portos do mundo.

Então, vamos cuidar da tarefa que é responsabilidade direta do Governo; vamos tentar otimizar essas relações que dizem respeito à competência e responsabilidade do Governo central; fazer com que o planejamento ocorra no poder central da Secretaria Especial de Portos e da Antaq, mas a execução e a licitação têm de ser feitas nas unidades portuárias descentralizadas nos portos delegados.

(Soa a campainha.)

O SR. MENDONÇA FILHO (DEM – PE) – É esse o apelo que faço, porque o modelo de sucesso de Suape pode ser replicado para várias partes do Brasil. Infelizmente não está sendo entendido.

Eu fico até com uma pergunta: Por que Pecém não se incluiu nesse modelo portuário, se é tão bom? É porque ele não funciona; vai haver um estrangulamento. Há quantos meses o segundo terminal de contêineres do porto de Suape...

(Soa a campainha.)

O SR. MENDONÇA FILHO (DEM – PE) – Eu ainda tenho 30 segundos, Sr. Presidente.

Há quantos meses o segundo Tecon de Suape espera a autorização para ser licitado, dentro da Antaq?

Então, a gente tem de combater o excesso de burocracia. Aqui estou defendendo os interesses do País; aqui eu estou defendendo, evidentemente, os interesses do meu Estado de Pernambuco. Agora, sinceramente, francamente, a aberração que existe nessa medida provisória é decorrente de um excesso de centralização. O Governo não pode se imaginar como se estivesse num país unitário; nós estamos vivendo numa Federação, e essa Federação exige que se dê autonomia aos Estados, dentro de um planejamento, dentro de uma harmonia global, dentro de uma lógica que pense o Brasil como um grande país, mas que se dê competência, competitividade e condições de cada espaço estadual traçar a sua própria política de atração de investimentos...

(Soa a campainha.)

O SR. MENDONÇA FILHO (DEM – PE) – Se, porventura, esta Medida Provisória – só para concluir, Sr. Presidente – passar do jeito que ela está apresentada ao Parlamento brasileiro, vai ser realmente algo extremamente danoso ao desenvolvimento regional, particularmente ao Estado de Pernambuco, que transformou Suape num grande vetor de atração de investimentos privados para o Estado pernambucano.

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



O SR. GERALDO SIMÕES (PT – BA) – Sr. Presidente, Sr. Relator, Srs. Senadores, Sr^a Senadora e colegas Deputados; nossos expositores, Dr. Pedro, Ministro Leônidas, Dr. Bernardo Figueiredo e Dr. Roberto Dantas, o Ministro Leônidas começou a sua exposição – até a folha nº 1 – falando da evolução de cargas nos nossos portos. Em 2001, 506 milhões de toneladas; para 2012, 904 milhões de toneladas. Esse é um número que eu considero extraordinário, como considero também extraordinária a preocupação das nossas autoridades do Poder Executivo com o crescimento do Brasil, da agropecuária, e dizendo que precisamos de mais portos para 2030. O Ministro Leônidas adverte que é possível já agora, em 2015, daqui a dois anos.

Esta Medida Provisória vem acompanhada de um conjunto de investimentos da ordem de R\$50 bilhões.

O Dr. Bernardo Figueiredo falou há pouco que, até 2002, todo o dinheiro que havia para a infraestrutura era R\$1 bilhão por ano no Ministério dos Transportes, onde, lá dentro, no conjunto de salas, funcionava alguma coisa que cuidava de portos. Ele disse que, no ano passado, isso foi multiplicado por 20 vezes, R\$20 bilhões. Ele avalia que esse aumento extraordinário ainda é insuficiente para as necessidades que nós temos do investimento na logística.

Quero aqui, com base na instrução do Ministro, falar do avanço que foi a Lei dos Portos, de 93. Foi um avanço. O Estado saiu da operação, foi para a regulação e a iniciativa privada foi para a operação. Acho que foi por isso que nós conseguimos movimentar esse conjunto de cargas – quase que dobramos – em tão pouco tempo.

Quero falar também que foi um avanço a Secretaria Especial de Portos. Deixamos de ser alguma sala no Ministério dos Transportes, cujo foco maior era rodovia; depois vinha a ferrovia. Porto vinha lá atrás. Foi um avanço a Secretaria Especial de Portos. E vejo avanço nos investimentos, em relação ao PIB, antes e depois da Secretaria Especial de Portos. E agora vem a Medida Provisória nº 595. Acho positiva a Medida, mas entendo também que precisa passar por mudanças aqui na Casa do povo, na Câmara dos Deputados, e no Senado, nesta Comissão Mista do Congresso Nacional.

Esta Medida tira uma dúvida que atrapalhava muitos: carga própria e carga de terceiros. O Decreto nº 6.620, que foi muito duro, diz o seguinte: terminal de carga própria, se tiver uma folga, pode movimentar carga de terceiros e cargas do mesmo tipo. E agora tira a dúvida: não tem mais carga própria, nem carga de terceiros, o que regulariza a situação de terminais importantes que estavam na ilegalidade no Brasil.

É possível que isso seja necessário para dar conta dessa responsabilidade de movimentarmos tanta carga. Eu concordo. O que fico na dúvida e acho que a gente pode corrigir aqui é que, se eu tive esse esforço inteiro para acabar com a diferenciação entre carga própria e carga de terceiro, se eu trago para a legalidade terminais importantes que estavam funcionando à margem



da lei, do Decreto nº 6620, por que não faço isso também com o conjunto de empresários brasileiros que pegaram a atividade no setor quando era muito difícil? Eu fico cá a imaginar como não deveria ser, lá em 93/94, após a lei, para se estabelecer a relação entre o que era autoridade portuária e o que era operador portuário.

Se eu estou querendo mais porto, mais investimento, esses 54 terminais que venceram o primeiro período de 25 anos, naturalmente teriam direito a um segundo período de mais 25 anos. Eu digo: "Não, tem que se licitar". E no tempo em que se pagava outorga. Não dá para o empresário recuperar esse investimento da outorga em 25 anos. Nós estamos falando de 50. Eu acho que cabe também uma revisão nesse processo.

Eu vi aqui um documento da Ação Empresarial, que tem entidades importantes, que vai mais. E não acho que está errado. Eles estão querendo os contratos que vão vencer; eles estão querendo antecipar uma renovação em troca de um conjunto de investimentos. Eu acho positivo 54 bilhões do Estado, mais 10 bilhões desses terminais anteriores à lei, mais não sei quantos desses terminais que querem antecipação da renovação.

(Soa a campainha.)

O SR. GERALDO SIMÕES (PT – BA) – Essa é uma coisa. A outra coisa é que nós temos um Governo popular no Brasil. Governo popular, no meu entendimento, não toma nenhuma decisão sem escutar todos os segmentos. E tem um segmento que a gente precisa escutar. Aliás, esta Comissão está escutando desde o primeiro dia. O primeiro grupo ouvido por esta Comissão foi o dos trabalhadores portuários. Terminou a instalação, o Relator e o Presidente ouviram as federações.

Entendo que a gente tem de discutir e ver o que a gente pode incorporar das...

(Soa a campainha.)

O SR. GERALDO SIMÕES (PT – BA) – Para concluir, Sr. Presidente. O que podemos incorporar das demandas das federações de trabalhadores na nossa Medida Provisória.

Eu gostei muito – já disse aqui ao Relator – de uma decisão que o Presidente Lula tomou lá atrás. Ele preferiu, diferentemente de outros governos, construir navios aqui, com preço mais caro do que lá de fora, mas para gerar emprego aqui para a atividade naval. Acho que podemos fazer isso aqui perfeitamente com os trabalhadores portuários, com a Guarda Portuária. A Guarda Portuária tem que constar aqui, sabe por quê?

(Soa a campainha.)



O SR. GERALDO SIMÕES (PT – BA) – Aí já é uma brincadeira. Um modelo de porto no mundo que deixou de ser do Estado foi o da Inglaterra, e foi com uma primeira...

(Interrupção do som.)

O SR. GERALDO SIMÕES (PT – BA) – *(Inaudível.)...*que inspirou alguns aqui no Brasil. Acabou com aquele porto lá sobre a...

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

(Soa a campainha.)

O SR. GERALDO SIMÕES (PT – BA) – ... a gestão estatal.

(Soa a campainha.)

O SR. GERALDO SIMÕES (PT – BA) – Mas não acabaram com a Guarda Real que administra três castelos da Rainha Elizabeth.

(Soa a campainha.)

O SR. GERALDO SIMÕES (PT – BA) – Não dá, de maneira nenhuma, que a nossa Guarda Portuária, que é um exemplo, seja aquela mão de obra... Prefiro a Guarda Portuária tradicional, funcionários do porto, que conhece a história do porto, o guindaste, o cais, o calado, a profundidade, os funcionários do porto.

Quanto ao Ogmo, também dá para fazermos um debate.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Deputado Geraldo Simões, deixe o Ogmo para depois, porque os trabalhadores já discutiram bastante.

O SR. GERALDO SIMÕES (PT – BA) – Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Já temos elementos de sobra para debater sobre essa questão.

O SR. GERALDO SIMÕES (PT – BA) – Muito obrigado.

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

O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP) – Sr. Presidente, Relator, Senadores, Senadoras, Ministros, Deputados, são tantos problemas nesta Medida Provisória, mas vou me centrar aqui em algumas questões apenas.

Queria fazer uma pergunta, Ministro Brito. O senhor é um dos homens que mais conhecem porto, não só no Brasil, como no mundo. Fiquei muito satisfeito de o senhor ter falado, embora eu esteja aqui também com uma relação dos...

(Interrupção do som.)

O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP) – ...100 maiores portos do mundo... *(Inaudível.)...* Em todas elas, conforme... Se pudesse alguém passar, por favor ali. Eu queria... *(Inaudível.)...*o seguinte. Esse modelo dos 100



maiores portos do mundo é exatamente o que nós temos: porto público com operação privada.

A primeira pergunta que eu queria fazer é a seguinte: onde inventaram esse novo modelo, já que os 100 maiores portos do mundo funcionam com o mesmo modelo que tínhamos no Brasil? Vocês inventaram um outro modelo que não existe em lugar nenhum do mundo, a não ser esse da Rainha, de que falou aqui o Geraldo.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Esse da Rainha é um porto só.

O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP) – É, de um porto só.

Eu queria dizer também o seguinte: o senhor comparou muito aqui... Fiquei satisfeito de o senhor dizer que não existe esse modelo no mundo inteiro; é uma invenção do Governo Dilma. Fiquei muito satisfeito. Estou passando ao senhor a relação dos 100 maiores portos do mundo, exatamente com o nosso modelo; e foi inventado um novo modelo.

O senhor comparou também em sua exposição a quantidade de produtos exportados ou importados por Roterdã. Quero dizer que não é por causa do preço. Se for, nós estamos “ferrados”: não vai resolver os problemas dos portos brasileiros. Por quê? Um contêiner em Roterdã custa US\$259; em Santos, custa US\$260, mas no Rio de Janeiro estamos embarcando mais barato, a US\$233. Aliás, em Imbetiba. No Rio, está US\$222.

Mas vamos supor que tivéssemos de fazer todo esforço para economizar US\$90 – para comparar com Roterdã. Isso não iria resolver o problema do Porto de Santos.

Então, pelo que eu vejo, não é o problema do custo do contêiner na hora em que ele chega no porto. O problema está para trás, não é?

O nosso Roberto falou aqui e não soube explicar, talvez não tenha estudado direito, mas quero dizer o seguinte, Roberto – vou responder para você: sabe por que esse produto nosso fica parado aquele tempão todo que o senhor apontou?

É porque a Receita Federal trabalha apenas oito horas, a Anvisa trabalha oito horas, o Ministério da Agricultura trabalha oito horas. O porto trabalha 24, mas o Governo, a burocracia do Governo não trabalha. Poderia até sugerir aqui, Relator – ontem a gente fez essa discussão aqui – que, se fosse possível, nessa Medida Provisória, já que o Governo não mandou, o seguinte: “Olha, para trabalhar 24 horas, quantos trabalhadores terão de ser contratados a mais para pôr na Receita Federal? Quantos trabalhadores a mais devem ser contratados para pôr na Anvisa, no Ministério da Agricultura?” E acrescentarmos, porque não adianta querermos inventar mais terminais portuários, porque também é esse outro negócio. O senhor sabe muito bem, Ministro Pedro Brito, que não é a quantidade de terminais. Até, depois, queria fazer uma pergunta ao senhor sobre isso. Por exemplo, em Xangai, quantos terminais existem? Quantos são os



operadores portuários? Não é aumentando a quantidade, porque aí você tem ganho de escala. Se você quer baratear, você tem que ter escala. Aqui, não; aqui nós vamos aumentar, pulverizar.

Mas, eu queria dizer o seguinte: o grande problema, então, é logística. Os caminhões estão parados lá na descida porque não há silos, não há lugar para guardar e também por causa da safra que chega toda no mesmo momento. Se pegarmos todos os anos, eles são parecidos.

(Soa a campainha.)

O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP) – O principal custo do porto brasileiro hoje é o para trás. O grande problema que eu vejo nesta Medida Provisória é que vocês, o Governo cismou, desconfiaram que o problema sejam o operador portuário e o trabalhador.

O trabalhador, como já tive oportunidade de apresentar nesta Comissão, para embarcar um carro, ganha R\$0,20 hoje; para embarcar 100 toneladas de soja, que é o tamanho desta sala, mais ou menos, ganha R\$0,19, em São Paulo, Santos; e R\$0,13, em Paranaguá. Portanto, não é também o trabalhador. Não é possível que sejam eles. Embora nesta Casa, inclusive, alguns gostariam de ter trabalhador escravo, não são eles que atrapalham os nossos portos. Não é possível!

(Soa a campainha.)

O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP) – E aí eu não entendo por que a Medida Provisória também não trouxe a questão do Ogmo – Órgão Gestor de Mão de Obra. Já que o trabalhador custa tão barato, por que não incluíram os Ogmos na Medida Provisória?

Enfim, só para falar de alguns assuntos.

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

Senadora Kátia Abreu.

(Intervenções fora do microfone.)

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Sr. Presidente, eu gostaria de agradecer a participação dos convidados, ministros. É muito importante que este debate chegue a todas as situações de um porto, ouvindo todas as opiniões.

Ainda ontem, recebi a visita dos armadores, Sr. Relator, e queria deixar aqui registrada a reclamação deles, pela ausência de convite para que eles estivessem aqui. Também atribuo esta falha à minha pessoa, que poderia ter feito isso, mas, na realidade, não me lembrei, sinceramente. Mas eles estão muito ressentidos por não serem ouvidos, porque eles fazem o transporte marítimo no mundo e gostariam de participar. Então, se houver ainda condições, eu gostaria de ser inclusive a autora do requerimento.

Na verdade, o que nós precisamos colocar em mente neste momento, embora a discussão chegue acalorada pelos participantes, por defensores de categorias, por parlamentares que defendem uma área ou outra –



isso é a coisa mais natural do mundo que aconteça no Congresso –, mas, eu gostaria apenas de alertar a todos que os detalhes que nós todos estamos discutindo, apesar de importantíssimos, são quase pano de fundo.

Isso porque, na verdade, o mérito principal do que estamos fazendo aqui com esta Medida Provisória é a abertura dos portos; é poder continuar construindo mais portos privados. Não significa que aqui está todo mundo na caça às bruxas, de quem são os culpados pela ineficiência dos portos do Brasil. Temos – já falei mais de cinco ou seis vezes – um conjunto de ineficiências, contando todas as cadeias, inclusive o Governo, ou principalmente o Governo, pela falta de investimentos. Não porque não queiram, ao longo dos anos, todos os presidentes que vieram, mas por falta de caixa.

Então, chegamos a uma situação, em que pesem as discussões de detalhes, e por categorias, e por segmentos, que são também importantes, mas o mérito da MP, o principal desta MP é permitir que o porto privado misto possa acontecer para suprir uma das maiores ineficiências dos portos, que é a falta de investimentos.

Recebi a visita de alguns investidores e de armadores dizendo que, no Porto de Santos, por exemplo, que o cais mede 12 quilômetros, que seriam necessários mais 30% de cais em Santos para resolver moderadamente a situação de atracação, berço de atracação.

Então, o que acontece? O que custaria isso?

Talvez R\$3 bilhões, R\$4 bilhões, apenas 4 quilômetros de cais. Se nos fizermos comparações aqui, como todos gostam e eu também, o Bolsa Família gasta R\$20 bilhões por ano para atender sei lá quantos milhões de famílias, 15 milhões de famílias. São R\$4 bilhões para apenas 4 quilômetros de berço. Isso significa que nós precisamos da iniciativa privada, nós precisamos dos investidores, porque é importante essa complementação.

Com relação ao que disse o Pedro Brito, que sempre foi um defensor contumaz, aguerrido do porto público – sempre foi contrário ao porto privado, desde a época em que era Ministro; e respeito a sua opinião, a opinião é sua –, na verdade, precisamos compreender diante disso tudo é que, se os portos do mundo são públicos, a sorte é de países que têm um supercaixa em seus tesouros para fazerem esses investimentos. Eu já disse e repito que muito melhor para os empresários é encontrar o porto pronto, lá entrar numa licitação, comprar seu terminalzinho, fazer a sua superestrutura e cuidar da sua vida.

(Soa a campainha.)

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Mas, infelizmente, o nosso caixa não comporta essa situação. Por isso, precisa do braço privado para os investimentos; não só para melhorar a concorrência, mas para melhorar a eficiência.

Então, nós estamos pedindo, pelo amor de Deus, investimentos privados para que possam nos ajudar a superar esses gargalos. Quem quiser aqui



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES

MP 595/2012 (8^a Reunião)

SF - 34

20/03/2013

saber dos dias, de um porto para outro, comparativamente, eu tenho três números aqui que demonstram a ineficiência em todas as áreas. Por isso, são bons números.

Por exemplo, tempo médio para liberar carga: no Brasil, são quatro a cinco dias; nos portos de referência, são um dia e meio e dois. O tempo de desembarque aduaneiro, que é responsabilidade principalmente de governo, a média mundial é de 2,9 dias; no Brasil, são 5,5 dias. A qualidade de infraestrutura, cujo culpado não é quem está trabalhando ou desenvolvendo no porto, a nota mundial é 4,2; a do Brasil é 2,7. Isso mostra, mais uma vez, que a falta de qualidade de infraestrutura portuária faz com que nós precisemos de mais investimentos.

(Soa a campainha.)

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Para encerrar, Sr. Presidente. Esse número que o Pedro Brito mostrou, eu gostaria que pudesse aqui fazer uma remissão. Quando eu digo que o volume de cargas de Roterdã é de 434 milhões de toneladas e o do Brasil, 97, Santos, mas, em compensação, a receita bruta é 1,738 trilhão, eu só gostaria de pedir que fizéssemos uma conta de dividir aqui; vamos fazer uma continha de dividir. Seria 50% se o preço da tonelada fosse o mesmo em Roterdã e no Brasil. O preço da tonelada em Roterdã é só R\$3,00; no Brasil, é R\$7,00. É só multiplicar ali – aprendemos isso no primário – que nós vamos ver que nós estamos... Se fosse o preço de Roterdã, o nosso faturamento corresponderia a 22% apenas de Roterdã, Secretário e ex-Ministro Brito.

(Soa a campainha.)

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Então, essa comparação aqui não serve para nós. Aliás, serve: para mostrar o quanto os nossos custos estão altos. É isso que essa tela demonstra.

Então, com relação...

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

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Vou concluir.

Com relação, Sr. Presidente, a essa concentração que foi aqui dita por muitos – e acho que todo mundo tem que ter essa preocupação com a concentração, porque isso é horrível –, agora, pergunto aqui, pois não estou compreendendo isso: que tipo de centralização é essa? Vamos ver: a SEP coordena, planeja orçamento e mais afins. E os outros ministérios? Por acaso o Ministérios dos Transportes e todos os demais não fazem o seu planejamento?

Agora vamos passar para agência reguladora: realiza procedimentos licitatórios das outorgas; regula, fiscaliza diretamente os contratos de arrendamento, concessão e autorização. Por acaso, na energia, é diferente? Por acaso, na telefonia, é diferente? Por acaso, nas licitações de estradas, é diferente? Então não estou entendendo.



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES

SF - 35

MP 595/2012 (8^a Reunião)

20/03/2013

(Soa a campainha.)

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Nas docas, está ficando o que não pode ser descentralizado: a administração. Mas o que nós estamos apenas fazendo aqui é inventar a roda.

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

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Esse é o padrão de todos os setores da economia nacional. Não é uma diferença do porto. Portanto, eu não concordo com o fato de que está havendo uma centralização.

(Soa a campainha.)

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Muito ao contrário. Está havendo um rearranjo, para que os portos possam ficar iguais aos demais setores do Brasil.

Muito obrigada.

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

Deputado Onyx Lorenzoni.

O SR. ONYX LORENZONI (DEM – RS) – Sr. Presidente, Srs. Deputados, Srs. Senadores, olha, eu não invejo a oposição do Senador Eduardo Braga, por uma razão objetiva: todos os princípios e as boas intenções são evidentes. O problema e o desafio do Senador Eduardo Braga é fazer com que a carta de boas intenções que acompanha a Medida Provisória... E aí não há quem não concorde, do trabalhador ao armador. Todo mundo quer eficiência, competitividade, resultado, do salário ao lucro. O problema é que o que está escrito não cumpre minimamente o que promete. A expectativa que se gera no Brasil não está comportada no texto da MP, Sr. Relator. Triste e lamentavelmente.

Eu desejo que os portos do meu País, que o setor pelo qual eu luto, que é o setor primário, possa, sim, exportar com eficiência, com qualidade, com competitividade, com custo baixo, e que esse gargalo desapareça. Agora, o que está escrito na MP, como ela está construída... Ela traz uma lógica de trocar a autonomia local, a descentralização de tomada de decisões pela centralização. Eu não estou falando de política de governo, de atribuições de ministérios ou de agências, mas das coisas comezinhas do dia a dia que estão sendo retiradas de todos os portos centralizados.

Se isso desse certo, nós estariam comemorando a revolução logística no Brasil, de estradas, portos e aeroportos, porque o que nós vimos de 2003 para cá foi justamente isto: um esforço para que os ministérios recuperassem a capacidade de definir políticas, fossem quais fossem.

Outra questão importante que vai caber ao Relator – e aqui eu acho que o Deputado Mendonça Filho foi feliz – é que aqui todos somos agentes para fazer o Brasil crescer. Aqui não tem espaço para Oposição e Governo, para política partidária. Aqui, nós queremos ver o País dar certo.



Então, fico feliz quando vejo o entusiasmo com que a Senadora Kátia Abreu abraça essa luta. Vejo as ponderações, que são justas, que o Paulinho da Força em muitos momentos traz, e me preocupo com como vai ser o texto.

Eu estou curiosíssimo para ver o relatório. Como é? As licitações, as concessões, as autorizações, que prazo tem para o Governo fazer? Não dá para jogar para regulamento. Eu tenho um defeito comigo: eu desconfio de governo, sempre, porque eu estou sempre a favor do cidadão.

Então, tudo aquilo que o Parlamento, que o Congresso Nacional puder colocar na lei é uma salvaguarda, uma segurança jurídica para todos. O “lavar as mãos” da casa de leis, que tem se repetido ano após ano, de jogar para regulamento, só tem um pagador de conta: o contribuinte brasileiro, ao longo das últimas décadas, de todos os governos.

Então, Sr. Relator, eu também fico preocupado porque aqui a gente fala de ter atividade, e eu concordo com o conceito de que carga é carga. Eu estava discutindo com o Deputado Cesar Colnago aqui: é *business*. Se é privado ou se é público, se é próprio ou se é de terceiro, isso não tem a menor importância. O que nós precisamos é de marcos legais que deem tranquilidade a todos, que façam realmente os investimentos acontecerem e que façam, principalmente...

Não há uma palavra, na Medida Provisória, que me obrigue – eu sou veterinário por formação –, que obrigue o Ministério da Agricultura do Brasil a estar 24 horas por dia em todas as atividades de aduana no Brasil. O horário é das 9 às 16:30, com intervalo de almoço. A Anvisa, a mesma coisa. Estiveram aqui os órgãos de Governo e, com a maior tranquilidade, disseram que é assim mesmo e que a população e quem precisa do porto têm que se sujeitar...

Então, é evidente que nós temos muitos problemas a resolver. E eu quero, Sr. Relator, dizer, com sinceridade, que o senhor conte conosco para ajudar a resolvê-los. Agora, o senhor tem uma tarefa hercúlea, que é colocar aí, no relatório, no projeto de conversão, aquilo que vai realmente fazer a nova abertura dos portos do Brasil; aquilo que vai dar tranquilidade para que isso aconteça. Senão, vai ser mais uma promessa inaugurada, mas com obra não entregue. Nós, no Brasil, nos últimos anos, temos muitas promessas inauguradas, e temos, lamentavelmente, em muitos momentos, a frustração de não ver a obra acontecer.

Então, por isso, eu quero concluir esta minha observação dizendo que tudo aquilo que caminha para a descentralização me parece um conceito que não vale somente para a iniciativa privada. Quanto mais centralizada a decisão, mais ágil ela é. A MP fala em evolução, mas involui ao centralizar.

Então, eu concluo dizendo que temos muito que refletir. As contribuições que tivemos aqui foram da melhor qualidade. Agora, quem vai definir se, realmente, o Brasil vai avançar é o texto do eminente Senador Eduardo Braga,



e tudo aquilo que nós, com os destaques, com as emendas, no debate de plenário, na Câmara e no Senado, vamos tentar construir. Do contrário, se ficar como está, Senador, o senhor vai ser porta-voz de uma boa nova, só que ela nunca vai chegar à vida dos brasileiros. E eu espero que todos nós tenhamos a responsabilidade cívica de construir um caminho para que o Brasil avance.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Agradeço a V. Exª e passo a palavra ao próximo parlamentar inscrito, o Senador Humberto Costa.

O SR. HUMBERTO COSTA (PT – PE) – Sr. Presidente, Srs. Senadoras, Srs. Senadores, acho que há um consenso entre todos os que aqui estão, sejam os que defendem de forma absolutamente incondicional o teor da Medida Provisória, quanto aqueles que têm críticas de conteúdo bastante amplas: há um objetivo claro na Medida Provisória, que é o de procurar superar o problema que nós até já estamos cansados de ver aqui. Todos os que vieram aqui mostraram o diagnóstico. Enfim, há um entendimento de que há uma situação que precisa ser mudada, e há um entendimento de que a Medida Provisória avança numa série de aspectos e pontos.

Pelo que tive oportunidade de acompanhar aqui, das discussões, eu quero confessar que não tenho nenhuma especialização de conhecimento em portos, enfim. Mas acho que há três questões que eu gostaria pudessem ser mais bem explicadas, particularmente pelo Ministro.

A primeira delas é esse tratamento diferenciado em relação aos que hoje têm o direito de operar nos portos públicos, e a situação em que ficam após a mudança de regras. Parece-me que essa é uma preocupação de muitos os que estão aqui.

Para ser bem objetivo, que tipo de decisão, ou que margem de negociação existe para produzirmos o mínimo de isonomia entre quem, num determinado momento, desbravou essa área, pagou por esse desbravamento, e as novas regras que irão dar um tratamento diferenciado?

Essa é uma questão que acho que precisa ser respondida.

A segunda questão é que se pode esperar do Governo Dilma qualquer tipo de atitude – isso eu digo afirmado –, menos a de que deseje precarizar o trabalho, que deseje criar qualquer tipo de tratamento prejudicial a algum segmento dos trabalhadores.

Existem questões que são objetivas, que foram levantadas aqui, e a minha pergunta ao Ministro vai no sentido do seguinte: que tipo também de flexibilização, de negociação pode-se estabelecer, no sentido de que as demandas que foram apresentadas aqui por vários segmentos de trabalhadores, possam ser compatibilizadas com a Medida Provisória?

Parece-me que esse é o segundo ponto central da discussão.

E um terceiro, que está mais localizado em alguns portos, apesar da discussão mais global da centralização. Eu acho que alguns aspectos dessa



centralização são realmente necessários, porque, se nós desejamos uma política global que enfrente esse problema de maneira ampla, é preciso que haja não somente um planejamento, mas a tomada de decisões que sejam implementadas como um todo. Isso é uma coisa óbvia para qualquer política. No SUS, por exemplo, que é um sistema altamente descentralizado, as políticas só funcionam quando há uma tomada de decisão e aquela política é implementada.

Então, acho que o planejamento e algumas ações importantes devem ser realmente centralizadas. Porém, eu questiono esse aspecto que tem sido levantado, particularmente pelas Bancadas do Estado de Pernambuco, tanto do Senado quanto da Câmara Federal, e que dizem respeito não só à caracterização daquele porto, mas também a essa decisão de realização das licitações a partir dos órgãos nacionais. É importante também dizer que isso não acontece sem razão. Às vezes, as pessoas chegam aqui e fazem um discurso aguerrido, até bonito, mas se esquecem de dizer, por exemplo, que Suape há 10 anos não licita o segundo terminal. Fala-se de uma eficiência, e nós sabemos as razões também, porque, muitas vezes, há posições tomadas para favorecer monopólios. A questão concreta é essa. Logicamente, quem analisou esse quadro observou isso também. Constatou que, apesar de esse poder ser delegado à administração portuária de Suape, isso não foi feito.

Agora, a partir dessa constatação, nós levarmos a um processo de centralização em que sequer o ato de licitar possa ser de iniciativa do porto, eu acho que, talvez, nós estejamos exagerando. Nós podemos ter um planejamento, nós podemos ter um contrato de gestão que diga as metas, quem vai fazer o quê, qual é a vocação de cada porto. Mas chegar ao detalhe de, talvez, concentrar nas mãos das autoridades nacionais a licitação, eu acho que poderia ser ponderado.

Então, pergunto a V. Ex^a se há espaço de negociação também nesse terceiro ponto. Pelo que eu pude sentir nessas discussões aqui, esses são os três pontos mais debatidos.

Obrigado. Desculpe por ter extrapolado a hora.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Eu é que agradeço a V. Ex^a.

Passo a palavra ao próximo parlamentar inscrito, Deputado Beto Mansur.

O SR. BETO MANSUR (PP – SP) – Sr. Relator, só queria fazer um comentário com V. Ex^a. Convivemos bastante tempo. Participei da Lei nº 8.630 – estou ficando velho; ela é de 93. Leônidas também foi Deputado conosco e, depois disso, acabei me elegendo prefeito em Santos, administrei a cidade e convivi com essa questão portuária durante muito tempo, e vimos convivendo.

Particularmente, tenho uma posição muito bem definida com relação à questão que envolve descentralização. Eu defendo a descentralização portuária no Brasil. Acho que os portos brasileiros, dentro dos seus Estados, têm que, fundamentalmente, competir entre si. Eu defendo o CAP. O Conselho de



Autoridade Portuária se iniciou ainda quando eu era prefeito e teve uma resolutividade muito, muito positiva. É lógico que vemos os números, e os computadores, com todo respeito a quem os apresentou, aceitam qualquer número. O papel aceita qualquer coisa.

O grande detalhe é que Santos salvou o Brasil no setor de exportação, principalmente, o porto. Temos problemas? Temos problemas demais. Um deles é esta questão que envolve a nossa operação de 24 horas. Estão lá os trabalhadores todos – muitas vezes, convivemos com isso no dia a dia, eu e o Márcio – trabalhando as 24 horas do dia, e há setores do Governo que têm o seu horário das 8h às 18h, e acabou. E não tem discussão. Discutir com a Receita, discutir com a Anvisa, discutir com o Ministério da Agricultura, você não consegue nem como prefeito, porque eles gostam de mandar mais que o prefeito e até mais que o presidente da Codesp...

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – E mais que governador.

O SR. BETO MANSUR (PP – SP) – E mais que o governador.

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – Mais que o Presidente.

O SR. BETO MANSUR (PP – SP) – Então, quero ponderar aqui na Comissão. Eu acho que todos nós aqui temos, logicamente, as nossas opiniões. Tem lá o Paulinho, o grande defensor do trabalho portuário, e defendemos também, mas eu sinto, Eduardo, que nós precisamos produzir uma legislação que dê um tapete vermelho para que o investimento possa vir, e que seja um investimento seguro.

Muito se fala na imprensa, aqui e ali, que a Medida Provisória foi feita exatamente para os terminais de uso privativo que devem operar carga de terceiros. Eu, particularmente, sempre defendi isso. É um absurdo nós termos um terminal, por exemplo, lá em Santos da Usiminas que só possa operar sua carga própria. É um absurdo você ter terminal da Vale superbem montado e você só poder operar carga própria. Nós precisamos, sim, ter competitividade.

Eu acho que, nesse setor, a medida provisória é muito positiva, para dar possibilidade do investimento. Agora, eu gostaria só de fazer esse comentário com você, Eduardo, porque eu acho que você, com todo respeito por meu Senador, tem todas as possibilidades de produzir uma legislação que dê a possibilidade do investimento.

Nós temos problemas graves, no meu entender, de gente que está há muito tempo nos portos, gente que roeu o osso para poder se viabilizar, terminando seu contrato agora sem possibilidade eventual de renovação. A gente tem os grandes armadores internacionais de olho no Brasil.

(Soa a campainha.)

O SR. BETO MANSUR (PP – SP) – Essa ideia de a gente tarifar por movimentação de contêineres e mais tarifa, os grandes armadores vão dar uma



“bicicleta” no empresário brasileiro e a gente, daqui a pouco, vai ter que pagar valores mais altos de transporte internacional.

Então, defendo que a gente produza uma legislação que seja, na minha opinião, descentralizada. Eu ouvi aqui o meu querido Pedro Brito, salvo melhor juízo, defendendo um pouco a descentralização aqui e o meu querido Leônidas querendo concentrar mais. Sou contra a concentração.

Só para encerrar, vou dar um dado para vocês que mostra uma característica da ineficiência do nosso Governo brasileiro. Em 1997, quando eu estava assumindo a Prefeitura de Santos, entravam na cidade e dela saíam cinco mil caminhões todos os dias. Hoje, entram e saem 10 mil, naquela oportunidade, cinco mil. Eu fui atrás do Governo pleiteando um estacionamento de caminhões numa área que pertence ao Governo. Isso foi em 1997, nós estamos em 2013.

Eu até vi uma notícia outro dia de que o Governo está agora pensando em liberar, por meio do Serviço do Patrimônio da União, uma área, que é exatamente essa, para que a gente possa construir um estacionamento de caminhões. Isso, Eduardo, é a maior vergonha. Você foi prefeito de Manaus, você foi governador e sabe o impacto que tem 10 mil caminhões entrando numa cidade e saindo dela.

(Soa a campainha.)

O SR. BETO MANSUR (PP – SP) – Então, o nosso Governo é ineficiente. Se não descentralizarmos e fizermos os portos competirem entre si, vamos dar um passo para trás.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Deputado Cesar Colnago.

O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) – Acertou, Presidente.

Eu queria parabenizar a Mesa, a fala dos Ministros e cumprimentar todos os Deputados, mas hoje eu queria fazer mais umas perguntas do que dar minha opinião.

A primeira pergunta à Mesa, principalmente ao Ministro. Quanto tempo o Governo discutiu esta medida provisória internamente e depois com a sociedade?

Segunda pergunta ao Ministro: na visão do senhor, poderia dizer qual foi a urgência e a justificativa para a edição da medida provisória e não de um projeto de lei que a Casa, dentro das Comissões especializadas, teria tempo para discutir um problema tão importante, numa área tão importante para nossa economia? E se a Lei nº 8.630, que gerou resultados positivos, não poderia ser aproveitada e aí, o Governo colocar aquilo que quisesse mudar dentro daquela legislação? Ela que modernizou muito nossos portos. E a medida provisória também traz coisas positivas e necessárias para a questão da competição. Por que não aproveitou aquela legislação numa canetada? Ficou aqui dois anos,



vocês acabaram com a lei anterior e criaram a medida provisória, que está trazendo insegurança jurídica? Terceira pergunta.

A outra é: já existe, segundo dados de Internet, informação de que a empresa Cattalini concorreu no processo de certame licitatório agora, pagou de outorga 80 milhões e está desistindo em função da insegurança do que vai acontecer quando entrar em vigor, por causa da questão colocada pelo Senador Humberto da isonomia. Eu pago agora e amanhã vai entrar um concorrente meu que não tem esse ônus. Não está clara a questão da isonomia na medida provisória.

A outra pergunta, principalmente para a Antaq: a medida provisória, diferentemente do que ocorre no mundo, no Departamento de Transporte e Logística do BNDES, contratado pelo Governo, aponta para os Municípios e para os Estados, aponta a descentralização, aponta o fortalecimento da autoridade portuária.

Na fala de V. Ex^a, me parece que o senhor referiu a questão da importância do CAP – Conselho de Autoridade Portuária. O CAP está desaparecendo. Tenho falado aqui que quem está no porto agora é zelador, não tem nenhuma importância do ponto de vista de gestão.

Nós não estamos com o vetor invertido de centralização da gestão, que poderia, sim, ter um planejamento nacional, evidentemente, até para que a concorrência necessária também não seja predatória, em função dos custos e da competição, mas em que medida nós não o estamos fazendo?

A China começou a descentralizar, segundo esse estudo, no início de 80, mas, efetivamente, em 94. Olha o que eles fizeram em poucos anos com a descentralização e, evidentemente, com a capacidade de investimento.

A outra pergunta é ao Ministro.

O senhor acha que, do ponto de vista da legislação de portos delegados, isto está claro: a independência que hoje existe da delegação dos portos nos Estados e nos Municípios? Isso não está confuso? Porque essa é uma experiência interessante e também ela aponta para a descentralização.

Por último, e aí é mais uma observação: o que levou, em 2003, – talvez o ex-Ministro Pedro Brito estivesse lá, ou na burocracia – a alterar o Decreto nº 66, depois de uma legislação de 88, e colocar “poderá ser ininterrupta a atividade estatal pública, da Anvisa, principalmente da aduana, nas áreas de portos e aeroportos”? São áreas de contrabando. Nós abrimos as fronteiras para o contrabando...

(Soa a campainha.)

O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) – Porque olha a função muitas vezes dessas atividades no porto e no aeroporto! Não é só inclusive comercial, não, é de vigilância.

O que levou a mudar a legislação, numa lei de 2003, a nº 10.833, de 2003? De onde veio essa ideia? Qual a lógica e a racionalidade nisso?



MP 595/2012 (8^a Reunião)

20/03/2013

Você vai a todos os portos do mundo – está aqui o documento que nós discutimos –, e essa figura da aduana trabalha junto com o porto, 24 horas. Até se o porto não tem uma carga, não tem um volume suficiente, você pode até dosar, mas, para portos da estatura de Paranaguá, Santos e outros, é uma coisa inconcebível.

Por último, dizer sempre ao nosso nobre Eduardo Braga. Acho que eu quero felicitar a Medida Provisória, o debate é importante; pena que nós tivemos cinco dias para estudar para fazer algumas emendas e pouco tempo para debater, e o debate até de forma quase convulsão, porque o tempo nosso é muito pequeno. Se fosse por projeto de lei, nós teríamos mais tempo para discuti-la. Está nas mãos de V. Ex^a fazer um belo trabalho de aproveitar o que é bom, mas de mudar fundamentalmente essas lacunas. Acho que o problema principal não tem nada a ver com a mão de obra dos trabalhadores. O problema principal desta medida é a centralização, o aumento da burocracia e a falta de fortalecimento de quem opera porto. É só ver a experiência do porto de Nova York: até os prédios que estão no entorno são da administração do porto, inclusive os que foram explodidos.

Estamos na contramão do que o mundo está fazendo. Isso me preocupa, mas, na medida provisória, eu acho que o Eduardo, que foi Senador, foi prefeito, tem muita experiência de Governador...

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – É Senador ainda.

O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) – É Senador, desculpe, mas foi governador. Vai com certeza fazer a adequação necessária para que possamos ter um bom instrumento de desenvolvimento e corrigir aquilo que é possível, porque nem todos os problemas que estamos discutindo, que já foram colocados aqui, do acesso rodoviário e ferroviário, do acesso rodoviário e ferroviário, do acesso do porto aos investimentos nos portos, que são necessários, da burocracia, da capacidade de investimento e da autoridade portuária, de que o Dr. Pedro falou... Isso é fundamental para esse conjunto funcionar, para que o porto tenha melhor resultado.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – O que preferem os Srs. Parlamentares? Já falaram vários, ainda temos sete inscritos. Passarei a palavra ao Ministro e ao Diretor da ANTT e, depois, retomaremos. Pode ser assim? Porque será bom fluir o debate.

Pode ser assim, Brito e Ministro? (Pausa.)

Podemos fazer assim, e depois, Glauber, você será o primeiro da outra ordem de inscrição.

Ministro Leônidas e, em seguida, o Brito, controlando, evidentemente, o tempo.

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – Obrigado, Sr. Presidente. Vou tentar ser rápido.



MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

O Deputado Mendonça Filho colocou um ponto com relação à centralização. Por que o Governo tomou essa decisão que, no nosso entender, não vai prejudicar, sob hipótese nenhuma, dois pontos essenciais para a economia brasileira, movimentação e menor custo?

Em dez anos, todos os portos brasileiros conseguiram arrendar, fazer o processo licitatório de dez terminais. Não estou querendo transferir a culpa para ninguém. Estou colocando uma realidade. E, para que a gente pudesse normatizar, padronizar todos os estudos e todos os processos licitatórios, nós chamamos esse procedimento para a Antaq, com as diretrizes de planejamento do Governo Federal.

Outro ponto importante que nós não estamos centralizando, que eu podia relatar, é que o plano diretor, o plano de desenvolvimento de zoneamento do porto, quem vai fazer é a autoridade portuária. Agora, a SEP necessita saber o que é que o porto está realizando, se está dentro dos parâmetros dos programas de planejamento do Governo Federal. Nós temos 34 portos públicos no Brasil. São 129 terminais de uso privativo. O Governo tem que saber o que está acontecendo realmente. Há licitação em portos, que não vou citar qual, que faz o processo licitatório de uma área; e, vizinho, é outro procedimento licitatório de arrendamento, com regras diferentes. Tem como o Governo Federal, Deputado Beto, acompanhar isso a contento, de acordo com uma lógica de que necessitamos, de aumentar a capacidade, de saber do que nós precisamos realmente em cada área, em cada região do País? É praticamente impossível.

Nós não temos nada contra os portos delegados. Tanto é que delegamos 16 portos dos 34 que são de nossa responsabilidade. Temos 34 portos públicos no País, e 16 são delegados, e nós delegamos porque era importante para o País e para o Estado onde aquele porto é abrigado. Era importante, e o Governo, apesar de esses portos serem delegados, financia uma grande parte dos investimentos desses portos, inclusive Suape. Estou colocando isso genericamente. Todo mundo recebe esses benefícios.

Agora, esse ato de trazer para a SEP ou para a Antaq, coordenada pela SEP, é um fato para agilizar, para melhorar, para padronizar e para dar velocidade aos investimentos de que nós todos necessitamos e precisamos. Todos nós não reclamamos de que falta capacidade? Nós todos não reclamamos de que os navios ficam esperando ao largo dos portos para fazer o seu trabalho de movimentação? Todos nós reclamamos disso. E o Governo está cuidando dessas duas áreas, tanto do porto organizado, do porto público.

Fala-se que nós queremos sucatear os portos públicos. Pelo contrário, o Governo está investindo recursos importantes nos portos públicos.

(Soa a campainha.)

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – Nós estamos melhorando a gestão desses portos. Estamos fazendo tudo aquilo que for necessário para que eles possam também fazer a sua parte e movimentar aquela



carga que seja importante para o nosso País, de modo que esse ponto de centralização, eu comprehendo que não é uma realidade. O que nós queremos é fazer essa padronização da agilidade desses processos licitatórios e também, é claro, nos investimentos.

Por isso, nós não temos nada contra o Porto de Suape. Pelo contrário, é um porto importantíssimo para o Nordeste e para o nosso País.

O outro ponto importante que eu queria...

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Sr. Ministro, há uma questão que para nós Deputados...

Há uma votação nominal em uma questão importante, e eu solicito que, quem puder, vá votar e retornar rapidinho, porque é um projeto nominal e muito importante, viu, Jorge?

Mas vamos continuar, até porque não podemos suspender a reunião.

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – Pois é, nós não queremos – outro ponto importante com relação à centralização –, eu já tentei explicar, outro ponto é que nós queremos prejudicar os trabalhadores. Pelo contrário, se o Governo Federal vai fazer o processo licitatório de 42 novos terminais, isso significa que nós vamos movimentar mais cargas. E se nós vamos movimentar mais cargas nos portos públicos, nós vamos precisar de mais trabalhadores.

Se o Governo está investindo uma boa quantidade de recursos nos acessos aquaviários, nos acessos terrestres, na infraestrutura portuária, como é que eu estou querendo prejudicar os portos públicos ou os trabalhadores que militam nos portos públicos?

Quer dizer, isso eu comprehendo que está tendo uma falta de compreensão daquilo que é importante desta medida provisória e que vai, sem dúvida nenhuma, se nós conseguirmos aprovar, ela vai dar um avanço extraordinário na área portuária do nosso País.

Outro ponto que eu queria frisar, foi relatado aqui pelo Senador Humberto Costa, é que eu falei da padronização já, da motivação, e se teria alguma maneira de a gente devolver esses processos licitatórios para os Estados. Isso já está aqui no Congresso Nacional, os congressistas vão analisar, o Governo está acompanhando todos esses passos que estão sendo dados aqui no Congresso Nacional, e nós deveremos analisar, acompanhar e tentar o melhor caminho para nós melhorarmos o sistema portuário nacional.

O SR. MÁRCIO FRANÇA (PSB – SP) – Ministro, só uma dúvida.

Quantos funcionários tem na SEP?

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – Duzentos e poucos funcionários.

O SR. MÁRCIO FRANÇA (PSB – SP) – E na Antaq?

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Cento e oitenta...



MP 595/2012 (8^a Reunião)

20/03/2013

O SR. MÁRCIO FRANÇA (PSB – SP) – Somando dá uns 400?

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – Isso.

O SR. – Só para o senhor imaginar o seguinte. Na Companhia Docas de Santos, há 1.500 funcionários.

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – Mas lá, a maioria dos nossos funcionários...

O SR. MÁRCIO FRANÇA (PSB – SP) – Não, não, eu quero dizer o seguinte, repare, imaginando que tudo, de vários portos, vão ser focados para essa estrutura que está aí, não é?

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – Mas nós estamos recompondo essa estrutura.

Vamos recompor essa estrutura, para que seja necessária para que possamos acompanhar todos esses procedimentos, tanto a SEP, como também a Antaq.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Vamos lá, Ministro.

O SR. BETO MANSUR (PP – SP) – Só para não perder a oportunidade. Essa questão eu acho que ela é fundamental.

A SEP ela vai fazer, como o senhor falou, um plano diretor para o Brasil.

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – Já tem o plano. Já tem o Plano Nacional de Logística Portuária, e nós estamos fazendo o Plano Diretor de cada porto brasileiro. De cada porto. Berço por berço.

O SR. BETO MANSUR (PP – SP) – Está. Concentrado em Brasília, ouvindo os CAPs, ouvindo os portos...

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – Ouvindo todo mundo. Quando se faz um plano diretor a gente ouve todo mundo. A gente faz esse procedimento dentro do porto.

O SR. BETO MANSUR (PP – SP) – Tá. E aí ela vai propiciar eventualmente, dentro desse plano diretor ela vai fazer as suas licitações, os seus leilões e etc.

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – Através desse plano, os portos vão fazer os planos de desenvolvimento e de zoneamento deles, de acordo...

O SR. BETO MANSUR (PP – SP) – Eu concordo. Eu só estou perguntando se esse processo todo, o arroz com feijão de fazer uma licitação, se vai ser concentrado em Brasília ou se vai haver uma determinação para cada porto fazer aquela licitação.

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – Não, vai ser na Antaq, vai ser aqui em Brasília.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Vamos lá. É isso Ministro? Vamos ouvir o Pedro Brito.



MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

O SR. MÁRCIO FRANÇA (PSB – SP) – Eu só queria, Senador...

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

O SR. MÁRCIO FRANÇA (PSB – SP) – Por que, como estamos aqui de maneira extraordinariamente esvaziados por causa da votação, eu não queria perder a oportunidade.

Quando se fala sempre, Ministro, da demora, que, em 10 anos, licitamos apenas 10 terminais etc., é preciso também lembrar quantos terminais estavam vagos. Por exemplo, o que quero dizer é o seguinte: se o senhor licitar, agora, todos os terminais do Brasil pela Antaq, todos eles, a próxima licitação será daqui a 25 anos, isso não é um defeito. Isso pode até ser uma qualidade. Demorar para licitar não é defeito, é qualidade. Quer dizer, não é o número de licitações que dá a produção daquele porto, né?

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – Sem dúvida, sem dúvida.

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

O SR. PEDRO BRITO – Obrigado, Presidente.

Bom, o Ministro Leônidas respondeu basicamente aí todos os questionamentos. Eu gostaria só de fazer alguns comentários: um deles sobre Ogmo, que foi feito pelo Deputado Paulinho da Força. É preciso entender que o Ogmo como conceito, como estrutura conceitual, é um sistema moderno de gestão de mão de obra que implementa as convenções de trabalho e encontrado em vários portos do mundo.

Eu estive, por exemplo, em Valença, e eles lá têm um Ogmo que oferta exatamente mão de obra avulsa para os diversos terminais de forma muito competente. Qual é a diferença entre o Ogmo de Valença e os nossos aqui, que têm tantos problemas? É que, em primeiro lugar, existe uma gestão profissional, é uma empresa, é constituído como uma empresa; e a segunda, e talvez mais relevante diferença, é que, lá e em outros portos onde existem estruturas semelhantes, a utilização não é obrigatória. O Ogmo existe e, quando um terminal precisa de um trabalhador avulso, ele pode ter a opção de ir lá ou de ir em qualquer outro lugar. Qual é o benefício disso? É dar eficiência, é dar treinamento para as pessoas, que estão sendo constantemente forçadas a se treinarem e tudo o mais. Mas o Ogmo, como estrutura conceitual, com algumas mudanças, na minha visão, é algo que deve ser preservado.

Eu queria dizer isso ao Paulinho, mas ele, infelizmente, teve que sair.

Outra questão que ele mencionou é a questão da escala. De fato, isso faz parte do negócio portuário no mundo inteiro. Não sei se dá para colocar aí aquele quadro que tem os 20 maiores portos do mundo, porque aí a gente rapidamente fala dessa questão da escala.



De fato, o negócio portuário é um negócio que exige escala para ser eficiente. Quer dizer, não existem negócios portuários pequenos que tenham eficiência, que tenham preço baixo, que tenham competitividade.

Se, por exemplo, criarmos no Brasil dezenas de pequenos portos, provavelmente teremos um gravíssimo problema no futuro de portos quebrando, de portos se juntando, de eventualmente até se chegar a uma situação de oligopólio, que é a natureza desse negócio portuário no mundo inteiro.

Estão aí os 20 maiores portos do mundo de contêineres e, como eu disse, no início, entre eles, nove são chineses. O Porto de Xangai, que hoje é o maior porto do mundo, movimenta quatro vezes mais do que o Brasil inteiro, é um porto que tem dois operadores com essa movimentação de contêineres.

O Porto de Singapura, que, durante muito tempo, foi o primeiro do mundo e que perdeu para Xangai recentemente, tem um único operador. E, por aí, vai.

Se a gente for analisar cada um desses portos, a quantidade de operadores de contêineres é muito limitada: o Porto de Roterdã tem três operadores de contêineres. E isso é política de Estado, não é à toda, isso não acontece por acaso. Isso é política de Estado, e é por isso que o porto é público e é por isso que o porto é regulado. E o Estado tem planejamento estratégico consistente, para poder fazer isso funcionar.

Então, de fato, de novo a pergunta do Deputado Paulinho da Força, a escala é um aspecto dominante no mercado portuário.

A Senadora Kátia Abreu questionou o investimento privado, e claro que defendo com muita segurança o porto público, como ela mencionou, porque, em primeiro lugar, é uma prática estabelecida no mundo inteiro e uma prática de sucesso. Então, é algo que não se pode questionar. O porto é público por diversos aspectos: todos os investimentos de acesso são públicos, quer dizer, para um porto funcionar, deve ter vários investimentos do Estado para colocá-lo em operação.

O porto é público e por que todo mundo corre para um porto público no mundo inteiro? Porque o porto público oferece um conjunto de "externalidades", de mercado, de facilidades, de logísticas que fazem com que todo mundo prefira operar num porto público do que isoladamente fora dele. Pergunte a algum operador, na Holanda, se ele quer ter um porto fora de Roterdã ou fora de Amesterdão. Ninguém vai querer porque existe um conjunto de infraestrutura que faz aquilo funcionar como um relógio. Uma carga, por exemplo, que chega em Roterdã, pode facilmente chegar ao Mar do Norte, aliás, ao Mar Negro, lá do outro lado do continente, porque existe uma intermodalidade, canais que foram construídos ao longo do tempo.

A Senadora falou também do caso do porto de Santos, que tem 12km de cais. O porto de Antuérpia tem 150km de cais, duas vezes mais do que a costa do país. O porto de Hamburgo tem 55km de cais. O porto de Roterdã tem



MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

80km de cais. Agora, precisamos entender que são investimentos feitos ao longo de um milênio. O Porto de Roterdã e o Porto de Antuérpia são milenares. Há uma condição de mercado que exige desses portos esse tipo de competência, de investimento.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Bom, seguindo aqui os escritos, Deputado Glauber. Desculpa aí, viu, Glauber.

O SR. GLAUBER BRAGA (PSB – RJ) – Obrigado, Presidente, Senador Eduardo Braga, Diretor Pedro Brito, Ministro Leônidas, Diretor Roberto Dantas, Deputados e Deputadas e a todos que estão nos assistindo neste momento.

Em primeiro lugar, é importante tratarmos aqui de uma premissa: não posso considerar natural – e acho que é importante termos esses conceitos de uma forma bastante clara – a regra de que aquilo que porventura seja ineficiente é ineficiente por ter o caráter público. Podemos ouvir isso de muita gente, de Senadores que tenham esse conceito como um conceito de vida, já está enraizado, mas essa não pode ser a adoção da postura por parte de nós mesmos. E, quando digo de nós mesmos, falo também como da base de sustentação e de apoio do Governo, porque, se formos fazer apresentações de demonstração para, no final das contas, partir para a premissa de que o que é público é ruim, estaremos fazendo a defesa contrária a tudo aquilo por que, historicamente, batalhamos.

Quando eu tinha 18 anos, há 12 anos, o meu professor de direito, um dos professores de direito do primeiro período se virou para mim e para os outros alunos que estavam na sala e disse que a Petrobras deveria ser privatizada por conta da sua ineficiência. E demonstrou por números a motivação do porquê isso deveria ser feito e realizado. Então, essa é a primeira preocupação.

E as outras preocupações vêm embutidas nesse mesmo caráter. Quando falamos da guarda portuária, da inclusão da guarda no texto, ela tem também um caráter de conexão com esse pano de fundo, porque, quando a guarda portuária não vem no texto, a impressão que dá, mesmo não tendo sido esta a intenção do Governo, é que, porventura, esse tipo de serviço queira ser privatizado. E, aí, fazemos a defesa exatamente do contrário. É importante a inclusão da guarda portuária, independentemente dos custos que isso possa, porventura, ter nos orçamentos, mas porque estamos tratando de uma área que, por ser estratégica, precisa ter uma guarda portuária de caráter público incluída, então, no texto.

Quando falamos no órgão gestor de mão de obra, tem o mesmo sentido? Porque fica uma preocupação também de natureza clara. Ou seja, dois regimes operando em um mesmo sistema vão ter, no final das contas, o caráter de fazer com que aquele regime que, porventura, possa se tornar mais “oneroso” possa ter um esvaziamento? A preocupação é essa. Ou seja, essa é a conexão



com o pano de fundo inicial. Essa é a preocupação e, por isso, repetimos tantas vezes nesta Comissão esse tema, essa questão.

E, aí, Ministro, Diretores, vem outra preocupação.

Quando a gente tem a oportunidade de incluir no texto – e aí a gente está falando objetivamente do art. 4º – a possibilidade da administração num todo, no final das contas...

O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) (*Intervenção fora do microfone.*)

O SR. GLAUBER BRAGA (PSB – RJ) – Perfeito, exatamente. Parágrafo único, art. 4º.

O Relator já conhece esse parágrafo único de cor e salteado.

Quando a gente fala no art. 4º, que essa administração pode ser num todo da iniciativa privada, isso, claro, gera a mesma preocupação relacionada ao pano de fundo inicial. E por isso a gente se volta ao Governo no sentido de colaborar e dizer que a gente considera importante essa modificação.

E aí vai o último ponto...

(Soa a campainha.)

O SR. GLAUBER BRAGA (PSB – RJ) – Quando há posições diferentes dentro do próprio Governo no que diz respeito à falta de autonomia da autoridade portuária como uma dificuldade para que a gente possa ter o fortalecimento do setor e, ao mesmo tempo, se discute, em contraposição a isso, a centralização, ela faz uma conexão no mesmo pano de fundo. Porque, se o Governo hoje da Presidenta Dilma – e a gente tem essa concepção – não tem a intenção de procurar a privatização, o processo de centralização contínuo facilita a posição de qualquer governo futuro, seja daqui a 20 anos, para que essa privatização possa se dar. Por quê? Porque é muito mais fácil você tomar uma decisão em algo que está concentrado do que você ter uma decisão a partir do momento em que você tem o público espalhado por diversos pontos. Quanto mais concentrado, mais fácil para o Governo de plantão, no futuro, modificar. Quanto mais desconcentrado, mais difícil que você possa ter também um processo de privatização do serviço. Essa é a nossa defesa.

Então, é exatamente por isso, Relator Eduardo Braga, Diretor, Ministro Pedro Brito, Ministro Leônidas, Diretor Roberto Dantas, que a gente pede a inclusão desses pontos como importantes para que a medida provisória possa ter significativamente não o teor de dar uma demonstração de que o que se busca é a privatização total dos portos públicos no Brasil.

Esses indicativos, se a gente tiver a oportunidade de dar, a partir da discussão dessa medida provisória, podem ter um efeito contrário daquilo que alguns até esperam. Ou seja, essa conversa e essa história de que determinados segmentos privados querem as estradas prontas, querem todo o aparato pronto, para ele simplesmente obter o lucro, é verdadeiro em parte. Determinados segmentos privados querem, sim, se tiverem a oportunidade de fazê-lo, além de



ter toda a estrutura pronta, ter a oportunidade de mandar e regulamentar aquilo que vai ser feito e operado. Ou seja, isso é também uma lógica clara.

Então, é exatamente por esse motivo que essas são as observações, as sugestões, as solicitações e as reivindicações que eu venho verbalizar aqui neste momento.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Eu que agradeço a V. Ex^a e passo a palavra ao próximo parlamentar inscrito, o Deputado Milton Monti.

O SR. MILTON MONTI (PR – SP) – Caro Relator, Ministro Leônidas, Ministro Pedro Brito, Roberto Dantas, Colegas Deputados, Deputadas, Senadores e Senadoras, depois de uma série de debates nesta Comissão, nestas últimas três semanas, não há dúvida de que há uma constatação de que o Governo procura melhorar o ambiente econômico do País. O Governo quer mais investimentos, quer competitividade, quer geração de empregos, quer que o Brasil se desenvolva, e isso, tenho certeza, é o que todos nós queremos, desde os trabalhadores até todos os agentes desse segmento tão importante para o País.

Ocorre que, do tenho ouvido aqui, pontos positivos e pontos... Estamos neste fechamento, Relator, e eu já disse há duas semanas que também não o invejava nessa posição, mas, como sei da capacidade de V. Ex^a, já demonstrada na vida pública, pela sua longa lista de serviços prestados. Tenho certeza de que V. Ex^a se debruçará e encontrará um caminho. Vejo questões que parecem que contrariam um pouco esse objetivo.

Quando nós falamos aqui em relação à centralização das decisões, eu defendo que o Governo tenha um planejamento estratégico. Mas questões comezinhas, burocráticas, eu tenho um pouco de receio de que elas devam ser centralizadas.

Quando nós falamos aqui do aumento de investimentos, há uma questão e um paradigma no setor elétrico, quando contratos foram prorrogados na garantia de investimentos para o País. Temos contratos anteriores a 93 que também poderiam seguir essa lógica do investimento, da otimização, da diminuição de custos, e nós cumpriríamos com o objetivo inicial.

Nós temos essa nova modalidade de terminais que, como disse aqui com propriedade o Senador Humberto Costa, precisa encontrar caminhos de se compatibilizar com esse novo modelo, porque o modelo foi feito no passado com uma série de custos, com arrendamento, taxas e tabelas e todos os tipos e jeitos. O novo modelo não contempla essa situação. Como é que esses dois vão conviver a partir deste momento? Acho que essa é uma tarefa difícil para o nosso Relator.

Vejo discutida a questão da garantia de cargas. Estou me convencendo, caro Ministro, de que qualquer operador portuário, se se oferecer ao volume de cargas, corre o risco de não cumprir. E não é por culpa dele. Não está



na decisão do operador a quantidade de cargas que ele vai operar. É uma circunstância de mercado. Essa exigência me parece um pouco descabida.

Vejo que essa compatibilização do que nós temos hoje para aquilo que nós queremos, no sentido de melhorar a eficiência do Brasil, deve ser contemplada. Eu só tenho preocupação – e por isso tenho uma série de dúvidas, algumas foram sanadas, outras aumentaram após este debate todo que fizemos – no sentido de dar aos nossos *players* segurança jurídica.

E veja que eu soube que, no Porto de Santos – notícia de ontem ou anteontem –, uma empresa, depois de passar por um grande calvário que é o processo licitatório, longo, demorado, oferecendo alguns milhões pelo arrendamento de uma área, acaba de desistir do contrato, porque verificou que os custos que ela tem nessa licitação e na operação nesses moldes vão ser incompatíveis, pelo modelo estabelecido pela medida provisória.

Então, isso me traz o receio de que, ao em vez de trazer o investimento privado, estejamos, na verdade, afugentando os investidores, que precisam ter garantias para que seu investimento possa ser remunerado adequadamente.

Quero, mais uma vez, cumprimentar o nosso Presidente, que não está aqui, José Guimarães, o nosso Relator, pela abertura que foi dada para ouvir trabalhadores, empresários, operadores portuários, todas as pessoas. Eu tenho certeza de que a Comissão quer fazer o melhor e vai fazer o melhor.

De uma coisa, Relator, eu tenho certeza: nós não vamos ter o produto final exatamente igual àquele que chegou a esta Casa. Esta Casa, com a sua capacidade, com a capacidade de V. Ex^a, vai melhorar aquilo que lhe foi apresentado. O objetivo é fazer com que o País possa ser competitivo, que nós possamos crescer, que os investimentos privados aconteçam, que a gente alavanque o desenvolvimento do País. Mas precisamos fazer isso usando os remédios adequados. Às vezes, como diz o ditado, o remédio e o veneno são a mesma coisa, depende apenas da dose. E vamos dosar as coisas adequadamente, para que o remédio seja remédio mesmo.

Parabéns aos nossos convidados, e cumprimentos a todos.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Agradeço a V.

Ex^a.

Passo a palavra ao próximo parlamentar inscrito, Deputado Jorge Bittar.

O SR. JORGE BITTAR (PT – RJ) – Sr. Relator, Senador Eduardo Braga, cumprimento os demais integrantes da Mesa. Quão importante e profícuo tem sido o trabalho desta nossa Comissão. Num período de tempo extremamente exíguo, estamos fazendo uma verdadeira maratona no sentido de compreender profundamente a situação dos portos brasileiros, entender as razões do Governo que fundamentaram a medida provisória editada e oferecer nossa contribuição efetivamente. Tenho convicção também de que nós estamos oferecendo uma



contribuição bastante séria. Aliás, uma das coisas que se caracterizam aqui é que não se nota uma divisão entre oposição e situação. Há, sim, uma preocupação generalizada com relação a este tema. Nós temos clareza também de que este tema dos portos está incluído num conjunto de ações do Governo na área de logística que visam melhorar significativamente este setor e reduzir o custo Brasil, ao lado, evidentemente, de outras medidas que estão sendo adotadas: a desoneração dos custos do trabalho para muitas empresas, os incentivos tributários a diversos segmentos da economia brasileira, o recente programa de inovação lançado na última semana pela Ministra Dilma, todos esses conformam...

A SR^a IRINY LOPES (PT – ES) – Presidenta, Ministra já foi.

O SR. JORGE BITTAR (PT – RJ) – Falei Ministra? Desculpe-me, foi um ato falho meu aqui, a nossa Presidenta Dilma. Conformam uma visão estratégica, um caminho estratégico para que o Brasil possa, num horizonte de tempo razoável, tornar sua economia extremamente competitiva diante do que estão fazendo os demais países. A Europa e os Estados Unidos vivem uma situação de crise, mas, daqui a dois ou três anos, sairão dessa crise fortalecidos por ganhos de produtividade significativos. Não tenho dúvida quanto a isso. A fase aparente da crise da Europa é a questão fiscal, mas, por trás dessa questão fiscal, há um esforço enorme desses países de aumentar a competitividade, tendo em vista o papel da China, dos demais países asiáticos e dos próprios movimentos da economia americana. O Brasil não pode ficar fora dessa concertação.

Noto também que aqui na Comissão há, evidentemente, posições divergentes sobre alguns temas, mas há uma espécie de corrente principal aqui, um *mainstream*, como costumam dizer os economistas, que guardam algumas preocupações aqui expressas. O senhor deve ter percebido que, de forma recorrente, alguns temas colocados desta ou daquela forma expressam a mesma preocupação. Primeiro, o tema de que se assegure simetria na competição entre aqueles que estão já operando e os novos operadores. Isso deve ser estimado de maneira muito precisa para que não se cometam erros. Aqui, o Deputado Milton colocou a preocupação com relação ao vencedor de uma licitação que desistiu ao ter constatado uma situação de assimetria na competição, ou seja, de que ele não teria condições de ser verdadeiramente competitivo.

Por outro lado, há uma série de fatores...

(Soa a campainha.)

O SR. JORGE BITTAR (PT – RJ) – Que são extremamente importantes no que diz respeito à atuação portuária. O fator escala, por exemplo, faz a diferença, evidentemente, na estrutura de custos portuários. E os operadores que lá estão podem ter ganhos de escala significativos na medida em que tenham estímulos. Quando aqui estiveram, para que haja competição, colocaram questões muito claras e objetivas. Eu gostaria de conhecer com precisão a opinião do Ministro. Uma delas é a renovação do período de outorga, tendo como



MP 595/2012 (8^a Reunião)

20/03/2013

contrapartida investimentos na ampliação, enfim, na capacidade e na modernização de nossos portos.

Reclamam também que as outorgas e os pagamentos decorrentes dessas outorgas que permanecem até hoje geram também inquietações quanto à competitividade desses operadores já estabelecidos, concessionários e tal.

Gostaria de conhecer, porque isso pode condicionar uma série de posicionamentos aqui de nossa Comissão.

Há outros temas importantes, sobre os quais não vou me pronunciar, como a questão dos órgãos federais, da guarda portuária, a questão dos trabalhadores, mas esse tema da descentralização talvez precise, meu Presidente José Guimarães, de um acerta precisão. O que deva ser atribuição do Governo Federal, de maneira clara, e o que diz respeito ao planejamento operacional, a relação do porto com a cidade e com a região, que são decisões que possam ser tomadas ali, localmente, fugindo da burocracia e dando agilidade nesses procedimentos.

Talvez o nosso Ministério, a Antaq possam nos ajudar nessa direção, de definir com precisão aquelas atribuições que efetivamente são essenciais de estarem no plano nacional, por conformarem áreas fundamentais para o planejamento estratégico e para as grandes ações de governo, mas quais são aquelas decisões que podem ser tomadas localmente, que garantem agilidade e a própria eficiência da atuação portuária, à medida que congregam os agentes portuários locais, que congregam o Poder Público local, que é essencial para a operação da área portuária.

Obrigado.

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

Do rol de inscritos, só permanecem no plenário dois Deputados, o Deputado Milton Monti, que já falou, e a Deputada Iriny, a quem indago se deseja falar. Um minuto, para que possamos encaminhar o final da reunião.

A SR^a IRINY LOPES (PT – ES) – Boa tarde à Mesa. Quero cumprimentar nosso Ministro Leônidas, nosso ex-Ministro Pedro, o representante do Ministério de Comércio Exterior, eu só quero, Presidente, reforçar, porque a fala que fez aqui o Humberto, que fez o Deputado Milton, que fez o Deputado Geraldo, que fez agora o Deputado Jorge Bittar representa muito bem as nossas preocupações.

Temos uma enorme responsabilidade colocada. O Relator vai apresentar um relatório, mas quem votará o relatório somos nós. Poderemos levar o relatório ao êxito ou criar dificuldades. E nós não estamos aqui para criar nenhuma dificuldade, porque o projeto que o Governo envia ao Congresso é no sentido de enfrentar um gargalo que temos para o desenvolvimento sustentável e permanente, contínuo do País, que é o bom funcionamento e a capacidade de o



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES

MP 595/2012 (8^a Reunião)

SF - 54

20/03/2013

nosso comércio exterior crescer e a capacidade de os nossos portos darem competitividade ao País.

Portanto, quanto às questões colocadas, seria muito bom que nós tivéssemos, por parte dos nossos convidados, uma ideia com mais foco sobre o que pensam a respeito das questões colocadas.

Antes de eu atender a convocação do meu líder para ir ao plenário votar, eu ouvi o Ministro Leônidas falar sobre as dificuldades que tem de acompanhamento e de execução na ponta – com isso, tira efetivamente o papel dos CAPs – Conselho de Autoridade Portuária. Mas, para fazer a relação local, regional, questões de natureza ambiental, garantir a presença dos trabalhadores como parte integrante do debate naquele foro, isso fica prejudicado se o CAP se esvazia. Então, o que o Jorge colocou aqui talvez seja a saída possível para um certo equilíbrio para nós.

Eu gostaria só de reafirmar essas questões que os meus companheiros de Comissão já colocaram.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, Deputada Iriny.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Ficamos pendentes das votações relativas ao convite aos governadores na semana que vem. V. Ex^a veja se pode fazer no final desta reunião, senão não teremos mais tempo de fazer o pedido.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Bom, nós temos vários requerimentos para apreciação do Plenário da Comissão. O Relator saiu. Havia um requerimento de convite para a Ministra Gleisi, que nós já negociamos aqui com o Deputado Arnaldo. Já estiveram os Ministros aqui, consideramos que não há mais necessidade, não há nada a acrescentar, além do que já foi feito, até porque amanhã nós temos uma reunião às 11h30 com as centrais sindicais. Penso que vamos avançar. E há o convite para três governadores e o Prefeito de Santos.

Portanto, eu queria sugerir que nós aprovássemos, a critério do Relator, estabelecer que data, porque há a Semana Santa e o relatório, para que eu conversasse com o Relator, compatibilizando o convite aos três governadores – não chamar o prefeito. Os três governadores...

Márcio, dá para negociar assim? E a gente organiza aí, não sei quando, porque depende aqui também do Relator, que são os Governadores da Bahia, de Pernambuco e do Rio Grande do Sul.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Deixa para quarta-feira que vem.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Vamos ver. Dependendo da Ordem do Dia, se o Presidente vai convocar ou não, a gente tenta montar isso aí. E ficam indeferidos os demais requerimentos. Nós vamos trabalhar para ter uma outra só com os três governadores.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Só para confirmar, quem são os três governadores?



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES

SF - 55

MP 595/2012 (8^a Reunião)

20/03/2013

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Eduardo Campos, Jaques Wagner e Tarso Genro.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Por que só os três?

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Foi o requerimento que foi apresentado.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Onde tinha porto e quem pediu.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Onde tinha porto, inclusive porto delegado e quem pediu. Então, o requerimento é nesses termos.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Não pode acrescentar o do Paraná?

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Não, não vamos acrescentar porque não é objeto do requerimento.

É claro que o requerimento ainda tem que ser deliberado. Já estou sugerindo um acordo para a gente não ficar perdendo tempo. Certo?

Paulinho...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Não, não pode deliberar. Eu já estou sugerindo um acordo para conversar com o Relator, para a gente acertar os três governadores.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Não, não dá para fazer, porque, senão, temos que alterar o requerimento. Não tem nem número para deliberar, Márcio. Ajuda aí. Certo?

Vamos trabalhar na direção de, conversando com o Relator, não temos como deliberar, mas vou tentar um acordo, conversar com o Relator para convidar os três governadores. Certo?

O SR. MILTON MONTI (PR – SP) – Presidente, podia...

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Antes de encerrar a nossa reunião...

O SR. MILTON MONTI (PR – SP) – Presidente, uma sugestão. V. Ex^a poderia deliberar o requerimento e ficaria a critério do Relator marcar a data.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Nós podemos deliberar? (Pausa.)

O SR. MILTON MONTI (PR – SP) – Já fica resolvido. E já encerra o assunto.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Regimentalmente, vamos indeferir os demais requerimentos que estão na pauta da Comissão e vamos deferir e considerar aprovado o requerimento para os três governadores e eu negocio com o Relator em que momento. Certo?

Antes de encerrar a nossa reunião, os nossos trabalhos, sugiro a aprovação das atas da reunião anterior. (Pausa.)

Aprovadas.



**SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES**

SF - 56

MP 595/2012 (8^a Reunião)

20/03/2013

Está encerrada a reunião.

(Iniciada às 14 horas e 50 minutos, a reunião é encerrada às 17 horas e 52 minutos.)