



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

ATA DA 5^a REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA DESTINADA A EXAMINAR E EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 595, DE 2012 ADOTADA EM 6 DE DEZEMBRO DE 2012 E PUBLICADA EM 07 DE DEZEMBRO DE 2012, QUE “DISPÕE SOBRE A EXPLORAÇÃO DIRETA E INDIRETA, PELA UNIÃO, DE PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS E SOBRE AS ATIVIDADES DESEMPENHADAS PELOS OPERADORES PORTUÁRIOS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS”, DA 3^a SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 54^a LEGISLATURA, REALIZADA NO DIA 12 DE MARÇO DE 2013, ÀS 14 HORAS E 30 MINUTOS, NO PLENÁRIO Nº 06 DA ALA SENADOR NILO COELHO DO SENADO FEDERAL.

Às catorze horas e cinquenta e dois minutos do dia doze de março de dois mil e treze, na sala número seis da Ala Senador Nilo Coelho, sob a Presidência do Senhor Deputado José Guimarães, reúne-se a Comissão Mista da Medida Provisória nº 595, de 2012, com a presença dos Senadores Eduardo Braga, Kátia Abreu, Humberto Costa, Ana Rita, José Pimentel, Lindbergh Farias, Inácio Arruda, Flexa Ribeiro, Lúcia Vânia, Eduardo Amorim, Blairo Maggi; e dos Deputados Geraldo Simões, Jorge Bittar, Iriny Lopes, Edinho Bez, Manoel Junior, Marcos Montes, Roberto Santiago, Ademir Camilo, Milton Monti, Glauber Braga, Márcio França, Arnaldo Jardim, Nelson Marquezelli, Arnaldo Faria de Sá; e dos Deputados não membros Augusto Coutinho, Paulo Ferreira, Lício Vale e Luiz Sérgio. Deixam de comparecer os demais membros. Havendo número regimental, a Presidência declara aberta a presente Reunião, destinada à realização de Audiência Pública com a finalidade de instruir a apreciação da Medida Provisória. O Presidente convida os palestrantes Mauro Santos Salgado, Presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários; Wilen Manteli, Diretor-Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários; Richard Klien, Conselheiro da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público; Paulo Fernando Fleury, Presidente do Instituto de Logística e Supply Chain; Sérgio Aquino, ex-Presidente do Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Santos; José Augusto de Castro, Presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil; José Rebelo III, representante da Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Fluvial, Lacustre e de Tráfego Portuário; para, nessa ordem, realizarem suas respectivas exposições. Ao término das exposições, o Senhor Presidente, às dezesseis horas e quarenta e sete minutos, passa a presidência dos trabalhos ao Senador Eduardo Braga. O Senhor Presidente dá início à fase de interpelações parlamentares, bem como de réplicas e tréplicas dos convidados. Fazem uso da palavra os seguintes Parlamentares: Deputado Roberto Santiago, Deputado Milton Monti, Senador Blairo Maggi, Deputado Cesar Colnago, Deputado Jorge Bittar, Deputado Paulo Ferreira, Senadora Kátia Abreu, Deputado Márcio França, Deputado Luiz Sérgio, Deputado Edinho Bez. O Presidente submete ao Plenário a dispensa de

leitura e a aprovação da ata da quarta reunião. A ata é aprovada. O Presidente coloca em votação os requerimentos nº 10, de iniciativa da Senadora Lúcia Vânia, e nº 11, de iniciativa do Deputado Manoel Júnior. Os Requerimentos são aprovados. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a Reunião às dezoito horas e trinta e um 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

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

*(Texto com revisão.)***O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Boa tarde a todos os presentes.

Havendo número regimental, declaro aberta a 5ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e a emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012.

Além dos que estão participando ao vivo desta audiência pública, temos um telão no plenário 9 que transmitirá a audiência do plenário 6.

Portanto, se no plenário não couberem todos os presentes, no plenário 9 temos um telão transmitindo as falas dos nossos convidados de hoje.

Registro a presença de vários Parlamentares, Deputados e Senadores.

Estamos aguardando nosso Relator. O Relator revisor, Deputado Manoel Junior está presente, e combinamos aqui de ir compondo a Mesa para iniciarmos os nossos trabalhos.

Assim, convidamos par compor a Mesa: Mauro Santos Salgado, Presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop); Wilen Manteli, Diretor Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP); José Rebelo III, representante da Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Fluvial, Lacustre e Tráfego Portuário (Fenavega); Richard Klien, Conselheiro da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público (Abratec); o Sr. Paulo Fernando Fleury, Presidente do Instituto de Logística – o som está baixo, não se coaduna com o tamanho da nossa audiência pública, peço que seja aumentado –; o Sr. Sérgio Aquino, ex-presidente do Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Santos – os senhores vão compondo a mesa. Estão aqui as cadeiras com os respectivos nomes –; o Sr. José Augusto de Castro, Presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil.

Foram todos convidados? (*Pausa.*)

Esta cadeira está reservada ao nosso Relator.

Enquanto o nosso Relator da MP chega, Senador Eduardo Braga, vamos convidar o Deputado Manoel Junior para representá-lo neste ato.

De acordo com o art. 94, §§2º e 3º, do Regimento Interno do Senado Federal, combinado com o art. 256 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, a Presidência adotará as seguintes normas: o convidado terá dez minutos – e hoje, impreterivelmente, dez minutos, por conta do tempo e pelo número de convidados, é importante ouvi-los –; em seguida, abrimos as inscrições para os Parlamentares presentes, com o tempo de cinco minutos; em seguida, os convidados farão uso da palavra, lembrando que a qualquer momento o Relator poderá se pronunciar sobre qualquer dos temas, enfim, das falas que forem feitas aqui.

Portanto, está aberta a nossa reunião, com os respectivos convidados.

Vamos pedir silêncio aqui no nosso plenário, à imprensa que acompanha. Esta é uma audiência pública das mais importantes, como foi a da última semana, quando realizamos uma audiência pública e discutimos o mérito das matérias.

É importante termos o máximo de atenção para ouvir parte importantíssima daqueles que operam no sistema portuário brasileiro.

Portanto, eu vou conceder inicialmente a palavra ao Sr. Mauro Santos Salgado, pelo tempo de dez minutos.

A mesa é pequena, pelo tamanho da audiência, tem um microfone de fio, que vai passando para um e para outro, o.k.?

O SR. MAURO SANTOS SALGADO – Boa tarde, Sr. Presidente, senhores à mesa, boa tarde a todos os presentes.

É uma honra e uma oportunidade muito boa estar aqui hoje, representando a Federação Nacional dos Operadores Portuários.

A nossa mensagem, a mensagem que gostaríamos de trazer aqui hoje é de apoio à Medida Provisória 595. Nós estamos aqui exatamente para tentar contribuir, com o nosso conhecimento, com a nossa experiência, em pontos que podem ser melhorados. Essa é a razão de uma audiência pública.

A Fenop – é uma apresentação muito rápida –, a Federação Nacional dos Operadores Portuários,

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

é uma entidade sindical de segundo grau e que representa a totalidade dos operadores portuários que operam em cais público no País.

São mais de 100 empresas operadoras portuárias, cerca de 16 mil empregados diretos, e requisitam o trabalho dos cerca de 23 mil trabalhadores portuários avulsos que existem hoje no País.

São empresas que acumulam toda a experiência empresarial decorrente da modernização portuária, desenvolvimento tecnológico, relação capital e trabalho em portos públicos.

São três tópicos, apenas, que temos a apresentar. O primeiro é sobre a MP, o nosso breve discurso sobre a MP; o porto público como a principal ferramenta do comércio exterior brasileiro marítimo e alguns pontos fundamentais que nós julgamos precisam ser adequados.

A MP 595 – nós a vemos, como eu falei, bastante positivamente – vem a incentivar a implantação de novas instalações portuárias, respeitando os contratos que hoje existem, os contratos que estão em vigor.

Lógico que ninguém poderia imaginar que depois de 10, 20 ou 30 anos, o Brasil continuaria contando com os mesmos portos públicos com que conta hoje. Alguma coisa precisaria ou até já deveria ter sido feita; o governo poderia ter, no marco regulatório anterior, na Lei 8.630, ampliado as atividades em portos públicos, ampliado as áreas de portos organizados. Essa seria uma forma de ampliar a área de atividade portuária.

O governo fez uma outra opção, um novo modelo, criando os terminais privados, e essa é a nova realidade, que, de qualquer maneira, vem incentivar, ampliar, as possibilidades de instalações portuárias existirem, e o importante: com respeito aos contratos em vigor.

Esses são os pontos positivos.

Pontos insuficientes, que assim nós julgamos: o pouco avanço efetivo no modelo de gestão portuária, que, na opinião dos operadores portuários, é o grande problema que existe ou que existiu até agora na administração e na gestão dos portos no Brasil. Nós achamos que a medida provisória foi bastante acanhada nesse aspecto, até, em alguns casos, com retrocesso de centralização que não nos parece adequado.

E os pontos que exigem de fato atenção: a medida provisória cria e incentiva os terminais privados fora dos portos organizados, mas não estabelece mecanismos de incentivo aos portos públicos, que são, sim, ativos da União, não dos arrendatários. Os terminais públicos não pertencem a empresas que estão hoje operando, mas pertencem à Nação e são a principal ferramenta do comércio exterior brasileiro. Então, esse é um ponto que nós julgamos precisa ser melhorado.

O segundo ponto, dentro dos portos organizados também: a medida provisória estabeleceu condições que não são isonômicas entre os que estão e os que vão entrar. Não estamos aqui entrando no mérito se a condição de entrada é boa ou ruim, mas o fato é que nós temos dois modelos que precisam conviver.

O terceiro ponto de atenção: não avançou na relação capital-trabalho. O Brasil é signatário da OIT 137. A OIT se incorporou ao repertório jurídico brasileiro em 1995, e nós temos pontos até hoje não abordados. Passaram-se 20 anos, e nós continuamos não avançando nesse tópico.

E o retrocesso na participação da comunidade portuária, com a limitação da importância dos Conselhos de Autoridade Portuária.

Esses são os pontos, muito rapidamente, como os operadores portuários veem a medida provisória. São dois modelos diferentes: temos a Lei 8.630 e a Medida Provisória 595. Logicamente que é necessária uma transição. Se nós não fizermos isso, nós podemos ter isso durante 35 anos ainda, porque existem contratos de arrendamento de 25 anos que estão existindo há 15 anos, faltam 10 anos do primeiro período, e podem ser prorrogados. Então, corremos o risco de termos ainda 35 anos com dois modelos diferentes coexistindo. É uma coisa que precisa ser seriamente tratada e é uma das razões, entendo eu, de estarmos aqui hoje.

E, logicamente, são as adequações, que eu já mencionei, e nós acreditamos que, com a medida provisória construída em alguns meses, que substitui uma lei que levou pelo menos dois anos para ser construída, certamente ela tem coisas que têm de ser adaptadas, adequadas. Isso também é razão de estarmos aqui.

O segundo tópico, o porto público, a principal ferramenta. Nós julgamos importante tentar apresentar aqui aos presentes como nós julgamos que foi até agora a participação dos portos públicos no desenvolvimento do comércio exterior brasileiro.

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

Entendemos que o porto público, como eu já disse, é a principal ferramenta de comércio exterior e, da forma como se desenvolveu até agora, possibilitou, efetivamente, o crescimento do comércio exterior, atraiu investimentos privados, aumentou a eficiência dos portos a níveis internacionais e reduziu, sim, custos para exportadores e importadores, como nós vamos ver.

Isso aí é a corrente de comércio exterior – desculpem-me, ali sumiu a fonte, a Secex. É a corrente do comércio exterior brasileiro, o que foi atendido pelos portos. Nós não podemos dizer que o Brasil deixou de importar ou exportar nem um quilo de nenhum produto porque os postos não possibilitaram. Lógico, tivemos problemas, razão pela qual também estamos aqui: congestionamentos eventuais, com algumas situações de descontrole de envio de carga para o porto e uma série de problemas que precisam ser atacados de frente. Mas o fato é que os portos atenderam esse crescimento expressivo do comércio exterior brasileiro.

Eu vou falar um pouquinho mais agora sobre atividade de portos de contêineres, e a gente tem de explicar o porquê. Não é só pelo fato de que eu trabalho numa empresa de contêineres, mas esse aí é o Porto de Tubarão, da Vale. Esse é o maior. Eu coloquei um dos maiores, para não correr o risco de errar, mas, que eu saiba, é o maior terminal de exportação de minério do mundo. E este é o terminal de contêineres de Santos. É mais ou menos o 5º do mundo. Eu coloquei um do lado do outro para se ter ideia do que é uma coisa e do que é a outra coisa. O primeiro do mundo é aquele da esquerda. O tamanho aí está proporcional, está aproximadamente em escala; o da direita, o de contêineres, é o 5º do mundo mais ou menos, ou seja, existem 49 maiores do que esse aí no mundo.

Essa é a razão pela qual a gente fala muitas vezes em contêiner: contêiner é atividade portuária que exige uma logística mais sofisticada, que provoca o maior impacto na vida dos que estão em volta do porto – não estou me referindo a impacto ambiental, que é até muito baixo no caso dos contêineres, mas o impacto na vida das pessoas cria caminhos logísticos, cria uma frota de caminhões que atendem ao porto, os operadores portuários são empresas que contratam pessoas. Então, o movimento é muito grande. E mais: os terminais de contêineres são os que mais requisitam mão de obra de trabalhadores portuários avulsos porque demandam mais mão de obra de trabalhadores portuários avulsos.

No Porto de Santos, por exemplo, em 2011 – não tenho os números fechados de 2012 ainda –, Santos movimentou 97 milhões de toneladas, e 31 milhões foram em contêineres: 17 milhões em açúcar, e 12 milhões em soja, sendo que os 31 milhões de contêineres, que é um terço do total, o preço por tonelada, o valor por tonelada é muitas vezes maior do que o valor por tonelada de açúcar ou soja.

Então, isso é só para contextualizar por que se fala tanto em contêiner. É porque contêiner, de fato, é atividade que exige, inclusive, mais investimento.

Isso aí é a curva de... As referências aqui ao Tecon Santos são por uma razão só: eu tive que buscar dados históricos no BNDES e os únicos dados que achei se referiam ao Tecon Santos, por ser o maior terminal de contêiner do Brasil. Então, há muita referência a Santos aí, mas é igual no resto do Brasil. O que acontece em Santos é semelhante ao que aconteceu no restante do Brasil nessa atividade.

Nós temos ali uma produtividade crescente – 98,11 caixas que se embarcam ou desembarcam por hora. Em 2011, 70; em 2012, estamos em 80, aproximadamente 82, e vamos chegar a 104.

Por que tem que ser fazer isso aí? Porque senão o porto não vive. Porto concorre, porto tem uma concorrência intraportos e extraportos, concorre com outros portos também. Os arrendatários tiveram que fazer investimentos não previstos nos contratos de arrendamentos, investimentos não obrigatórios, senão iam perder na concorrência para outros portos.

É bom notar aqui. Aquele guindaste de baixo, o pretinho, esse tipo de guindaste foi instalado nos portos do Brasil em 2005/2006, já está obsoleto. Aquele grandão de cima, o vermelho, é o único que consegue movimentar os navios, que já vai chegar aos portos brasileiros no segundo semestre deste ano. Então é uma atividade capital intensiva, é uma atividade que exige investimentos permanentes, senão ela fica de baixa performance, pouco efetiva.

Esse investimento permitiram esse avanço que está aí. Os navios cresceram, navios da ordem de 2.000 TEUs, em 2001, para navios da ordem de 9.600 TEUs, que vão operar nos portos brasileiros já neste ano de 2013. Isso significa ganho de escala. Significa que o armador que opera esses navios consegue ter um custo

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

muito mais baixo pelo frete do contêiner do que tinha há cinco ou dez anos atrás, resultado exclusivo de dois tipos de investimento: o do próprio armador no navio e dos terminais de contêineres nos equipamentos que faz esse tipo de operação. E os resultados são esses que estão aí.

A produtividade – esses são dados do BNDES, dados recentes da Abratec, que é a associação que reúne os terminais de contêineres – subiu de 15 para 71 movimentos por hora em cerca de 15 anos. Ou seja, o navio fica atracado, é um navio de maior escala, um navio mais barato por cada contêiner movimentado e que fica menos tempo fazendo operação no porto.

O tempo de espera na barra, o tempo que o navio chega e fica esperando era de 22 horas e reduziu para 6, sendo que essas 6 horas, em 2011, que é o mesmo número de 2012, incluem as horas que o navio fica parado esperando porque chegou antes da hora, porque todos os navios de contêineres operam com janelas de atracação com horário previsto para entrar e para sair. Esse é o resultado. O navio fica menos tempo esperando lá fora, na barra do porto. A barra é o local aonde os navios chegam ao porto.

Por último, o custo de operação portuária era de US\$737 corrigidos – valores do BNDES –, em 1995; em 2004, caiu para US\$244, hoje está em US\$290. Está um pouco mais baixo, na verdade. Isso aí tem uma variação com taxa de câmbio.

A operação portuária é a principal receita, senão a única – no caso do terminal de Santos, a única – que o terminal portuário tem. Por exemplo, o exportador que precisa exportar alguma coisa não paga ao terminal, paga ao armador. Ele combina com o armador, recebe um contêiner vazio, coloca a carga dele e manda levar para o porto. O terminal de contêiner recebe, não cobra por isso, recebe esse contêiner, coloca numa pilha, e ele tem sete dias para esperar o navio chegar para embarcar.

Esse conjunto de coisas possibilitou, sim, que os portos públicos tenham garantido possibilidades de redução de custos para transportadores marítimos, para importadores e para exportadores. Essa é a realidade do porto público que nós conseguimos fazer até agora.

Por último, pontos fundamentais a adequar. De fato, esse é o nosso mote, é a nossa bandeira. Os portos públicos e os portos privados têm que ser eficientes e competitivos: os novos, que estão sendo criados, e os antigos, que é a única coisa que a gente tem, os terminais públicos, que são, repito, do País e não dos operadores portuários.

Sobre os pontos que exigem atenção, nós já havíamos falado. Vou falar, então, o que entendemos que tem que ser corrigido, na linha de que as novas instalações devem então adicionar. Os terminais privados têm que entrar para adicionar – e essa, sem dúvida, foi e é a intenção do Governo – capacidade ao sistema portuário brasileiro e não entrar um novo tipo de terminal, um terminal privado, e de alguma maneira, por qualquer razão ou por um erro até de formulação, desidratrar, se me permite a expressão, o terminal público, que é a nossa grande ferramenta. Então, nós precisamos caminhar nessa linha de corrigir eventuais distorções que possibilitem essa desidratação do porto público. Para isso, precisamos fazer alguns ajustes de maneira que o modelo desenhado some, de fato, capacidade à atividade portuária.

Nós colocamos aqui, então, como primeiro ponto: autorizações de terminais privados e novas licitações de áreas em portos públicos devem ser realizadas mediante a análise prévia da capacidade de demanda do *cluster* regional, levando-se em conta a área de influência dos portos e promovendo a economia da escala.

Portos não são como algumas outras atividades. Portos têm uma faixa de operação em que eles são mais produtivos. O ideal é 65%. Um porto com 65% de ocupação, especialmente os de contêineres, estão no auge da sua eficiência. É o custo mais baixo de operação. Se essa ocupação é muito alta, esse custo cai; e se a operação é baixa, também cai. Se for baixa, é porque o custo fixo é muito alto, e se for alta, porque exige contêiner, por exemplo, começa-se a empilhar e se tem que ficar movimentando contêiner para conseguir operar.

Então, tem-se que fazer essa análise do *cluster* regional. O que o *cluster*, o que a região comporta em termos de instalação portuária para que nós tenhamos portos eficientes?

O segundo ponto: a autorização de instalação de novos portos também deverá ser precedida de análise e eventual readequação de contratos em vigor. É lógico. Nós temos um evento, eu gosto de dar esse exemplo, é minha visão pessoal. O Tecon Suape funciona hoje em Suape, e foi concedido como outorga, pagou uma outorga e paga um valor por contêiner.

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

Vamos licitar o Tecon Suape 2. Nós não estamos lá, a empresa em que trabalho não está lá, mas ela vai participar, sem dúvida. Nós vamos querer participar. Se nós ganharmos essa licitação, vamos entrar com preço algumas centenas de reais mais baixo do que quem está lá, porque a medida provisória não vai exigir a cobrança de uma outorga, e quem está lá paga outorga.

Então, é necessário que se faça essa adequação – esse é um exemplo – para que não haja essa migração de recursos, porque o que aconteceria seria, logicamente, que quem está no porto desanimaria de investimentos e de manter atualizado tudo o que tem lá.

Terceiro ponto: área delimitada por poligonal de porto organizado não ser reduzida nunca. O porto organizado é um bem do País, funciona bem, deve continuar funcionando bem, por isso não há razão para que se diminua o tamanho dos portos públicos, dos portos organizados.

Os CAPs ainda deliberativos é um ponto que nós defendemos também. Manter os CAPs deliberativos e com a atual composição.

Um terminal indústria, um braço logístico, um grupo empresarial deve ter liberdade de instalação, não depender, por exemplo, de uma chamada pública. Achamos que não faz sentido.

Se alguém tem uma siderúrgica, como existe lá a antiga Cosipa...

(*Soa a campainha.*)

O SR. MAURO SANTOS SALGADO – ... Usiminas, lá em Cubatão, se ele tem uma siderúrgica e precisa de um porto, na hora que vai pedir autorização no porto, tem que fazer um chamamento público para ver se alguém quer operar aquele porto da siderúrgica. Não nos parece fazer sentido.

E, por último... Mais um: a mudança no modelo de gestão de administração do porto. Nós temos sugestões para que seja feito isso, mas entendi que isso vai ser mais discutido por outros debatedores aqui hoje. E uma aplicação plena da Resolução OIT 137.

Temos aqui uma série de sugestões para apressar as concessões, eliminar análise em série de editais de arrendamento, privilegiar a economia de escala, dispensar a exigência de licença prévia e ambiental, a licença pode ser conseguida ao longo do processo. São sugestões para que se acelerem os processos de licitação. E, por último, a questão da valorização e adequação do contingente de trabalhadores portuários avulsos.

Nós defendemos que seja criado um Serviço Nacional de Aprendizagem Portuária, para que 2,5% das folhas salariais de trabalhadores portuários avulsos que hoje vão para o Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, administrado pela Marinha – e, de fato, por uma série de dificuldades, volta menos da metade disso – sejam de fato em benefício do treinamento dos trabalhadores portuários.

Conceder aposentadoria específica aos trabalhadores portuários avulsos, estender o seguro-desemprego. Alguém me perguntou assim: “mas por que trabalhador avulso precisa de seguro-desemprego se ele só vai trabalhar quando ele quer?” É o exemplo de Itajaí. Aquela catástrofe que houve em 2009. O Rio Itajaí-Açu levou o porto embora e o pessoal ficou lá seis, sete meses, sem trabalhar.

E aplicar plenamente a Resolução 137 da OIT. A Resolução 137, em todos os aspectos, prevê renda mínima, sim, que nós entendemos que os trabalhadores têm que ter.

(*Soa a campainha.*)

O SR. MAURO SANTOS SALGADO – Esses eram os pontos. Finalizando apenas, de fato, nós tínhamos 40 mil trabalhadores portuários avulsos em 93. Temos hoje 23 mil, dos quais oito mil são aposentáveis. Sobram 15 mil. O problema é muito menor do que era naquela época. Havia um problema social. Isso foi feito com responsabilidade social conjunta capital-trabalho, essa redução. Nós temos hoje apenas 23 mil pessoas para um fluxo de comércio exterior que é oito vezes maior do que era em 1993.

Quanto ao futuro dos trabalhadores portuários, sem dúvida – e eu falo isso aqui com bastante transparéncia, não é o caso dessa medida provisória, nós entendemos que isso não foi contemplado, e talvez não seja o momento, mas acho importante que se saiba qual é a visão dos operadores portuários –, acreditamos que o contingente de trabalhadores tem que ser adequado, as pessoas têm que ser saudáveis, os profissionais têm que ser bem treinados – para isso, precisamos daquela verba de treinamento –, profissionais multifuncionais – a MP nº 595 abandonou o Conselho de Multifuncionalidade que havia na Lei nº 8.630, e isto é importante – e trabalhadores bem remunerados, o que, em alguns casos, até são, mas em outros casos, não. Isso vai fazer com que os

**SECRETARIA-GERAL DA MESA****SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA****SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES**MP 595/2012 (5^a Reunião)

12/03/2013

trabalhadores avulsos sejam trabalhadores indispensáveis, necessários para que, em médio prazo, nós possamos caminhar de fato para uma requisição opcional de trabalhadores portuários num âmbito mais amplo. Isto – repito – não é tema desta medida provisória, não entendemos que precise estar nela, mas eu não tenho dúvida também de que nós não vamos poder esperar outros 20 anos – passaram-se 20 anos da Lei nº 8.630 –, nós não vamos poder esperar mais 20 anos para trabalhar nessa linha. Nós vamos ter que fazer isso, porque, se deixarmos como está, é possível que, antes disso, nós tenhamos, de fato, problemas sociais.

Era o que eu tinha para apresentar.

Agradeço e me coloco à disposição da Mesa. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, Sr. Mauro Santos Salgado.

Vamos ouvir agora o Sr. Wilen Manteli, Diretor-Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários.

O SR. WILEN MANTELI – Ex^{mo} Sr. Presidente, Deputado José Guimarães; Ex^{mo} Sr. Senador Eduardo Braga, Relator; Sr^{as} e Srs. Parlamentares; senhoras e senhores, eu represento a Associação Brasileira dos Terminais Portuários, fundada em 1989, com a liderança do Dr. Osmar Rabelo de Oliveira, que nos honra com sua presença, que conta hoje com 85 empresas associadas, desde empresas titulares de terminais privativos, como é o caso da Vale e da Petrobras, como de terminais arrendados, de contêineres, como é o caso da Santos Brasil e outras.

Eu vou me deter, em função do pouco tempo, em dois pontos que nós entendemos fundamentais, que vão ao encontro da diretriz filosófica dessa medida provisória, que está sustentada na atração de investimentos, está sustentada no aumento da competição intersetorial e na segurança jurídica, que é indispensável para atrair esses investimentos. Então, nesses dois pontos que vou examinar nós temos o apoio não só da ABTP, mas, para as senhoras e os senhores verem, também da Ação Empresarial, que congrega mais de sessenta entidades, da CNI, do Instituto do Aço Brasil, da Fenop, da Abdib, da Abratec e, logicamente, da ABTP. As senhoras e os senhores veem que nós temos aqui entidades como a ABTP, a Fenop e a Abratec, que representam os operadores portuários, mas temos os usuários que apoiaram, e esse documento foi, inclusive, assinado na semana passada com o apoio desse setor empresarial.

Quais são os dois itens? Bem, o primeiro item trata justamente dos contratos de arrendamento firmados antes de 1993, que, lamentavelmente, como nós vamos ver, não foram adaptados aos parâmetros da Lei nº 8.630. Então, temos um conjunto de grandes empresas, como é o caso da Transpetro, da Ultracargo, da Liquigás, da Braskem e outras tantas, em setores estratégicos para a economia nacional.

Esses terminais estão localizados nos 19 portos públicos brasileiros. São todos terminais que atuam dentro da área do porto organizado. São em torno de 54 contratos.

Então, o que foi descumprido desde 1993? Simplesmente dois artigos, porque o Congresso, naquele período – quem participou se lembra –, foi muito sábio. Os portos brasileiros, na época, estavam sucateados. Eram acusados de serem os portos mais caros do mundo, mais ineficientes. O Congresso, mudando o regime jurídico, teve que adotar normas de implementação e de estímulo e dar segurança jurídica para os titulares de terminais poderem investir em seus terminais.

Então, o art. 48 estabeleceu:

Os atuais contratos de exploração de terminais ou embarcadores de uso privativo deverão ser adaptados, no prazo de até centro e oitenta dias, às disposições desta lei, assegurado aos titulares o direito de opção por qualquer das formas de exploração previstas [...] [nesse inciso].

Essa diferença, ainda bem, entre carga própria e de terceiros, a medida provisória acabou. Isso deve pacificar o setor.

No art. 53, o Congresso, não satisfeita, para deixar clara a determinação cogente de adaptação, determinou: “o Poder Executivo promoverá”, no mesmo prazo, “a adaptação das atuais concessões, permissões e autorizações às disposições desta lei”. O fato de ter passado 180 dias não quer dizer que o Governo se desobrigou

**SECRETARIA-GERAL DA MESA****SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA****SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES**MP 595/2012 (5^a Reunião)

12/03/2013

de adaptar, porque, mesmo que se afaste, o direito de adaptação permanece.

Mas essa questão foi, desde 1997, amplamente discutida no Poder Executivo. Houve, inclusive, audiências públicas aqui nesta Casa. E, em função da criação da Antaq, em função da criação, depois, da Agenda Portos, do Presidente Lula, depois da Secretaria de Portos, este assunto andava e parava, andava e parava. Mas a Secretaria de Portos teve a boa iniciativa de encaminhar o assunto, já que exigia, segundo alguns, interpretação jurídica, exigia um esforço de hermenêutica, embora haja clareza nos arts. 48 e 53, e submeteu isso à AGU.

A AGU estava consciente de que, na época – e a ABTP promoveu isso –, foram adaptados mais de 80 terminais, terminais privativos, cumprindo a lei, tendo todos as novas condições, porque, quando se fala em adaptação, não estamos falando de prorrogação. Há uma confusão. A adaptação sempre é para ajustar ao novo regime jurídico. É uma imposição. Não é prerrogativa do Governo de prorrogar ou não. Existe necessidade de se adaptar a 17 cláusulas da Lei 8.630, traçando as novas obrigações e direitos dos terminais.

A AGU, depois de muita tramitação, examinando as questões ou vendo os órgãos públicos envolvidos com portos, deu um parecer vinculante, dentro dessa concepção e da clareza dos arts. 48 e 53. Eu tenho o parecer aqui.

Diz o parecer da AGU:

[...] os arts. 48 e 53 da Lei nº 8.630/93 são normas de cumprimento obrigatório, devendo a Administração Pública adaptar todos os contratos que se encontrarem vigentes após a edição da Lei nº 8.630 [...] e estejam pactuados sob as normas anteriores.

Isso, até hoje, senhores, não foi cumprido. Há uma sonegação aos direitos dessas empresas. Nós estamos num país republicano, em que a lei deve ser igual. A lei é igual para todos. Não se pode adaptar uma parte e não adaptar outra.

E nós, a ABPT, juntamente com essas entidades que acabei de ler, apoiamos a medida provisória, entendemos que a medida provisória trouxe avanços. É evidente que há outros avanços a serem promovidos, mas, atualmente, o Brasil precisa, como o Presidente diz, de investimentos portuários. As cargas estão aumentando.

Por que adaptar?

Ano passado, os nossos portos, tanto os portos dentro do porto organizado quanto nos terminais privados, movimentaram 904 milhões de toneladas. Estima-se que, nos dois próximos anos, o País vai movimentar em seus portos mais de um bilhão de toneladas, na exportação e na importação. Só isso justifica a preocupação que está tendo o Governo com esta medida provisória, de agilizar e atrair esses investimentos. Nós não podemos mais perder tempo. Os chineses não estão perdendo tempo. Os americanos não estão perdendo tempo. Esses são os nossos concorrentes.

Os 54 terminais a serem adaptados respondem por mais de 50% da movimentação de cargas em portos públicos. E esses terminais estão com os investimentos represados, porque os prazos estão vencendo. O empresário, seja uma Petrobras, seja uma empresa privada, não tem previsibilidade. Como ele vai investir em torno de milhões de reais se ele não tem uma previsibilidade, se ele não sabe o que vai acontecer? Esses terminais são grandes tomadores de serviço dos trabalhadores portuários avulsos, registrados e matriculados nos órgãos.

(Soa a campainha.)

O SR. WILEN MANTELI – Ainda por que adaptar? O embasamento legal, além da lei e do parecer da AGU que sacramentou a questão, trata, sem dúvida nenhuma, de uma obrigação legal do Governo, da Administração Pública. E a adaptação atende, entre outros, três princípios constitucionais: legalidade, cumprimento da lei... Mais importante do que cumprir contrato é cumprir a lei. Claro que os dois devem ser cumpridos, mas, para gerar segurança jurídica, o Governo tem que cumprir a sua lei. E cabe a esta Casa, Srs. Senadores e Srs. Deputados, não só publicar a lei, mas fiscalizar a sua implementação. É com esse objetivo que estamos fazendo este apelo a esta Casa, porque ainda há oportunidade de se corrigir essa verdadeira injustiça nesta medida provisória.

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

(Soa a campainha.)

O SR. WILEN MANTELI – Os investimentos previstos são de R\$11 bilhões, sem dinheiro público, e num prazo, após a adaptação, de 36 meses, porque há uma urgência nesses investimentos, inclusive para atender os suprimentos dos produtos que vou mencionar adiante.

Repetindo: se adaptados, haverá uma maior capacidade de movimentação desses terminais em poder receber os grandes navios e vai ampliar significativamente os postos de trabalho do órgão. E os terminais continuarão operando dentro do regime atual do serviço dos portos públicos, requisitando o pessoal do órgão.

(Soa a campainha.)

O SR. WILEN MANTELI – É preciso considerar que esses terminais, como foram mostrados os logotipos, eles têm uma movimentação especializada de cargas. Esses terminais são altamente especializados, repetindo, na operação de combustíveis líquidos e químicos, grãos. Inclusive temos cooperativas nessa pendência de solução da adaptação. E cargas e projetos. O que nós estamos pleiteando, juntamente com essas grandes entidades? Meramente o que está no art. 5º da Constituição Federal, que é o tratamento isonômico entre brasileiros e entre as empresas, é o cumprimento dessa lei que prevê a adaptação. E a lei previu a adaptação dos contratos privados, ou de contratos privativos autorizados e dos contratos de arrendamento. Em relação aos privativos, o Poder Executivo cumpriu integralmente a sua missão, em relação... (*Interrupção do som.*) ... aos casos dos terminais autorizados à harmonização, à adaptação, que é muito oportuna e necessária dentro da Medida Provisória.

Nós estamos pleiteando, por isonomia e por atender os interesses públicos nacionais de gerar mais riqueza, que os produtos brasileiros tenham mais competitividade nos mercados globalizados, que sejam considerados os terminais arrendados – esses de 1993.

Com essas medidas, estaríamos afastando o risco de judicialização. O que estou dizendo? Evidentemente é um direito assegurado aos terminais. Se não houver adaptação, as empresas vão procurar os seus direitos na justiça. E aí não interessa a ninguém, perdem as empresas, perdem os portos, perde o País, que vai ter um conjunto de terminais que responde por 50% das cargas, nos portos públicos sucateados. O Governo vai licitar? Como vai licitar terminais que estão sendo judicializados? Mas nós esperamos e confiamos nesta Casa, como confiamos no Poder Executivo de que haverá essa adaptação, por consultar os interesses nacionais.

(Soa a campainha.)

O SR. WILEN MANTELI – Por último, terminais produtivos.

Como nós dissemos no início, a ABTP congrega terminais autorizados, ou seja, conhecidos como terminais privados, e terminais arrendados, que também são privados. Por um objeto de licitação, são terminais privados. Esse conjunto de terminais movimenta praticamente 100% das exportações e das importações brasileiras, para mostrar a importância desses dois modelos e que um contempla o outro.

A Casa Civil nos pediu um levantamento das intenções de investimentos dos associados da ABTP. Depois de um árduo trabalho, enviamos uma relação para a Casa Civil com toda a relação das empresas, os valores de investimentos, quais seriam os investimentos, qual o prazo de investimento e qual o valor total das empresas associadas da ABTP. Em um prazo de 10 anos, R\$44 bilhões. O Governo acrescentou mais R\$10 bilhões e disse – isso a Ministra da Casa Civil repetiu na semana passada – que R\$10 bilhões vão ser aplicados nos portos públicos para dar mais condições de competitividade aos portos públicos. E nós apoiamos. Nós queremos é isonomia entre os dois tipos de terminal.

Agora, preocupa-nos, porque os terminais autorizados são importantes para o setor produtivo – mineração, combustíveis, agronegócio, siderurgia e celulose. E nós não podemos concordar com a chamada pública e o processo seletivo público desses terminais. Sejam esses terminais, que nós chamamos de terminais produtivos, sejam outros terminais fora da área do porto. E esse documento diz exatamente isso. Nós concordamos que haja um anúncio público para avisar a sociedade de que uma empresa quer construir um terminal em tal local. Concordamos absolutamente. Chamada e processo seletivo público serão uma forma de o Governo “desincentivar” a instalação de empreendimentos produtivos ao longo dos nossos canais marítimos e ao longo dos nossos rios. Nós vamos voltar a ter indústrias nas rodovias ou o setor produtivo, porque ninguém vai se submeter a um processo seletivo, comprometer a sua instalação industrial ao atravessador.

**SECRETARIA-GERAL DA MESA****SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA****SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES**MP 595/2012 (5^a Reunião)

12/03/2013

(Soa a campainha.)

O SR. WILEN MANTELI – Imagina a Petrobras: vai submeter o terminal dela a um processo seletivo? E as instalações internas, como é que ficam? Se ela perde o terminal privativo, alguém ganha? Acabou esse empreendimento para a Petrobras. Então, isso...

(Soa a campainha.)

O SR. WILEN MANTELI – ... que nós estamos pleiteando e contamos com a Casa para fazer essa correção, porque isso é importantíssimo, e nós temos necessidade de estimular os empreendimentos produtivos neste País.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, meu caro Wilen Manteli. E agora vamos ouvir o Sr. Richard Klien, conselheiro da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres.

O SR. RICHARD KLIEN – Boa tarde, Sr. Presidente, Sr. Relator, Ex^{mo}s Senadores e Senadoras, Deputados e Deputadas, senhoras e senhores, agradecemos a oportunidade de trazermos a visão da Abratec – Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público.

Muito se tem falado, a imprensa tem noticiado a respeito das complexas questões a que se referem as medidas propostas na MP nº 595. O setor que hoje represento tem sido acusado – de forma incorreta, injusta, inaceitável – de defensor da reserva de mercado. Estamos aqui para esclarecer que a Abratec apoia as iniciativas do Governo para tornar o Brasil ainda mais competitivo. E mais: a associação não se opõe a entrada de novos terminais de contêineres, como prevê a MP nº 595, e como já previa a Lei dos Portos – agora revogada.

A Abratec é formada por nove operadores portuários privados, dos quais três já são listados em bolsa de valores. São arrendatários de treze terminais de contêineres de uso público, licitados em nove Estados. Para os senhores e as senhoras terem uma ideia do que isso representa, em 2012, o Brasil movimentou cerca de 5,5 milhões de contêineres, 15 mil contêineres por dia, 365 dias por ano, 24 horas por dia. Desse total, 75% passaram pelos terminais das empresas associadas à Abratec.

O comércio global é transportado de duas formas, carga geral e granel, dois negócios distintos, dois mundos separados. A Abratec trata apenas do transporte de carga geral, que hoje é realizado, em sua grande maioria, em contêineres, cerca de 80% da carga geral é movimentada em contêineres. Eu me orgulho de dizer que o setor portuário de contêineres brasileiro já é bastante vigoroso e competitivo.

Desde a privatização portuária o nosso comércio exterior quintuplicou, de 1997 a 2011. De 1997, quando foram licitados os terminais do porto público, o comércio exterior passou de 100 para 500 bilhões de dólares. Sim, Senhores, R\$1 trilhão por ano! O nosso comércio exterior... A apresentação não está entrando? (Pausa.) É lamentável, Sr. Presidente!

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – São coisas da tecnologia do Senado. Toca o barco.

O SR. RICHARD KLIEN – Depois nós distribuímos.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Depois distribuímos. Já tem cópia para distribuir agora?

O SR. RICHARD KLIEN – Não, porque contávamos com a apresentação no painel. Mas vamos em frente. Os senhores depois, vendo a apresentação... Acho que estou conseguindo explicar e expor o raciocínio.

Desde a privatização portuária o nosso comércio exterior quintuplicou, passou de 100 para 500 bilhões, como eu disse, R\$1 trilhão por ano. O gráfico que eu queria mostrar, e vou ter de improvisar, é esse aqui: as três linhas mostram o crescimento relativo, desde 1990, do comércio exterior brasileiro, em cima, em verde; do comércio global, em cinza, e do PIB brasileiro.

O nosso comércio exterior cresceu muito mais do que o comércio exterior global e muito mais do que o PIB, o que prova que os gargalos logísticos não estão nos terminais de contêineres, estão nos acessos aos portos, como rodovias, ferrovias e canais de acesso marítimo, estão na burocracia e na carga tributária. Nós, os operadores privados, já investimos R\$8 bilhões na recuperação e expansão dos terminais de contêineres dos portos

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

públicos – R\$8 bilhões! Com isso, a movimentação de contêineres passou de 1 milhão para 5,5 milhões de contêineres por ano, como já disse, mas foram necessários R\$8 bilhões. (*Pausa.*)

Obrigado.

Esse é o gráfico a que me referi, que mostra em verde o crescimento relativo, a partir de 1990, em cinza da corrente de comércio global e em azul do nosso PIB. Muito obrigado, Senador.

Nos próximos anos, serão investidos outros R\$11 bilhões só nos terminais de contêineres. Com isso, a capacidade de movimentação de contêineres nos portos brasileiros vai dobrar até 2011. Essas imagens são do terminal de Rio Grande, do Tecon, e essa área marcada em branco é a área que foi licitada originalmente na licitação. O resto é o terminal que existe hoje, que conta com a reconstrução daquela instalação sucateada, a instalação que foi licitada, e a expansão para acomodar os grandes navios e o imenso aumento de demanda. Como já disse, nos próximos anos, serão investidos R\$11 bilhões, e a capacidade dobrará até 2021.

Vamos agora à Medida Provisória nº 595. Para que isso aconteça, a Abratec defende um mantra: competição justa! A competição tem que ser leal, não pode privilegiar ninguém, tem que ser competição justa. O próprio Relator já se manifestou sobre isso, e é o entendimento da nossa associação. No contexto da MP 595, essa competição justa será alcançada por meio de três sugestões que trazemos aqui hoje: a expansão dos terminais atuais; a prorrogação imediata dos contratos já firmados, de acordo com a Lei nº 8.630 e de acordo com a MP até os 50 anos; e o já mencionado paradigma de custos equalizados.

Repetindo o nosso mantra: é que as mesmas regras sejam aplicadas a todos os operadores portuários dentro ou fora do porto público, terminais existentes ou novos entrantes.

Permita-me rapidamente, Sr. Presidente, detalhar esses três pontos, a minha apresentação não passa de nove minutos.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Fique à vontade.

O SR. RICHARD KLIEN – Muito obrigado.

A adequação dos terminais é necessária e indispensável para permitir a atracação dos meganavios de contêineres e precisa ser feita já.

Esse é o maior navio que vem ao Brasil, atualmente. É um navio de 8 mil contêineres, tem 330 metros de cumprimentos.

Essas expansões vão muito além das expansões previstas nos contratos e arrendamentos em vigor.

Nós estamos na sexta geração de navios porta-contêineres, que chegam a medir 400 metros, e precisamos que os portos brasileiros tenham capacidade de receber esse tipo de embarcação. Os cais de atracação nos terminais de contêineres licitados tinham entre 200 e 250 metros porque os navios tinham 180 metros.

Em prol da escala, que, em última instância, é a ferramenta máster, é a chave mestra da competitividade, é imperativo que a nova lei autorize as adequações e expansões dos terminais de contêineres existentes, que ela impõe as adequações e expansões dos terminais de contêineres existentes.

Quanto ao prazo, já falei: a Abratec defende os 50 anos previstos na Lei dos Portos, que foi revogada, e na própria MP.

Segundo ponto: a explicação da necessidade da prorrogação imediata dos contratos.

A prorrogação imediata dos contratos de arrendamento é essencial para garantir os investimentos nas expansões dos portos para fazer as adequações a que nós nos referimos, para aumentar a capacidade portuária de que o Brasil necessita, ainda nessa década, porque os novos terminais, à exceção de dois que estão em fase final de construção em Santos, só movimentarão o primeiro contêiner daqui a oito ou dez anos. Oito ou dez anos é a gravidez entre decidir e ter um terminal movimentando um contêiner.

Então, neste período, são os terminais públicos existentes adequados, aumentados que darão conta do recado da demanda crescente de movimentação de contêineres.

E, como eu já disse, os concessionários dos terminais públicos investirão R\$11 bilhões até 2021, para garantir a oferta de capacidade portuária necessária para atender ao crescimento da demanda.

Por último, só repetir o...

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

**SECRETARIA-GERAL DA MESA****SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA****SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES**MP 595/2012 (5^a Reunião)

12/03/2013

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Pela ordem, Senadora Kátia Abreu.

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Eu não comprehendi a solicitação da prorrogação. A partir de quando? Ou mais 50? Foi isso que eu entendi.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Não, não. É de acordo com a própria MP, ou seja, tem que respeitar o prazo legal de 50 anos desde o início.

A SR^a KÁTIA ABREU (PDS – TO) – Entendi.

O SR. RICHARD KLIEN – É correto esse entendimento, Sr. Relator. O problema, Senador, é que os contratos são de 25 anos, com uma prorrogação de 25 anos, mas nós estamos no ano 15. As obras que foram feitas foram além do que foi contratado. Já foi necessário fazer mais do que o contratado, mas ainda é necessário fazer novas obras para expandir mais os cais e as áreas para poder receber os grandes navios. Então, essas obras têm que ser feitas agora e, para isso ser viável economicamente, é necessário que seja antecipada a prorrogação do segundo período previsto nos contratos de arrendamento.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RICHARD KLIEN – Exatamente.

Por último, competição justa passa necessariamente pela isonomia de custos. Nós defendemos a equalização de taxas e custos para todos os operadores portuários que atuam no mesmo mercado e com a mesma carga. Os operadores de porto público reformaram os terminais que receberam, construíram novos terminais, pagam aluguel pelo que construíram, pagam uma taxa variável por contêiner movimentado nos terminais que construíram e, ao final do arrendamento, os ativos todos revertem para a União, sem indenização. Obviamente, é um ônus que foi contratado. E pagaram outorga. Se forem competir com terminais que não têm esses ônus e que não revertem os ativos, ao final do contrato, para a União, certamente estarão em uma enorme e injusta desvantagem. Certamente, essa não é a intenção da MP.

Com esses ajustes, senhoras e senhoras – e agradeço mais uma vez, Sr. Presidente, pela oportunidade de vir aqui e de trazer as nossas contribuições – temos certeza de que a MP cumprirá a sua missão de atrair mais investimentos para o setor e de tornar o Brasil ainda mais eficiente e mais competitivo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Agradeço a participação de V. S^a.

Passamos a palavra ao Prof. Paulo Fernando Fleury, Presidente do Instituto de Logística e Supply Chain – ILOS. Com a palavra o Prof. Paulo Fleury.

O SR. PAULO FERNANDO FLEURY – Boa tarde a todos. Gostaria de agradecer muito o convite. Eu e o Senador nos encontramos há pouco tempo...

A SR^a LÚCIA VÂNIA (PSDB – GO) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Pela ordem, a Senadora Lúcia Vânia.

A SR^a LÚCIA VÂNIA (PSDB – GO) – Eu gostaria de ter a cópia da fala da Abratec.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Além da apresentação, a cópia do discurso.

A SR^a LÚCIA VÂNIA (PSDB – GO) – Isso.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Então, precisaríamos pedir a autorização do autor do discurso para ter a cópia...

O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) – Pela ordem, Sr. Presidente. É possível ter acesso ao documento apresentado pelo Sr. Manteli? É possível?

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Serão distribuídas as cópias.

O SR. MILTON MONTI (PR – SP) – Sr. Presidente, pela ordem. Relator, por favor. Eu queria sugerir a V. Ex^a que os nobres palestrantes, ilustres convidados aqui desta Comissão, se antecipassem em entregar à assessoria do Senado para que as cópias já fossem produzidas, a fim de que, quando da entrevista deles, nós já as tivéssemos em mãos para acompanhar a manifestação – aqueles, evidentemente, que trouxerem sua exposição em documento escrito.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – A sugestão de V. Ex^a será acatada. Pedimos à Secretaria da Comissão que tome providências nesse sentido.

**SECRETARIA-GERAL DA MESA****SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA****SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES**MP 595/2012 (5^a Reunião)

12/03/2013

O SR. PAULO FERNANDO FLEURY – Bom, acho que devemos chamar a atenção para o fato de que estamos aqui discutindo uma questão de extrema importância, de uma importância estratégica, que todos os países que querem participar do mundo globalizado têm de ter. Sem portos que funcionam, estamos isolados da globalização, do comércio internacional. Então, temos de ser extremamente cuidadosos em medidas que a gente tome para não desorganizar o sistema que aí está. Vocês vão ver, os dados mostram que, historicamente, após a privatização, houve uma melhoria significativa tanto na qualidade dos serviços prestados, na opinião dos usuários, quanto nos volumes que estão sendo movimentados.

No caso do Brasil, essa questão crítica, que é ter essa janela para o exterior, é ainda mais importante, como alguns dos palestrantes já falaram. O comércio exterior brasileiro, nos últimos 15 anos, explodiu, cresceu numa taxa extraordinária, o dobro da taxa do PIB, e acima dos países industrializados. Então, o que isso faz? Essa explosão bateu nos portos, que estavam em um momento ainda inicial. Porque os portos que foram privatizados estavam totalmente sucateados, então, isso permitiu que, mesmo saindo de uma posição ruim, nós conseguíssemos atender, e atender cada vez melhor, aos usuários dos contêineres no Brasil.

Essa falta de investimento nos portos refletiu também nos problemas dos acessos. Não adianta nada você ter um porto maravilhoso se não tem estrada que chega lá; não adianta nada você ter um porto maravilhoso...

Bem, o que aconteceu? Nesse modelo inicial, o governo é o dono da infraestrutura; ele é o dono do condomínio. E os operadores operam produtos específicos dentro do porto organizado. O que aconteceu? Isto vem de décadas atrás: os governos parecem que esqueceram do transporte; o transporte passava a não ter mais recursos, e os empresários que investiram nesses novos terminais públicos tiveram que conviver com esse verdadeiro ponto muito negativo que é conviver em um condomínio onde o condômino ou o dono do condomínio não cumpre com as suas obrigações.

Então, o que aconteceu de fato, quando se olha para os dados, é que os empresários entraram, fizeram seus investimentos cada um em seu terminal, e o governo fez o papel dele: ficou 15 anos sem dragar. Você tem a questão da burocracia no governo, a questão do acesso, tudo isso estava lá porque o governo, por várias razões – não esse governo –, os governos chegaram à conclusão de que não interessava, por alguma razão, investir nos portos.

Eu costumo contar uma historinha, fazer uma analogia: esse arranjo do porto público e os terminais privados é como se você combinasse com um amigo para comer um sanduíche no final de semana e você ficasse responsável por fazer o recheio do sanduíche e o seu amigo por trazer o pão. Então traz, manda preparar um excelente recheio e, quando ele encontra com o amigo dele, ele descobre que o pão que o amigo trouxe tinha dez anos parado dentro da gaveta.

O que os concessionários tiveram que fazer foi conviver com condições muito precárias no entorno do porto e, ao mesmo tempo, modernizar os terminais dentro do porto. Assim, esse é um problema muito sério porque muitos atribuem aos portos brasileiros uma série de problemas quando, na verdade, o problema não está dentro do porto, ele está fora do porto, o que, obviamente, atrapalha toda a operação do porto. Para você ver, quinze anos de dragagem, agora fizeram um programa três anos atrás e já vão repetir o programa, porque a ideia era fazer uma coisa de dez anos e, não sei por que razão, não conseguiram; estão fazendo a cada poucos anos a dragagem desses portos.

Fechando esse ponto, não é de forma alguma exagerar dizer que, nesse período, a partir da privatização, os empresários fizeram até mais que a sua obrigação e o governo não compareceu. Felizmente, hoje, há um movimento, hoje se dá muito mais importância à questão do transporte, da logística, principalmente o pessoal do setor agrário, que paga um absurdo de preço de transporte para chegar aos portos. Felizmente há vários projetos – vamos ver se eles vão sair – que permitem escoar a produção da Região Centro-Oeste e Norte pelos portos no norte do País. Será um ganho extraordinário de produtividade.

Nós aqui, nesta breve introdução, estamos aqui de novo discutindo uma nova lei dos portos, que tem sugestões de mudanças muito fortes. O que temos que perguntar é o seguinte. Temos seiscentas e poucas emendas, não é isso, Senador?

O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Seiscentas e quarenta e cinco.

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

O SR. PAULO FERNANDO FLEURY – Será que das 640 sugestões, nós vamos conseguir identificar aquelas que vão permitir que, de fato, se consiga aquilo que o Governo quer, que é modicidade de preço e volume?

E aqui já começa a me preocupar uma coisa. Você encomenda ou exige que o seu prestador de serviço garanta um volume de carga. A minha pergunta é a seguinte: o concessionário tem poder sobre a carga? Por exemplo, se acontecer um desastre, uma praga na soja do Mato Grosso, perdeu-se 50% da safra, como que é o porto que transporta, que manipula uma quantidade enorme de soja vai garantir a quantidade que ele assinou? Esse, acho que é um erro conceitual muito sério. É dar a alguém a responsabilidade sobre o que ele não pode fazer nada, ele não tem nenhuma ação contra aquilo.

Eu procurei tirar da quantidade, tentar identificar aspectos positivos e os aspectos, vamos dizer, negativos. O primeiro aspecto negativo, acabei de falar, são as novas regras para licitação e, no meu entendimento, vai haver problemas de não poderem ser cumpridas pela falta de capacidade de controlar a carga.

Segundo, a criação de um desequilíbrio competitivo entre quem está dentro do porto e fora dos portos, que, realmente, acho que é unanimidade, é uma questão jurídica até, de direitos adquiridos.

Terceiro ponto: levar para Brasília o controle e o planejamento das ações portuárias. Infelizmente – sou goiano, quando nasci, Brasília não existia ainda, vim muito a Brasília –, não acho que seja o lugar mais adequado para se ter esse tipo de atividade, Brasília nem mar tem. Então eu acho que...

E mais, porto é uma coisa que exige que se entendam as necessidades locais, tem que interagir com a prefeitura, com o governo, com os empresários. Você vai à Europa é assim. Quer dizer, você vai aos maiores portos tem lá. Quem é o CAP? O CAP é o pessoal do setor, os embarcadores, os donos das cargas, o prefeito, o governador. É um conjunto de entidades que representa os interesses do Estado ou do Município.

Então, esse negócio de juntar tudo aqui, eu acho que vai dar problema. Vai haver uma correria para preencher esses cargos e certamente não vai ser muito interessante.

Algumas obras nos parecem positivas, cujos objetivos são de aumentar a qualidade do serviço. Inclusive, estão falando em medir essa qualidade de serviço, o que não é óbvio, ainda não está claro que métodos vão ser usados para se fazer isso. Então, vamos sair daqui, ao final, dizendo: olha, você vai ser avaliado por qualidade, mas eu não sei qual é a média que eu vou usar. Eu não sei. Se for nota de um a dez, sete é uma boa nota e cinco é uma má nota?

Aliás, o documento está cheio desse tipo de problema. Enuncia uma medida, mas não diz como fazer. E como fazer é o que interessa porque, no final, o que vai valer não é o que estava no papel, é a maneira como se fez na hora de implementar.

Bom, três outras medidas importantes, que é a regulação da praticagem, que é um problema há anos do setor; o Plano Nacional de Dragagem, para não impedir que fique dez, quinze, vinte anos sem fazer dragagem nos portos, e linha especial de financiamento do BNDES.

Além disso, a gente deveria estar tentando garantir algumas questões. Primeiro, trabalhar dentro da ideia de que a economia de escala é fundamental para o aumento da produtividade, da qualidade e da redução de custos. Esse é um setor, transportes é um dos setores que mais tem economia de escala.

Temos que nos adequar a receber navios de grande porte, como foi mostrado anteriormente; garantir que os canais de acesso estejam dentro da profundidade adequada e sinalizados, e é fundamental, e esse é um problema difícil, integrar porto com ferrovias e rodovias. Nas nossas pesquisas, o acesso, o problema de acesso ao porto é considerado pelos empresários o maior problema dos portos brasileiros.

Finalmente, o mais importante é a estabilidade regulatória. Pelo fato de que eu tenho relações grandes com várias universidades fora do País, a gente conversa, pessoas vêm ao Brasil, querem saber o que está acontecendo, vejo o pessoal interessado em logística, há aí oportunidades enormes com esses leilões todos de terminais, mas eles dizem o seguinte: “Está tudo muito bem, mas com essa incerteza regulatória, eu não vou entrar aqui”, porque não tem nada pior, os Senadores devem saber disso, Blairo, que um empresário tomar a decisão com dados que podem não valer daqui a um mês, daqui a seis meses, daqui a um ano.

Os investimentos são investimentos pesados, que demoram anos para serem maduros. Então, se cai no mundo essa ideia de que o Brasil rasga contratos, modifica contratos no meio do jogo, isso vai ser

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

péssimo para o Brasil como um todo, se a gente acredita que o investimento externo é importante para nós.

Bem, como os nossos portos se comportaram nesses últimos anos, em termos de qualidade e produtividade?

A qualidade dos serviços, pelas pesquisas que a gente faz com usuários dos portos, cresceu continuamente entre 2007 e 2012. Imaginando uma escala de zero a dez, em 2007... (*Falha na gravação.*) ... de terminais, de contêineres era 6,3. Em 2009, pulou para 6,9 e, em 2012, para 7,3.

É um indicador absolutamente claro, inequívoco, porque foi constante nos três anos, de que os portos estão melhorando.

(*Soa a campainha.*)

O SR. PAULO FERNANDO FLEURY – A outra coisa é a produtividade operacional. Acho que o Richard já mostrou aqui que o número de movimentação de contêineres por hora era em torno de dez e onze, na década de 90, o mesmo em 2000 e pulou para 60 em 2012. Esse é um crescimento extraordinário.

Nós temos, nos nossos portos aqui, equipamentos da melhor qualidade, iguais aos que se usa em qualquer lugar do mundo. Há um grande fornecedor chinês, e praticamente todo mundo compra esse equipamento, que é fundamental para acelerar o carregamento do navio.

A outra questão importante é a questão da capacidade dos terminais. Essa afirmação de que os terminais de contêineres estão atingindo a capacidade potencial máxima é equivocada.

(*Soa a campainha.*)

O SR. PAULO FERNANDO FLEURY – O estudo que a gente fez recentemente – estão aqui, inclusive, cópias – mostra que existem enormes oportunidades de crescimento com pequenas adequações. Com justas e pequenas adequações, que não é criar um porto novo, permitem-se ganhos enormes de produtividade.

Então, nós fizemos um levantamento, retirado desse trabalho. Olhem só: em 2001, a capacidade dos nossos terminais de contêineres era de 10.760 milhões de contêineres. Em 2021, ela vai estar em torno de 24 milhões de contêineres.

Agora, vamos olhar para a demanda. A demanda, que eram 7,350 bilhões de contêineres, em 2011, vai para 14 milhões em 2021, sem levar em conta a questão da adequação, que se consegue fazendo as pequenas adaptações. Isso significa que, em 2011, usamos apenas 68% da capacidade; em 2021, usaremos 60,3%. Como o Richard falou, o padrão internacional é 65%; se estiver trabalhando a 65 de capacidade, pode ficar tranquilo que o cliente vai ser bem servido, não vai haver fila, não vai haver atraso. A partir do momento que começar a chegar acima de 65, começará a haver esses problemas.

Agora, para terminar, Senador...

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Dr. Fleury, peço para terminar, em função do tempo.

O SR. PAULO FERNANDO FLEURY – Eu estou terminando. É o último eslaide.

Bom, só para terminar, eu diria o seguinte: de tudo isso, o que mais me preocupa é a implementação. Uma coisa é discutir, trocar ideias, depois alguém vai e implementa. E o Brasil não é um País muito bom em implementar projetos de grande porte. Estamos vendo o que está acontecendo com os projetos de estradas e ferrovias no PAC. Estamos atrasados, os preços são maiores. Então, muita atenção na hora de implementar as ideias que forem aprovadas aqui no Senado.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Professor Fleury, vamos ouvir o Sr. Sérgio Aquino, ex-Presidente do Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Santos.

O SR. SÉRGIO AQUINO – Boa tarde, senhoras e senhores; boa tarde Deputado José Guimarães; boa tarde Relator, Senador Eduardo Braga, em nome de quem cumprimento todas as senhoras e os senhores.

Agradeço a oportunidade de estar aqui representando a comunidade portuária. Gostaria de transmitir alguns posicionamentos pela experiência que temos de vida de quase 40 anos no segmento portuário em vários setores, desde a iniciativa privada, onde atuamos por mais de 20 anos, em terminal privado, até a autoridade portuária, CAP e Poder Público, já que implantamos em Santos a primeira Secretaria Municipal de Assuntos Portuários da prefeitura, logicamente.

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

Destacamos, inicialmente, senhoras e senhores, que não dá para ficar dizendo que temos ou não temos problemas. Temos problemas nos portos. A grande questão que precisamos discutir é separar de maneira muito clara o que são problemas dos portos de problemas que acontecem nos portos, causados por outras deficiências. Muitas vezes, fala-se em tempo de liberação de carga, comparando portos brasileiros com portos do exterior. Isso não é problema de porto. O que menos interfere na liberação de uma carga é o terminal portuário ou a administração portuária. Então, temos que ter clareza e separar bem essas questões.

É muito importante que também façamos uma análise desapaixonada e racional com relação aos responsáveis por setores. Muitas vezes ouvem-se reclamações de filas de caminhões, por exemplo, nos terminais de contêineres. Lá no CAP de Santos, fizemos levantamentos, cerca de 65% a 70% dos caminhões, Sr. Relator, comparecem ao porto só no horário comercial. O porto opera 24 horas por dia, sábado, domingo, feriado, 365 dias no ano. Quem mora em cidade portuária sabe que à noite, sábados e domingos parece que os portos estão fechados, porque os usuários não mandam caminhões para lá. Mesmo tendo sido implantado agendamento eletrônico por resolução do CAP, implantados pátios reguladores, muitos usuários não cumprem o agendamento eletrônico, mandam caminhões para a fila dos terminais, bloqueando quem está agendado e muitos operadores de *commodities* insistem em não passar os caminhões previamente nos pátios reguladores, formando filas quilométricas e, depois, o porto é responsável por isso.

Temos coisas muito positivas que já aconteceram, e parece que as coisas não funcionam. Muitas coisas é preciso destacar. Vou destacar dois exemplos: um, o da logística de suco de laranja. Os exportadores brasileiros não ficaram passivos; foram à frente, montaram logística própria. O Brasil hoje domina o mercado mundial de suco de laranja e não há fila de caminhões, não há navio esperando na barra, porque o segmento implantou seus terminais, até lá fora, no mundo inteiro. Tem seus navios, tem sua logística.

Nós temos aqui o grupo Maggi, do Senador que está aqui, que implantou um terminal privativo, que tem terminal no porto de Santos. Ou seja, é possível que os agentes que atuam no sistema ocupem os espaços. Mas todos nós temos que trabalhar de maneira conjunta.

Nós vamos procurar, de maneira bem rápida, Senadores, destacar algumas questões que entendemos fundamentais para um modelo portuário, para um marco regulador portuário. Determinados pontos da Lei nº 6.830 não foram cumpridos, pontos absolutamente importantes. Se não forem equacionados agora... Nós temos uma janela de oportunidades. Não dá mais para ficar aqui discutindo se precisávamos ou não de uma nova lei. Nós temos uma oportunidade de dar um norte adequado ao sistema portuário e logístico de comércio exterior do País. Nós não podemos perder.

Primeiro, nós temos que analisar, então, na medida provisória, qual o tratamento que ela dá ao modelo de gestão portuária. Infelizmente, Sr. Relator, Sr. Presidente, a medida provisória segue na linha contrária do que o mundo inteiro pratica. Não estou falando ainda de administração, mas de gestão. Mundialmente, os governos centrais transferiram as políticas e os planejamentos portuários para as regiões, para os Estados, para atividades municipalizadas e regionalizadas. Não estou aqui defendendo entregar o Porto de Santos à Prefeitura de Santos; estou defendendo a regionalização, que é um modelo de sucesso mundial. Depois nós vamos apresentá-lo.

Mas nós gostaríamos de dar um enfoque absolutamente importante à questão da administração portuária. Por quê? Porque nós temos, hoje, implantados, pela medida provisória, dois regimes de exploração do sistema portuário: o regime do porto público e o regime do porto privado. Não devemos aqui ficar dizendo se isso cabe ou não. Nós temos esses dois modelos e vamos trabalhar de maneira proativa e positiva, aproveitar esses dois modelos para o País avançar no comércio exterior. Mas um porto público não consegue ser competitivo só no Brasil, não. Em nenhum lugar do mundo, se as duas partes, que atuam, na prática, como irmãs siamesas, não tiverem a mesma velocidade.

O porto público depende da autoridade e administradora portuária, que hoje está na mão do Poder Público. Se essa autoridade portuária não exercer seu papel, como já foi dito, há pouco, pelo professor – e não estou criticando diretores; depois nós vamos mostrar qual é o problema –, se ela não agir de maneira adequada, a iniciativa privada, por mais que tente, não consegue avançar com o porto.

E, Sr. Relator, Sr. Presidente, nós tivemos, nos portos brasileiros, inclusive em Santos, momentos em que a iniciativa privada, vendo que o Poder Público não conseguia fazer aquilo que era de sua

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

responsabilidade, começou a investir em temas que não são da responsabilidade do arrendatário. No início, inclusive, conseguiam se compensar com abatimentos tarifários; hoje, nem isso mais é permitido. Sr. Relator, existem terminais, hoje, no Porto de Santos, que estão investindo milhões de reais em recuperação e reforço de pontos de atracação, que são responsabilidade do porto, sem resarcimento nenhum, porque não podem mais ficar esperando o tempo da Administração Pública.

Então, a questão da administração portuária, da autoridade portuária local é crucial. É assim que o mundo inteiro trabalhou a modernização portuária. Nenhum porto do mundo que se modernizou deixou de dar atenção especial à administração portuária local. E quais são os princípios que o mundo inteiro adota? Administração descentralizada, governança corporativa no modelo CAP – todos os portos do mundo eficientes têm conselhos tipo CAP –, corpo direutivo profissionalizado, com remunerações variáveis, com metas, com contrato de gestão, quadro funcional reduzido, motivado e treinado. E aqui não estamos simplesmente dizendo que precisamos reduzir o quantitativo das administradoras portuárias. Precisamos disso, mas precisamos qualificá-lo. É só comparar os portos brasileiros com os portos do mundo inteiro e vamos verificar isso. Acima de tudo, os portos do mundo obtiveram trabalho de autonomia.

A medida provisória, infelizmente, adota uma linha de administração exatamente contrária: uma administração individualizada, que acaba com o CAP, não adota a governança corporativa e, na verdade, não utiliza de maneira adequada o que o modelo mundial adota. A falta de modernização da administração portuária e o excesso de intervenientes são os dois temas de maior preocupação e que impediram a continuidade da modernização dos portos públicos.

Permitam-me aqui – e não estou aqui querendo criticar nenhuma entidade de controle – só exemplificar. Quando se iniciaram as licitações dos portos, que foi aproximadamente em 1997, as licitações levavam, em média, seis meses, no máximo um ano. Depois, alguns fatores colocaram intervenientes e, hoje, não se licita área no porto por menos de dois, três ou quatro anos. Vamos dar um exemplo concreto. Até 1997, Sr. Relator, os portos licitavam suas áreas de maneira independente. Existia um modelo padrão. O Proaps, que foi um programa de arrendamento, inclusive criado no Porto de Santos, era desenvolvido localmente. Em 1997, erroneamente, o Governo Federal incluiu os portos no Programa Nacional de Desestatização. Portos não estão sendo desestatizados. Baseados nessa lei de 1997, o Tribunal de Contas da União baixou uma instrução normativa estabelecendo quatro etapas para os processos arrendatários. “Ah, mas isso é problema?” Não, o problema não são as etapas. É que, em cada etapa, deveriam ser cumpridas várias funções, e o porto era obrigado a mandar o processo para o TCU analisar se aquela etapa estava correta, se precisava ser corrigida; somente depois, indo para o seguinte. Em resumo: em dez anos de vigência disso, nenhuma licitação realizada no Porto de Santos.

A SEP, criada pelo Presidente Lula, em 2008, identificou esse problema. O Presidente Lula tentou corrigir isso: com um decreto, em 2008, retirou os portos do Programa Nacional de Desestatização. A lei que o TCU utilizou para participar – não estou falando fiscalizar – do processo licitatório foi mudada. Os portos foram retirados em 2008. Sr. Relator, Sr. Presidente, não aconteceu nada. Até hoje, aquela instrução normativa continua sendo praticada. Então, a questão de eficiência da administração não é centralizar a decisão, é retirar os intervenientes que devem estar fiscalizando os atos e não participando dos atos. As auditorias das empresas não ficam, no dia a dia, do lado dos diretores das empresas. Os diretores que administraram suas empresas não têm que perguntar para a auditoria, a cada ato, o que podem fazer ou não. Eles são fiscalizados e punidos depois.

Sr. Presidente, eu gostaria, dentro dessa linha, de não ficar apenas dizendo, aqui, de uma experiência portuária. Eu gostaria de justificar o que vamos defender, baseado em trabalhos do próprio Governo. Está aí a tela do site do BNDES – fizemos um *print* ontem. Existe um grande trabalho que o BNDES realizou, em 2005-2006, sobre a necessidade de modernização dos portos. Esse trabalho está aí e vamos resumir alguns detalhes sobre ele – disponível no site do BNDES. O que esse trabalho diz? Permitam-me: esse trabalho analisa todos os portos do mundo, de todos os países competitivos. Mas, como se fala muito de portos asiáticos, como dizem que os portos asiáticos são os primeiros do mundo e que, no top 10, eles estão entre seis e sete posições, vamos analisar o que esse trabalho do BNDES, um trabalho absolutamente técnico e isento, diz. Infelizmente, Sr. Presidente, Sr. Relator, nós no Brasil temos um hábito de que, muitas vezes, queremos ser o que os outros são, mas esquecemos de fazer o que os outros fizeram. E, às vezes, queremos fazer de maneira diferente.

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

Vamos ver, Sr. Presidente, rapidamente, o que a China fez para que hoje ela ocupe todas as primeiras posições nos portos. Em 1980, os portos eram administrados pelo poder central – lá, era o ministério das comunicações. Esse era o modelo antigo chinês. Nessa época, a China não pagava placê para nenhum porto exemplo do mundo. Em 1984, a China começou a mudar o sistema portuário. Nós mudamos em 1993, e eles já começaram o trabalho em 1984. O que eles fizeram? Primeira coisa: descentralizaram o sistema portuário, entregaram para os governos locais e regionais. Depois, a partir daí, as autoridades portuárias passaram a ser locais e independentes. Mas a China não ficou parada. Em 2003, estabeleceu um novo planejamento portuário, fazendo claramente a separação entre planejamento do governo central e planejamento local, deixando claro que o planejamento portuário na China é feito de baixo para cima. São as autoridades portuárias locais que desenvolvem os seus planejamentos e encaminham para o governo central. São as autoridades locais, por exemplo, que dizem qual é o seu limite de abrangência. Não é o governo central que diz onde é o porto organizado; é o porto local.

As autoridades portuárias – esses textos são do trabalho do BNDES – não são mais responsáveis pela administração do porto. Há uma separação clara, nos portos chineses, entre o conceito de autoridade portuária local e a administração dos serviços portuários locais. Por quê? Porque lá o poder público buscou a iniciativa privada através de *joint ventures* para atender os serviços condominiais, não apenas para arrendar terminais, arrendar área e operar.

Estou correndo, Sr. Presidente.

Com isso, passo à conclusão do BNDES, do trabalho de 2005: no Brasil, a ausência de definição clara entre o que é autoridade portuária e o que é administradora portuária tem sido o grande problema para a modernização dos portos.

E o que o BNDES propôs em 2005? Separação entre administração portuária e autoridade portuária. Com isso, ficaria claro que os serviços condominiais, a infraestrutura poderia ser atendida por uma SPE. Isso também consta de trabalhos que o BNDES fez em outras apresentações. Mas não ficou só nisso, Sr. Presidente. O BNDES fez um trabalho muito grande defendendo o compartilhamento do poder decisório, a gestão corporativa. E escrevia o BNDES: fortalecer os Conselhos de Autoridade Portuária.

Precisamos rever alguns detalhes nos CAPs? Precisamos, Sr. Relator, mas todos os portos do mundo utilizam conselhos como o CAP, no Brasil. Se nós precisamos corrigir algumas coisas, vamos corrigi-las. E esses trabalhos estão aí, inclusive com o BNDES falando claramente na SPE.

Esse é o quadro sinóptico que o BNDES apresentou à comunidade portuária e ao Governo, em vários eventos, sobre a necessidade de modernização... (*Falha na gravação.*) Dessa forma, Sr. Presidente, o que o BNDES propôs está aqui: descentralização; portos autônomos; gestão corporativa; separação das funções; e criação de uma SPE.

É isso que precisamos fazer e estamos sugerindo um texto que permita, na medida provisória – não que obrigue, mas que permita –, pelo menos, a possibilidade de delegar as atividades de serviços condominiais a uma SPE formada pelos arrendatários e operadores do porto.

Finalizando, Sr. Presidente, o modelo de exploração portuária já está colocado, e não temos nada a reclamar nem vamos nos posicionar de maneira negativa. Nós precisamos que esses modelos atuem de maneira competitiva e com equalização.

O que nós destacamos aqui, Sr. Presidente, é que a administração portuária, quando é eficiente, gera resultados e lucros. No mundo inteiro, os portos são autofinanciáveis. O poder público entra em situações pontuais. Isso é exemplo só no mundo? Não.

A Codesp, o Porto de Santos, há sete anos, dá lucro; há sete anos, distribui dividendos para o seu controlador, o Governo Federal; há sete anos, distribui resultados, inclusive para os funcionários. O que nós precisamos é aperfeiçoar esse modelo.

Outra preocupação, Sr. Presidente, Sr. Relator, é com relação à licitação com menor preço. Os países que adotaram o menor preço e apenas a isso deram destaque têm sérios problemas hoje. Basta verificar os trabalhos técnicos que estão disponíveis – nós podemos encaminhá-los. Por quê? Corre-se risco de verticalização, na qual quem efetivamente não sai beneficiário é o usuário.

Vou dar dois exemplos concretos. Se *trading companies* que controlam *commodities* mundiais

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

puderem participar, elas oferecerão um preço mínimo porque dirão que estão disputando por preço mínimo e, depois, vão oferecer dificuldade de acesso aos espaços e tirar a diferença no preço. Nos contêineres, os armadores poderão perfeitamente ofertar um valor baixíssimo pela operação portuária por contêiner e tirar a diferença no THC e no frete. Então, esse é um tema que precisa ser analisado. Não é que deva ser excluído, mas deve ser considerado como um dos temas a ser analisado.

Nós precisamos garantir equalização e isonomias. E, para isso, a primeira coisa que eu queria destacar, Sr. Relator, é que o modelo inglês exige que todos os investimentos do terminal privado sejam feitos pelo empreendedor. Não é possível que um empreendedor queira implantar um terminal privado e, depois, dependa do Poder Público para fazer acessos. Nós temos exemplos concretos no Brasil de terminais privados que depois foram pedir ao Poder Público que investisse em acessos. É preciso ficar claro na lei que o Poder Público não poderá investir em infraestrutura de interesse de terminais privados. É risco do negócio.

Precisa haver também a necessidade de flexibilização dos contratos de quem arrenda dentro do porto. Durante um contrato de 50 anos, a realidade portuária muda. Quem arrenda área no porto hoje... (*Falha na gravação.*) ... novos equipamentos e de aumentar ou mudar as suas áreas.

Por final, Sr. Presidente, eu queria destacar a questão portuária.

(*Soa a campainha.*)

O SR. SÉRGIO AQUINO – Estou no final mesmo, Sr. Presidente, Sr. Relator.

O modelo portuário é extremamente necessário.

Na verdade, a Lei 8.630, na sua aplicação, falhou muito no atendimento da administração do porto e na solução laboral portuária. E instrumentos que eram fundamentais na Lei 8.630 para equacionar o segmento laboral foram retirados da medida provisória. Todos os portos do mundo foram modernizados treinando e qualificando trabalhadores. A Lei 8.630 mandava fazer centros de treinamento. Poucos foram implantados. Isso não está na medida provisória e precisa ser recuperado.

A multifuncionalidade é outro instrumento.

E por que falamos em centro de treinamento, Sr. Presidente? Todos os arrendatários, toda a iniciativa privada dos portos recolhe 2,5% sobre os salários para treinamento. Esse dinheiro vai para o Fundo da Marinha. A Marinha, durante estes anos todos – respeitamos e gostamos da Marinha; sou membro da Sociedade Amigos da Marinha –, não treinou e não modernizou os trabalhadores. O Porto de Santos arrecada em média R\$16 milhões para esse fundo. As empresas – estou dizendo a iniciativa privada – só do porto, não estou falando de marítimos... E o porto recebe em média R\$1 milhão, R\$1,1 milhão para treinamentos do modelo antigo. Nós precisamos implantar um capítulo do sistema de treinamento portuário na medida provisória.

(*Soa a campainha.*)

O SR. SÉRGIO AQUINO – Muito obrigado. Só para finalizar agora, falo do OGMO, Sr. Presidente, desculpe-me...

(*Interrupção do som.*)

O SR. SÉRGIO AQUINO – ... extremamente importante.

Senadora, com todo respeito, a senhora perguntou, há necessidade, sim, de esclarecer como o OGMO funciona. Mas é importante sabermos que todos os que atuam no sistema portuário participam de sua administração, inclusive importadores e exportadores, porque quem nomeia a direção do OGMO e o Conselho de Supervisão são os blocos do CAP. Então, o bloco de usuários nomeia um representante entre os três no Conselho de Supervisão.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Bom, nós ainda temos dois convidados. E vamos ter que fazer esforço para ouvi-los, porque o Senador está sendo chamado no plenário do Senado e eu, na reunião de líderes, com o Presidente da Casa, da Câmara. De qualquer maneira, sem prejuízo, apenas pedimos aos dois últimos inscritos para, na medida do possível, falar por uns 10, 12 minutos. Está bom?

Vamos ouvir o José Augusto, Presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil, e, em seguida, o José Rebelo, representante da Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima.

O SR. JOSÉ AUGUSTO DE CASTRO – Sr. Presidente, Deputado José Guimarães, Sr.

**SECRETARIA-GERAL DA MESA****SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA****SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES**MP 595/2012 (5^a Reunião)

12/03/2013

Senador Eduardo Braga, nobres Parlamentares, a Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB) é uma entidade privada sem fins lucrativos que congrega e representa o segmento empresarial de exportação e importação e as atividades correlatas. A AEB tem 43 anos de existência. Inclusive, no ano passado, ao realizarmos o Enaex – Encontro Nacional de Comércio Exterior, houve o lançamento de um selo dos Correios comemorativo dos 40 anos desse Encontro.

O objetivo da AEB, em todos os aspectos, sempre é o fortalecimento da competitividade do comércio exterior, especialmente exportação. Por isso, nós atuamos na desburocratização, facilitação comercial, racionalização, redução de custos e melhoria de infraestrutura.

A AEB apoia toda e qualquer medida que possa representar redução do custo Brasil, nosso famoso custo Brasil, que faz com que tenhamos muitas dificuldades de exportar produtos manufaturados, e exportamos *commodities* porque muitas delas hoje estão com cotações muito elevadas. Então, tudo que diga respeito ou que favoreça a redução do custo de exportação a AEB apoia.

Por isso, todos nós concordamos que ampliar a competitividade de produtos brasileiros no mercado internacional é indispensável, e isso passa, necessariamente, pela melhoria da infraestrutura, o que exige investimentos públicos e privados. Porém, para se ter um ambiente que estimule investidores a aplicar recursos, é indispensável que recuperemos esse tempo perdido. O Brasil, como foi mencionado nas diversas apresentações aqui, hoje é um grande exportador em termos de quantidade, mas precisaríamos ser um grande exportador em termos de qualidade também.

Os senhores podem achar estranho eu dizer isso, porque, na realidade, exportamos hoje mais de 500 milhões de toneladas, mas representamos apenas o 22º país exportador. Em contrapartida, somos o 7º PIB do mundo. Se nós verificarmos os dez maiores PIBs do mundo, nove são os maiores exportadores também. O único país que não se inclui entre os dez maiores exportadores é exatamente o Brasil. Se nós pegarmos hoje o 10º PIB do mundo, vamos verificar que ele exporta hoje US\$500 bilhões. Nós exportamos US\$240 bilhões. Ou seja, nós devíamos estar exportando o dobro do que o 10º maior PIB do mundo, que também é o 10º maior exportador. Temos capacidade? Temos total capacidade. Depende exatamente de fazermos o nosso dever de casa para viabilizar essas exportações.

A MP 595 traz alguns avanços, abrindo espaço para investimento privado e para ampliar a competição, mas também traz alguns retrocessos. Por exemplo, a Lei nº 8.630 foi fruto de uma intensa negociação. Estamos falando de 1993, 1992, quando praticamente tudo era zero. Então, começamos do ponto zero e a 8.630 foi gerada a partir de uma série de negociações entre os setores privado, público, trabalhadores e governo.

A MP 595 praticamente esquece tudo de bom que foi gerado com a Lei nº 8.630 e simplesmente revoga algumas partes dela. Estou me referindo especialmente ao CAP. Hoje poucos, talvez, nesta sala, tenham ouvido anteriormente a palavra CAP, ou, se ouviram, talvez tenham pensado em outra sigla, por quê? Porque toda vez que o CAP funciona bem, e, de forma geral, funciona muito bem, as pessoas têm a tendência de esquecerem. Eu brinco que é como se fosse um juiz de futebol: quando ele apita o jogo muito bem, ninguém sabe seu nome, muito menos se ele estava presente. O CAP é a mesma coisa. O fato de o CAP funcionar bem faz com que muitos dos senhores talvez não tenham nem ouvido a sigla no passado, porque ela simplesmente não tinha muito peso.

A Lei nº 8.630, que trouxe uma série de avanços para o comércio exterior brasileiro, permitiu que houvesse expressivo investimento na área portuária, graças exatamente ao aspecto de permitir a participação do setor privado. Vejam, como foi salientado pelos dois apresentadores aqui, o volume de exportação do Brasil, em quantidade, desde a edição da Lei nº 8.630, passou de 200 milhões para mais de 500 milhões de toneladas, como mencionei. Esse é o mesmo gráfico que foi apresentado de outra forma. Esse gráfico espelha apenas a quantidade em exportação, importação e o total. Vejam que, enquanto em importação nós estamos mais ou menos estabilizados em quantitativos, em exportação, tivemos um exponencial crescimento. Claro que esse crescimento se deve especificamente às *commodities*, especialmente às agrícolas e também às de minérios de ferro.

O Brasil, como eu disse, é um país exportador de peso. Gostaria de dizer peso no sentido duplo quantidade e qualidade, mas é um País de peso em quantidade. Enfim, hoje, 95% de tudo que o Brasil exporta e 85% em termos de valor é via portos. O que significa para nós? Portos, para o Brasil, não são uma alternativa de meio de transporte; são a única opção de transporte; nós não temos outra opção. Então, nós temos que ter portos

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

eficientes, adequados ao que o Brasil pode produzir.

Seguramente, hoje, se nós tivéssemos melhores portos ou portos mais desenvolvidos, nós estariamos, certamente, expandindo a produção do agronegócio e exportando muito mais. Então, hoje, no Brasil, que todos dizem – e eu concordo – será o celeiro do mundo, nós temos que estar preparados para o amanhã, porque esse amanhã vai exigir do Brasil muito mais exportações, especialmente de produtos alimentícios.

O CAP, que já foi mencionado aqui, direta e indiretamente, é o Conselho de Autoridade Portuária. O CAP atua nos portos públicos, e apesar de ter sido criado pelo art. 31 da Lei 8.630, hoje tem uma função fundamental, alguns aspectos fundamentais e um que poucos notam. Desde 1995 não existe uma greve, nos portos, de trabalhadores portuários. Todas as greves que têm ocorrido são de servidores públicos e não de trabalhadores portuários. Esse mérito tem que ser creditado aos diferentes CAPs do Brasil, porque eles fizeram com que as empresas tivessem menos perdas.

O objetivo do CAP, basicamente, é estimular a competitividade, que é o objetivo da MP 595; aumentar a produtividade; reduzir custos; aprovar planos de desenvolvimento e zoneamento; homologar diretrizes; homologar tarifas portuárias. Quer dizer, é uma participação direta no conselho da administração portuária.

O CAP é constituído por quatro blocos: o Poder Público, operadores portuários, os trabalhadores e usuários, exportadores e importadores.

Os membros do CAP são indicados por autoridades da sociedade civil e designados por portaria da SEP. O mandato no CAP é de dois anos, renovável a cada dois anos, e, o que é importante: nenhum membro do CAP tem qualquer remuneração, de qualquer forma; é completamente isento de qualquer custo. Quer dizer, trabalha basicamente em prol do comércio exterior...

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO. *Fora do microfone.*) – ... tem dezesseis pessoas?

O SR. JOSÉ AUGUSTO DE CASTRO – Exatamente!

A atuação do CAP.

O CAP é um exemplo de governança cooperativa. Tanto o Poder Público quanto os operadores portuários, os trabalhadores e usuários dos serviços portuários e afins participam do colegiado por meio da racionalização e otimização do uso das instalações portuárias.

O CAP veio fomentar a ação industrial e comercial do porto, fazendo com que ele tenha condições de cumprir todas as normas em defesa da concorrência.

Pelas suas funções, o CAP se constitui em um órgão auxiliar de controle externo, fornecendo informações, sugestões e denúncias para saneamento de eventuais irregularidades que possam ocorrer.

A atuação do CAP tem aprovação quase unânime – vejam que todos os que falaram sobre o CAP são a favor. É de se fazer a pergunta: por que se conta se todos são a favor?

O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Essa é a nossa pergunta, minha e do Guimarães, que ninguém quer calar.

O SR. JOSÉ AUGUSTO CASTRO – Todos os que mencionaram o CAP, todos foram favoráveis. Nós temos aqui uma lista – a AEB mandou uma correspondência para cada um dos membros da Mesa – com 17 entidades no Brasil. Somente lerei a parte que diz respeito às entidades: Associação Brasileira dos Produtores e Distribuidores de Produtos Químicos e Petroquímicos (Associquim); Sindicato do Comércio de Exportação e Importação do Estado do Espírito Santo (Sindiex); Sindicato do Comércio de Exportação e Importação do Estado do Paraná (Sindiexpar); Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan); Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal (CBC); Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ); Associação Brasileira dos Terminais Retropórtuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC); Comissão Portos; Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga dos Portos do Rio de Janeiro; Centro da Indústria do Estado do Amazonas (Cieam); Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA); Associação Brasileira da Indústria de Tubos e Acessórios de Metal (Abitam); Associação Brasileira da Indústria de Higiene Pessoal, Perfumaria e Cosméticos (ABIHPEC); Federação do Comércio de Bens e de Serviços do Estado do Rio Grande do Sul (Fecomércio-RS); Sindicato Interestadual da Indústria do Tabaco (SindiTabaco); e Sindicato da Indústria de Açúcar e do Álcool no Estado de Pernambuco (Sindaçúcar).

**SECRETARIA-GERAL DA MESA****SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA****SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES**MP 595/2012 (5^a Reunião)

12/03/2013

Todas essas entidades, formalmente, manifestaram, em correspondência, o apoio ao...

O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Vai entregar isso para a gente?

O SR. JOSÉ AUGUSTO CASTRO – Isso foi encaminhado a todos os senhores. Mas, se quiserem tirar cópia, nada contra.

O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Foi encaminhado a nós?

O SR. JOSÉ AUGUSTO CASTRO – Foi! Mas eu deixo uma cópia.

(Soa a campainha.)

O SR. JOSÉ AUGUSTO CASTRO – Bem, a AEB, em conjunto com as empresas, nessa carta que citei, não preciso falar outra vez...

Apesar de todos os aspectos positivos, o art. 16 da MP 595 retira do CAP a sua atribuição de órgão deliberativo e confere a um inexpressivo órgão consultivo, ou seja, simplesmente nada. É apenas como se fosse a Rainha da Inglaterra: sem qualquer expressão, em termos de atuação. Assim, os diferentes segmentos envolvidos na atividade portuária estarão excluídos de operar, de atuar para melhorar os aspectos operacionais de custos de portos, resumindo transparência, eliminando participação da sociedade no processo decisório. Apenas por meio disso, aquela que mencionei...

A MP 595 não reforma a administração portuária, como era demanda da grande maioria dos diversos segmentos que atuam no setor, mas apenas retira-lhes a competência, transferindo para a Antaq, a SEP e Conaportos. Ou seja, o que era descentralizado ficou centralizado nessas três entidades agora. Nesse sentido, vem na contramão da administração moderna, que requer descentralização e participação dos interessados em democratizar o processo decisório.

Embora não esteja previsto na MP nº 595, mas em decorrência dela, o Decreto nº 7.861 criou a Conaportos. A Conaportos é integrado por dez entidades, todas públicas, apesar de a MP 595 ter como objetivo atrair o capital privado. Ao mesmo tempo em que quer atrair o capital privado, a decisão é toda do setor público. Então, passa a ser um contrassenso: “Eu quero capital privado, mas quero que ter gerência pública sobre capital privado.”

Por isso um dos objetivos da MP é atrair a captação do setor privado, tanto em investimento quanto portuária. A administração moderna requer, mais uma vez, como dissemos, a participação dos agentes. A MP propõe que a Conaportos, a exemplo do CAP, tenha participação dos operadores portuários, usuários e trabalhadores, pois isso aumenta a transparência e a segurança jurídica.

Por todos esses fatos, a AEB e as 17 entidades que foram mencionadas aqui solicitam a esta Comissão Mista que mantenha o CAP na forma original, que tem atuado de forma destacada em prol do comércio exterior brasileiro, mediante acolhimento da Emenda nº 205, do Senador Alvaro Dias, que resgata e mantém inalterado seu poder...

(Interrupção do som. Soa a campainha.)

O SR. JOSÉ AUGUSTO DE CASTRO – Como diz o ditado, em time que está ganhando não se deve mexer.

Muito obrigado, senhores.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Vamos ouvir o Sr. José Rebelo, representante da Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima.

É o último inscrito.

O SR. JOSÉ REBELO III – Ex^{mo} Sr. Presidente, Deputado José Guimarães; Ex^{mo} Sr. Relator, Senador Eduardo Braga; em nome dos senhores cumprimento as demais autoridades e demais presentes.

Senhoras e senhores, a Fenavega, federação que representa sete sindicatos associados, sindicatos esses de empresas de navegação pertencentes ao sistema CNT, apresenta comentários e contribuições para audiência pública da MP 595.

Temos um roteiro, que vou resumir. Faremos uma reflexão sobre o setor, falaremos pontualmente sobre itens que estão hoje prejudicando ou sendo problemas para o setor e, no final, resumiremos as propostas.

A reflexão que trago é que hoje cerca de 90% dos terminais existentes na navegação interior são

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

privados e nesses terminais o investimento é única e exclusivamente do empresário. Não estamos aqui falando de terminais em áreas públicas. Falamos somente de terminais privados em áreas privadas.

Esses terminais privados de navegação interior são, na sua maioria, empresas de navegação que realizam suas atividades há décadas. Então, não devemos confundir quando vemos alguma informação da Antaq de que há 130 Terminais de Uso Privativo, TUPs, ou, então, um determinado número, 10, 15 estações de transbordo de carga pelo Brasil, porque o que acontece na realidade é que há um número muito maior de terminais que ainda não foram enquadrados pelas resoluções da Antaq. Na grande maioria, são terminais de empresas de navegação que precisam desses terminais para poderem cumprir seus serviços para atingirem mercados onde não há infraestrutura portuária pública para nos dar apoio.

Por exemplo, algumas informações foram dadas pela Antaq em abril de 2012 de que havia 130 terminais de uso privativo. A diferença é muito grande. Somente no Estado do Pará, pelo levantamento que fizemos pelo Sindarpa junto à Jucepa, em 2012, existem mais de mil empresas ativas que têm em seu registro atividade de navegação. Se você considerar que a grande maioria das empresas de navegação tem o seu próprio terminal para fazer o embarque e desembarque de carga, você pode ver uma disparidade muito grande de informações pelo que apresenta hoje a Antaq e o que existe na realidade, simplesmente porque a Antaq ainda não enquadrou esse tipo de atividade.

Outro ponto para refletir é que as áreas das poligonais dos portos organizados brasileiros nem sempre refletem a existência de apenas estrutura explorada mantida pela União. Há muitos terminais privados, em áreas privadas, localizados dentro das poligonais dos portos e vamos mostrar aqui.

Essa situação, na realidade, faz com que passemos ao primeiro ponto da MP que temos a conversar. Os arts. 50 e 51 da MP não garantem as atividades desempenhadas por essas empresas já há décadas. Por quê? Porque esses arts. 50 e 51...

(*Soa a campainha.*)

O SR. JOSÉ REBELO III – ... dizem que esses terminais têm que se adaptar ao art. 8º, que, por sua vez, já logo diz que os terminais devem se localizar fora do porto organizado. Então, como faremos com esse exemplo do Porto de Belém, que tem essa área...

(*Interrupção do som.*)

(*Soa a campainha.*)

O SR. JOSÉ REBELO III – ... faremos com o Porto de Belém, que tem...

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Interrompendo a sua exposição, um segundo, por gentileza.

Além de pedir silêncio vou ter que me retirar urgentemente para a Câmara e nosso Relator vai assumir duplamente a relatoria e a Presidência dos nossos trabalhos. O.k.?

O SR. EDINHO BEZ (PMDB – SC. *Fora do microfone.*) – (*Inaudível.*)

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Tem competência, tem lastro, tem a minha confiança, que é o mais importante.

O Pimentel está no plenário da Câmara, mas estamos afinados.

O SR. EDINHO BEZ (PMDB – SC. *Fora do microfone.*) – Com a nossa aquiescência.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Com a vossa aquiescência. Não é, Edinho? Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Fique à vontade.

Por favor, pode continuar.

O SR. JOSÉ REBELO III – Então, continuando, todas essas empresas que estão pintadas aí, isso tudo é área da poligonal do Porto de Belém. Vou passar outras fotos, como se estivéssemos andando para a direita, com mais terminais. Hoje, dentro do que trazem os arts. 50 e 51, que vão levar para o 8º, todas essas empresas ficaram na incerteza da continuidade de suas operações. Nós estamos falando de diversas empresas, de diversos empregos. Então...

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO. *Fora do microfone.*) – (*Inaudível.*)

O SR. JOSÉ REBELO III – Sim, claro, operando regularmente, são empresas grandes, fora as

**SECRETARIA-GERAL DA MESA****SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA****SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES**MP 595/2012 (5^a Reunião)

12/03/2013

outras várias empresas terminais que já existem no Estado do Pará, no Amazonas e em Rondônia, que são terminais longe do que se pensa que é terminal. Quando se pensa em terminal, já vem aquela figura de um cais, um guindaste, uma empilhadeira circulando. Não é isso que acontece. Terminais, principalmente na Amazônia, às vezes são rampas, uma área para circular para armazenar mercadoria, um galpão. Então, essa situação é até muito pior do que a que eu estou mostrando, pois estou mostrando as grandes empresas de navegação de Belém, por exemplo, todas com licença, hoje tentando se regularizar junto à Antaq. Algumas se regularizam como ETC, outras como TUP, mas, na prática, a maioria delas não desempenha essas atividades, elas são sim terminal de apoio para empresas de navegação, coisa que a Antaq já começou a ver na última revisão da resolução de ETC. Por conta desse problema da poligonal do porto, a resolução que trata da outorga de ETC já foi prorrogada três vezes, já sofreu revisões e até agora não conseguimos resolver. Inclusive, a data de entrada de vigência, se não me engano, é julho deste ano e até agora não conseguimos resolver esse problema.

Diante do que trouxe a MP, a situação ficou mais incerta ainda. Essa incerteza, como falei, prejudica processos que estão em andamento também porque gera incerteza sobre a obtenção das outorgas, e isso resulta numa incerteza de investidores que querem colocar dinheiro em terminais. Dou exemplo aqui de terminais de grãos da Região Norte, nos quais hoje há um grande número de empresas querendo investir, já tirando licença prévia, na área de Itaituba, de Miritituba. Mas hoje essas empresas estão na incerteza: "Será que a gente investe?" Isso porque a MP está deixando várias dúvidas sobre como vai ser o dia a dia nesses terminais.

Outras dúvidas também são causadas pelos arts. 8º e 9º, que tratam da chamada...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JOSÉ REBELO III – Não, é porque trouxemos o exemplo de Belém, mas isso acontece. Esse exemplo que eu falei agora dos terminais em que estão retraindo os investimentos são no Estado do Pará, mas na região de Itaituba, na região de Miritituba.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JOSÉ REBELO III – Não, os ETCs, os TUPs estão em toda a parte do Brasil. Hoje o problema que estamos enfrentando é muito maior na Região Norte também pelo volume de terminais. Mas São Paulo tem seus problemas também, terminais para serem regularizados.

O SR. BLAIRO MAGGI (PR – MT) – José, é que, lá na Amazônia, há uma característica de transporte, que é esse ro-rô e que é fluvial. Então, é um pouco diferente dos portos do Sul, que embarcam mercadoria para outros países e para outras regiões. É própria daquela Região, e é desse jeito que vai funcionar sempre.

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Na verdade, não é um TUP. Não chega a ser...

O SR. BLAIRO MAGGI (PR – MT) – Não, não chega a ser um TUP.

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – ... mas está operando....

O SR. BLAIRO MAGGI (PR – MT) – Ele vai ter de ser regularizado de alguma forma.

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – ... vai ficar fora.

O SR. BLAIRO MAGGI (PR – MT) – Isso.

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – É ponto de transbordo.

O SR. JOSÉ REBELO III – Na realidade, não chega a ser... Mas pode ser um ponto de transbordo se o conceito não for o mesmo de estação de transbordo, porque não é... As empresas não se adaptam...

O SR. BLAIRO MAGGI (PR – MT) – Mas o Relator é do Amazonas. Pode ficar tranquilo que nós vamos arrumar isso...

O SR. JOSÉ REBELO III – Ele sabe bem...

O SR. BLAIRO MAGGI (PR – MT) – Se não ele não chega de volta lá. (*Risos.*)

O SR. JOSÉ REBELO III – É simplesmente... O que tem de ser entendido é que são terminais de empresas de navegação. A empresa de navegação, diferentemente da empresa de transporte rodoviário, não tem o porta a porta. Para ela fazer, ela tem de sair de um terminal e chegar em outro. Se não há terminal público para amparar, o que o empresário faz? Constrói o terminal. É isso o que acontece.

Outro problema que está levando incertezas para as empresas de navegação é a questão tratada nos arts. 8º e 9º, sobre chamada pública para terminais privados. A primeira coisa: vai contemplar os novos

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

terminais e os antigos? Os antigos que acabei de mostrar? E os novos também?

Entendemos que, pelo que diz o artigo, por se tratar de instalações portuárias privadas e fora do porto organizado, onde esses investimentos e risco já são por conta do investidor, não há necessidade de haver chamada de processo seletivo público. O empresário quer investir no terminal e vai enfrentar um processo público? E aqueles terminais que já estão estabelecidos? O empresário tem hoje o seu terminal e vai ter de passar por um processo de seleção pública contra outro, contra um concorrente? Não faz sentido isso para o setor.

No art. 8º, o mesmo raciocínio para a reversão dos bens da União caso algumas metas não seja atingidas. Entendemos que isso não cabe, e esse dispositivo ainda fere o tratado no art. 170 da Constituição Federal sobre propriedade privada. Então, entendemos que não há por que, caso uma empresa não atinja metas, ou caso perca sua autorização, o terreno dela junto com os bens todos que ela investiu serem repassados à União. Entendemos que isso não procede.

No tocante ao art. 5º e o art. 10, que tratam também da interferência no planejamento da gestão de terminais privados, o mesmo raciocínio: entendemos que o empresário tem todo o interesse em que o empreendimento tenha sucesso. Ele não vai investir num terminal que ele ache que vai dar errado. Então, entendemos que não há por que apresentar cumprimento de cronograma. Ele está lá querendo que o terminal funcione.

Quanto às regras de acesso, pelo que dizem os artigos, a autoridade no caso vai definir quem pode acessar aquele terminal. Se você investiu, quem terá acesso ao seu terminal? Seu concorrente? Caso você tenha um preço justo... O que é preço justo? Então, isso tudo está levando muita incerteza ao setor.

Quanto ao CAP, já foi exaustivamente falado aqui, e estamos apenas fortalecendo a opinião dos que já falararam: eles sempre foram órgãos deliberativos, voltados para o crescimento do porto, para resolução de gargalos. Então, o usuário sempre participou, e agora, com a medida provisória, o CAP está sendo colocado apenas como órgão consultivo. É a mesma coisa: solicitamos que seja mantida a redação anterior.

Apenas um comentário aqui, aproveitando o pleito: também entendemos ser muito importante a participação a participação dos armadores na comissão que define as tarifas de praticagem.

Aqui o resumo de todas as propostas que fizemos, colocando quais são as emendas que entendemos que já foram apresentadas. Entendemos que são emendas que solucionam os problemas aqui apresentados: 609, 601, 604, 615, 618, que tratam de ajuste na MP de assuntos que comentei agora; a 205, que já foi comentada; e a 555, que dispõe sobre CAPs. Também outros comentários fazemos como revisão das poligonais de portos, para resolver aquele problema, e a participação na comissão de praticagem.

Fazemos aqui um pedido para que seja mantido, sob qualquer hipótese do que se altere nessa MP, o que entendemos foi o grande avanço dessa MP, que é a extinção da diferenciação do conceito de carga própria e de terceiros, porque é uma medida que vai realmente agilizar as outorgas de terminais, auxiliar a Antaq no enquadramento de usuários e, realmente, aumentar a competitividade dos terminais, porque vão passar a se enquadrar de acordo com sua atividade, não porque têm carga própria ou de terceiros.

A conclusão é apenas esta mesmo: esperamos que seja reconhecida a importância dos empresários do sistema aquaviário, que são importantes para o transporte de larga escala, importantes para o comércio exterior brasileiro.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Concluída a participação dos senhores convidados, passaremos agora ao uso da palavra pelos Srs. Parlamentares inscritos.

Primeiramente, o Deputado Roberto Santiago.

Com a palavra o Deputado Roberto Santiago, pelo tempo regimental.

O SR. ROBERTO SANTIAGO (PSD – SP) – Sr. Relator, Senador Eduardo Braga, quero saudar V. Ex^a, saudar aqui todos os nossos palestrantes do dia de hoje e dizer a V. Ex^a que eu me sinto muito feliz aqui porque, nas últimas audiências públicas, o debate que ficou estabelecido logo no surgimento da medida provisória sinalizava que um dos grandes problemas portuários do nosso País estava relacionado diretamente ao OGMO, estava relacionado diretamente aos trabalhadores portuários, aos estivadores. Enfim, há um debate que me parecia equivocado. E hoje, claramente, eu acho que V. Ex^a, Senador Eduardo, teve uma lição de porto de quem

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

entende de porto, o que, aliás, os burocratas que trabalharam na elaboração dessa medida provisória deveriam ter feito. Este País faz tudo pelo avesso.

Muitos daqueles que trabalharam nesta medida provisória devem pensar que porto é o píer do lago de Brasília, devem estar pensando que é uma coisa semelhante a isso, porque o debate estava completamente equivocado. É evidente que todos nós aqui e esses que falaram hoje são pessoas que, efetivamente, trabalham nos portos, organizam os portos, operam os portos. Enfim, nada melhor do que os senhores que estão aqui para falar sobre o tema, reforçado pelo Aquino, nosso companheiro de Santos, que também tem um conhecimento profundo, até pelo currículo que ele colocou aqui, do tempo de vida dedicado a esse trabalho.

Temos clareza absoluta de que não adianta aumentarmos a quantidade de terminais privados se não tivermos a infraestrutura necessária para que as coisas possam chegar aos portos. É um equívoco, uma falácia, algo que se coloca no sentido de tentar iludir e enganar a sociedade brasileira quando se afirma que a solução está posta em, pura e simplesmente, ampliar o número de terminais privados em nosso País. Se não tivermos rodovia, se não tivermos ferrovia, se não tivermos condição efetiva de fazer chegar o produto da nossa exportação e aqueles importados, é brincadeira o que está sendo discutido, o que está sendo colocado.

Foi dito aqui, de maneiras distintas, mas com muita clareza, a questão da qualificação e da formação da mão de obra. Alguns colocaram aqui que nós podemos ter o Sesi e o Senac fazendo esse tipo de trabalho, com os 2,5% da folha de pagamento investidos nisso. E o Aquino deixou muito claro que, dos 16 milhões que os operadores colocam na Marinha para que seja investido no OGMO, só R\$1 milhão é que retorna para isso.

Portanto, está muito claro, Sr. Relator, que V. Ex^a vai ter um trabalho grandioso a fazer por conta de reformular acho que quase por inteira essa medida provisória, que a burocracia, que não sabe o que é um mar, o que é um porto, acabou trabalhando.

Há um detalhe importante que se tentou colocar aqui – eu percebi a vontade na fala de alguns palestrantes, mas eles não adentraram ao tema, não sei por que, mas eu vou adentrar – e que vou dizer a V. Ex^as: de nada vai adiantar se nós criarmos mais 52 portos. Fora tudo aquilo que já foi colocado, a questão dos CAPs é fundamental. Está provado que isso funciona. Esse burocrata que deve estar ajudando a fazer essa medida provisória deve estar querendo comandar porto aqui de Brasília, do ar condicionado. Isso é verdade.

Eu sei que V. Ex^as não podem falar o que eu estou falando porque depende do porto, mas eu, como Deputado, posso falar o que eu tenho certeza que alguns gostariam de falar. É impossível ter uma coisa que funcione e querer estagnar uma coisa que funciona. No Brasil acontece isso.

Mas tem uma coisa importante, quando se fala da operação 24 horas por dia dos portos. Nós podemos criar mais 50 terminais, mais 100 terminais, a quantidade de terminais que acharem conveniente a sua criação, mas o porto, na verdade, no Brasil, não funciona 24 horas; funciona internamente a operação portuária. Aqueles que têm de liberar a carga para o porto funcionar, tanto de importação como de exportação, não estão lá para trabalhar. Por quê? Lá em Xangai, em Cingapura, na Coreia do Sul, em Los Angeles, em Rotterdam, todos os representantes governamentais que liberam as cargas de entrada e de saída efetivamente funcionam 24 horas por dia. Os fiscais, como se fossem os da Anvisa, da Receita Federal aqui do Brasil, lá funcionam 24 horas por dia.

Aqui no Brasil – e não por culpa dos fiscais, não por culpa daqueles que estão lá na frente operando e cumprindo com a sua obrigação, com o seu trabalho –, por culpa daqueles que têm a obrigação de dar as condições de funcionamento dos portos no Brasil e ficam só fazendo discurso e não dão essa condição àqueles que operam os portos, ficam com demagogia. Os portos, no Brasil... Lá em Santos, a Anvisa funciona das 9h às 17h. A Docas funciona também das 9h às 17h. O Ministério da Agricultura funciona das 9h às 17h. E a Receita Federal funciona das 9h às 17h. De segunda às sextas-feiras.

Portanto, na sexta-feira, às 17h, lá no porto de Santos, um dos maiores portos do País e do mundo, fecha tudo. E só voltam a trabalhar na segunda-feira às 9h.

Que eficiência estão querendo buscar dos portos?! A responsabilidade pelo porto ficar fechado... Isso corresponde a 112 dias de portos fechados no País durante o ano! Isso não é possível! Podem criar quantos terminais queiram construir, se isso não for um dos gargalos, e está claro... Se você puder operar hoje os portos que já estão em operação, tanto os terminais privados como os públicos, faço essa pergunta aos senhores aqui: se

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

puderem operar esses portos hoje efetivamente 24 horas, o que vai acontecer? Isso vai melhorar ou não vai melhorar? Hoje, do jeito que estão os portos, 24 horas de efetiva operação, a situação de exportação e de importação dos nossos portos melhora ou não melhora? Essa é uma pergunta que eu faço aos nossos palestrantes.

Nós temos que tomar muito cuidado. Aqui coloquei, na instalação desta Comissão, e tenho falado com várias pessoas, que nós deveríamos ter, na verdade, um projeto de lei encaminhado pelo Governo Federal para que pudéssemos estabelecer o debate de verdade nesta Casa para buscar uma solução definitiva para os portos brasileiros.

E tenho certeza e está provado aqui hoje que isso não pode ser colocado dessa maneira.

Muito obrigado, Sr. Relator.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Eu que agradeço ao Deputado.

Antes de passar a palavra ao Deputado Milton Monti, queria fazer um apelo aos Srs. Deputados e Senadores: nós já temos sete Senadores e Deputados inscritos. Se nós tivermos um limite de cinco minutos máximo – três minutos com uma tolerância de dois minutos – para que cada parlamentar possa fazer uso da palavra...

Com a palavra o Deputado Milton Monti.

O SR. MILTON MONTI (PR – SP) – Caro Relator, Senador Eduardo Braga, que também preside os nossos trabalhos, eu quero cumprimentar inicialmente os nossos convidados, os nossos colegas Deputados, Senadores, Senadoras, Deputadas e pontuar alguns assuntos que me pareceram relevantes.

Antes, quero dizer que temos que pensar em quais são os objetivos do Governo, os objetivos da Presidenta Dilma, que quer, sem dúvida, fazer com que o País possa ser mais competitivo, fazer com que o custo Brasil diminua, que nós tenhamos um desempenho econômico melhor, que nós possamos gerar mais empregos. E, nesse ponto, eu creio, Relator, que há quase que uma unanimidade não só dos empresários como dos trabalhadores em fazer com que o País melhore. Eu acho que todos nós temos essa ideia. Dentro dessa premissa, nós temos que analisar aquilo que nós podemos agregar nesta medida provisória com esses objetivos.

Eu ouvi falar a respeito da questão das adaptações e acho que é uma questão pertinente. Nós tivemos, há pouco tempo, um exemplo que trouxe economia aos consumidores e investimentos ao País, que foi a renovação dos contratos de energia elétrica também sem licitação. Acho que é um modelo que pode ser usado como paradigma para que os investimentos aconteçam, tenhamos mais eficiência e alcancemos, por fim, esse nosso objetivo.

Eu também quero dizer, sobre a questão dos portos privados, que eles precisam se compatibilizar com os portos públicos operados pela iniciativa privada hoje, porque teremos uma concorrência injusta se isso não vier a acontecer em face de uma série de encargos, a questão da reversão dos ativos investidos no local, enfim, uma série de coisas sobre as quais é preciso pensarmos em uma solução, a questão da utilização do OGMO, que é obrigatória para alguns, desobrigada para outros. A questão do porto privado também não diz respeito só às instalações fora do porto organizado, porque existem já instalações hoje nos portos dentro da poligonal dos portos que funcionam através de autorização, não de licitação, com outros critérios. É preciso encontrar um termo adequado para cumprir esses objetivos que eu elenquei no início; é preciso fazer isso.

É preciso também, na minha opinião, rever essa questão dos preços, de determinados preços, o menor preço para os próximos investidores. Tenho um pouco de preocupação porque também tivemos exemplos que não deram certo nessa área.

A questão de concentrar as decisões em Brasília também me traz um pouco de preocupação. Talvez o planejamento, a diretriz macro, as orientações centrais devam ficar no Governo central, mas o dia a dia, a administração, eu acho que é centralizar demais trazer todas as decisões aqui para Brasília. Os planejamentos, as decisões maiores eu acho que devem ser compatibilizadas com o interesse nacional ...*(falha na gravação)* ... Colocar mais um terminal de contêiner em uma área já congestionada talvez não venha a ser adequado, talvez seja preciso colocar lá um terminal de grãos. Eu acho que esse planejamento vai ficar, enfim, a cargo dessas empresas.

Outra questão que eu quero colocar aqui, porque achei interessante, é a questão dos acessos. Hoje se cobra muito a eficiência do porto público. Vimos recentemente... Temos aqui a presença do nosso querido amigo Senador Blairo Maggi, um grande empreendedor do agronegócio brasileiro, um empreendedor eficiente,

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

capaz, e provou isso tendo sucesso em seu negócio, que sofre para enfrentar o seu produto. Mas me parece que o porto tem sido o menos culpado. A questão é, primeiro, de um produto sazonal que fica pronto em um curto espaço de tempo do ano e, depois, o próprio meio de transporte, por meio rodoviário ainda, quando deveríamos ter o meio ferroviário como o mais...

(Interrupção do som.)

O SR. MILTON MONTI (PR – SP) – Para finalizar, Relator, eu queria falar muito mais, mas quero contribuir e vamos ter outras oportunidades, queria saber uma coisa que me chamou a atenção e que também é muito debatida aqui: a questão da capacidade instalada dos portos em funcionamentos. Temos inclusive, em São Paulo, dois grandes terminais para entrar em funcionamento brevemente. Ouvi do Prof. Fleury, se não me engano, que a projeção é que até 2011 tenhamos 62% ou 63% de utilização da capacidade instalada... (*Pausa.*)

O SR. ROBERTO SANTIAGO (PSD – SP) – Em 2021.

O SR. MILTON MONTI (PR – SP) – Aliás, em 2021. E a recomendação internacional é 65%. Então, se fala muito que é preciso fazer tudo já porque vamos ter um esgotamento. Queria saber se essa informação confere, porque me parece que não há esse esgotamento premente.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Agradecendo a V. Ex^a, passo a palavra pelo tempo combinado ao Senador Blairo Maggi.

Com a palavra o Senador Blairo Maggi.

O SR. BLAIRO MAGGI (PR – MT) – Muito obrigado, Sr. Presidente e Sr. Relator – V. Ex^a está acumulando as funções.

Vou procurar ser bastante breve.

Gostaria primeiro de cumprimentar a todos pela exposição. O dia foi muito bom.

Tenho duas perguntas a fazer. Talvez não seja nem uma pergunta, mas um esclarecimento para que fique claro para nossa Comissão.

Primeiro, para o Richard Klien: ele diz que, para colocar um terminal novo em funcionamento é preciso de oito a dez anos. Peço ao senhor que, se puder, coloque para esta Comissão mais ou menos o tempo, o porquê de ser de oito a dez anos.

Segundo, para o Sérgio Aquino: vi que ele foi Presidente do CAP – Conselho de Administração Portuária, e um dos assuntos que discutimos aqui foi a centralização em Brasília dessas decisões. Gostaria, se o senhor pudesse, de uma explicação para esta Comissão sobre quais são os problemas que vamos enfrentar na prática, o que acontece no dia a dia no porto com o CAP funcionando lá e com esse CAP perdendo a sua autonomia, trazendo para Brasília essas decisões.

Acho que são pontos importantes.

Também, Sr. Relator, gostaria de dizer que foi apresentado aqui – acho que também pelo Sérgio Aquino – um estudo feito pelo BNDES. Parece-me muito oportuno que esta Comissão tenha acesso a esse relatório, porque o BNDES é uma instituição séria e, se gastou um dinheiro, imagino, bastante grande para fazer um estudo como esse, devemos aproveitar, porque é um órgão do Governo e estamos acertando as posições com o Governo.

Mais uma vez, percebemos nessas explanações como a burocracia vai nos engolindo dia a dia no formalismo. O TCU, que não tem nada a ver com algumas coisas, faz um acórdão e depois não se consegue mais derrubá-lo, passa anos e anos sendo recorrente. É a burocracia brigando com ela mesma. Não conseguimos mais desatar esses nós. Sei que esta é uma das funções que temos nesta Casa: poder redimir e reduzir esse tipo de problema.

Quero dizer para o Milton Monti – viu, Milton? Tenho um tempinho só para dizer isso para você – que sou um sofredor, sim, de porto. Isso não é de hoje. Tem mais de 30 anos. Realmente os maiores problemas que temos hoje nessa área de exportação não estão dentro do porto. Se tivéssemos só os problemas de porto, seria muito fácil resolver. E os problemas de logística neste País, 2 mil quilômetros, 1,7 mil quilômetros sem ferrovias, com poucas hidrovias, com as estradas péssimas que temos acabam com tudo. E o pior: é um dinheiro que não fica com ninguém. Não fica com o transportador. Não fica com o borracheiro. Não fica com o caminhão. Não fica com o produtor. Não fica com o *trade*. Não fica com ninguém. Ele é queimado e jogado fora, no ar, vai embora. Isso é

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

ineficiência do nosso País. Infelizmente, significa alguns bilhões de reais, sem contar, e talvez os senhores pudessem dar esse número também, o quanto custa para o Brasil, já dentro do porto, as *demurrages* que nós temos dos navios que ficam 40, 60, 90 dias esperando para atracar nos portos brasileiros. Isso, então, não é nem queimar... Nem a fumaça que vão soltar na chaminé do Papa resolve esse negócio, porque é queimar dinheiro mesmo. Não sei nem qual é o tipo de fumaça que sai queimando dólar.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Com a palavra o Deputado Cesar Colnago, por favor, pelo tempo combinado.

O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) – Sr. Presidente, Relator, só corrigindo, o nome é Colnago.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Colnago.

O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) – Obrigado.

Eu acho que o senhor tem uma tarefa, Eduardo, hercúlea, porque a impressão que dá, ouvindo aqui os empresários, os representantes, os operadores e os trabalhadores, é que havia uma lei em vigor que modernizou e ficou dois anos nesta Casa. Tinha problemas. Poder-se-ia modernizar a lei. Evidentemente que vivemos um processo, 20 anos depois, completamente diferente, que deveria ter vindo na forma de projeto de lei para as comissões especializadas no campo do trabalho, no campo da economia, nos campos mais diversos, que pudesse agregar a esse debate mais prazo, e nós temos de fazer na correria algo que interfere, de norte a sul e de leste a oeste, na questão dos portos e na economia brasileira. Por isso, é hercúlea a tarefa de V. Ex^a.

Existem coisas boas e coisas extremamente necessárias. Aí, talvez, o conceito de carga geral de que o José Rebelo falou. Mas também há lacunas imensas – eu citaria três – que foram esquecidas. Quem fez... Dizem até que teve um consultor de Rotterdam. Ali não é um País como o nosso em tamanho, não. Rotterdam funciona, mas nós temos portos aqui que funcionam. Aliás, o principal problema dos portos, pelo que a gente conversa – pelo menos o meu Estado tem sete portos –, não está dentro dos portos; está nos acessos, na infraestrutura e logística, na burocracia, principalmente porque ela encerra às 17 horas da sexta-feira; e na falta de investimentos nos portos públicos, num porto organizado.

No meu Estado foram 10 anos para chegarem os recursos. Quando chegaram, o Tribunal de Contas falou: “Não é assim. Há um superfaturamento de não sei quanto.” Quando eles foram ao Estado, reduziram a 10%. Há dois anos isso está parado no Tribunal de Contas. Então, a interveniência – isso foi dito por vocês aqui – é imensa!

E aí, o Governo, infelizmente – eu sou médico e vou usar um termo médico – é psicótico, porque faz um estudo no BNDES num sentido, o mundo vai no sentido do município, da descentralização, e ele propõe a centralização não sistêmica.

Pelo que estou entendendo, na época dos militares, da Portobras, tinham um sistema, junto com a Companhia Docas. Aqui, estão acabando com o CAP, com a autoridade portuária. Aliás, o CAP, a autoridade portuária, virou um zelador, porque não tem nenhuma tarefa de mando.

Então, essa questão... Acho que o que conseguimos agregar nos debates aqui, que estamos fazendo e ainda vamos trazer o setor público... Eles são muito importantes, caro Relator...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) – É muito interessante, mas acho que se nós não invertermos o vetor da centralização, fora as várias contribuições dos trabalhadores...

Eu estive sentado com os trabalhadores aqui e no meu Estado. As avaliações são muito precisas. Ninguém está contra a medida provisória. Acho que a forma de projeto de lei seria melhor, pelo tempo, mas não vamos discutir o que já está aí. Porém, esqueceram da guarda portuária, está certo? Está lá um serviço, os portos delegados, há lacunas e imprecisões. Quer dizer, nós não podemos criar mais insegurança jurídica nessa área. Chega a do setor elétrico, chega a do setor de petróleo e gás e de tantos outros!

Eu acho que o senhor, com a experiência que tem, pela vivência que tem, com certeza conseguirá na verdade remodelar a medida provisória, agregar os valores que estão colocados. E entendo que quando vemos dados, números, como aqui o Richard e todos vocês colocaram, vemos que as coisas evoluíram,

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

não ficaram paradas – pelo contrário! –: o volume, a capacidade de carga por hora instalada e produzida na área de contêineres.

Podemos evoluir muito mais. Temos de evoluir, porque o mundo exige isso. As embarcações já não são as mesmas de poucos anos atrás. Mudam! Agora, eu tenho uma preocupação de que a gente não consiga modificar. É fundamental dar certo ordenamento para que as coisas funcionem melhor. É preciso evoluir.

Eu só me dirigiria a um último aspecto. Isso tem a ver com a evolução. Por exemplo, no meu Estado, o CAP, além de funcionar – o nosso órgão, porque pode haver órgão que não funcione bem –, funciona muito bem. Eu estava discutindo com a intersindical a escala feita de forma informatizada e 50% do que eles aferem de ganho dos trabalhadores avulsos vem do terminal privado – que agora muda o nome conceitualmente e corretamente –, da Arcelor Mittal, que foi lá exatamente contratar os trabalhadores avulsos.

Não temos que inventar nada nessa área. O que precisamos é de modernizar a gestão, a meu ver, descentralizar, conversar mais com os parceiros que operam o porto no dia a dia. Há problemas de burocracia e de carga tributária. A União, que opera dentro dos portos, tem que ter uma eficiência maior, ela pode colaborar mais. A experiência, pelo menos no meu Estado, é que vejo uma interferência muito grande, às vezes até partidária, o que não é bom, o que não é bom no sentido da gestão. Então, isso pode ser modernizado, pode ser melhorado.

Agora, eu entendo que, vindo para Brasília, aquilo que está demorando em ser licitado dois anos, três anos, com um monte de interveniência, nós vamos paralisar. E aí vai ser muito difícil. Coisas têm que ser revistas. Eu estava conversando hoje com um operador: se você está dentro da sua indústria, há uma área de porto, você vai ter que fazer na forma que está na medida provisória? Está um negócio meio incoerente, meio que causa insegurança no investidor.

Quero parabenizar a todos aqui. Acho que desde o Mauro até o último, foram todos muito felizes colocando as suas contribuições. Acho que ninguém aqui, tanto os trabalhadores que vieram como vocês (*Falha na gravação*)... de porto eficiente, com menor custo, com maior eficiência e contribuindo para o desenvolvimento da economia e do nosso Estado brasileiro.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Eu que agradeço a V. Ex^a, pedindo desculpas pelo sobrenome.

Passo a palavra ao Deputado Jorge Bittar.

O SR. JORGE BITTAR (PT – RJ) – Sr. Presidente, Srs. Membros da Mesa, Srs. Parlamentares, demais pessoas, estou entre aqueles que gostaram muito das exposições que trataram desse tema razoavelmente complexo, com a diversidade e com a profundidade que requer efetivamente. Acho que foi um painel muito esclarecedor para todos nós.

O Governo, ao editar a medida provisória e ao procurar editar uma lei na forma de uma medida provisória, tem a intenção de adequar o marco regulatório do setor para criar um ambiente de investimentos que, em um período de tempo razoável, possa surtir efeito. Se mandasse na forma de projeto de lei – nós falamos tanto da burocracia, deveríamos falar também de certa lentidão de muitos projetos de lei que tramitam nesta Casa – poderia ser lento também. Então, uma medida provisória nos fez refletir.

Inicialmente, esse marco regulatório, que é, digamos assim, mais liberalizante, um tanto quanto desregulamentador, gerou um conjunto de tensões e críticas que, em seguida, estão dando lugar a uma série de proposições construtivas que podem aproveitar as virtudes da Lei nº 8.630, da Medida Provisória nº 595, e aperfeiçoá-la. Está aí o debate sobre a necessidade da manutenção da descentralização de gestão dos portos; está aí a necessidade de extensão dos prazos de concessão dos contratos, sejam aqueles anteriores a 93, sejam os contratos dos concessionários dos portos públicos, tendo como contrapartida, evidentemente, obrigações de investimento, de aumento da produtividade, da qualidade dos serviços portuários – é o que se subentende disso. Ou seja, desejamos que os portos brasileiros capacitem-se cada vez mais.

Sou do Rio de Janeiro, acompanho toda a transformação que está em curso no porto do Rio de Janeiro, no sentido do aumento da produtividade, no sentido de que o porto possa receber os grandes navios porta-contêineres, que hoje aumentam enormemente a produtividade, portanto os custos da operação portuária. E me parece, então, que esse é o momento de a gente tomar decisões que possam adequar essa coisa. E, ao mesmo

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

tempo, temos que reconhecer que, de maneira criteriosa e planejada, podemos criar um ambiente de desenvolvimento de novos portos no País, desde que isso, evidentemente, atenda a necessidades objetivas que estimulem certo grau de competição, mas que não seja uma competição predatória que desestimule investimentos na ampliação, no aumento da capacidade de nossos portos. Enfim, temos que trabalhar com essas preocupações.

Ouvi aqui de vários expositores, particularmente do Sr. Richard, da Abratec, a preocupação no sentido de que se garanta a isonomia entre os operadores portuários, isonomia que assegure uma competição mais isonômica.

Eu gostaria de ouvir um pouco mais sobre isso. Que aspectos são relevantes e que devem ser tratados, de preferência até na forma do projeto de lei de conversão que o nosso Senador Eduardo Braga terá a atribuição de construir? Que medidas, que aspectos são relevantes para que a gente possa garantir um ambiente de competição saudável e estimulante aos investimentos na área portuária brasileira?

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Agradeço ao nobre Deputado.

E passo a palavra ao Deputado Paulo Ferreira, para que a use, também, no tempo estabelecido.

O SR. PAULO FERREIRA (PT – RS) – Boa tarde Senador, Relator e Presidente. Saúdo esta audiência pública; saúdo os painelistas, os Senadores e Deputados, e digo que me associo à ideia de que esta audiência pública é um ganho para nós; valeu ter feito esta audiência pública.

Eu entrei nesta audiência pública com várias dúvidas em relação a MP e em relação ao setor portuário. Não sou conhecedor, estou aqui de interessado. E me intrigava muito, Senador Eduardo Braga, a afirmação de que o porto brasileiro é ineficiente. Abre-se o jornal, e ineficiência é a palavra chave, inclusive – não que o Governo tenha essa intenção – a MP viria para sanar um problema de ineficiência do porto brasileiro.

Como pode, Santiago, nos últimos 10 anos, as exportações brasileiras, em volume e em recursos, terem praticamente quintuplicado se o porto é esse que está aí? Então, alguma coisa está errada, alguma coisa tem que ser explicada. E esta audiência pública, em minha opinião, cumpriu muito a função.

Agora, o Senador Eduardo Braga vai ter um trabalho enorme pela frente. Eu vou citar somente uma situação, Eduardo, que acho que você vai ter grande trabalho. Eu acho que essa MP, senão a principal, é a segunda MP mais importante em tramitação no Congresso Nacional, porque ela reestrutura um setor fundamental para a economia, para as exportações, que dará sustentabilidade, dependendo daquilo que a Presidenta sancionará. Não é assim: aprovou e vai resolver. Podem aprovar coisas que não resolvam, que impossibilitem e que criem mais dificuldades.

Esse assunto de que o José Augusto falou, por exemplo, e que eu desconhecia completamente .. bom, é um problema do Relator e nosso também.

Mas eu queria perguntar, sobretudo para o Klien, porque me impressionou a fala dele, duas questões que acho que ajudariam a iluminar este debate: primeiro, o menor preço. Pergunto: isso, de fato, compõe o universo de questões que resolvem o problema ou não? Uma das afirmativas que ouvi muito é que o preço praticado no Brasil é um preço maior do que o mercado internacional. “E olha o preço do Japão, olha o preço de Roterdã”. Não é assim, há preço e há preço. Portanto, há porto no primeiro mundo, digamos assim, nos países desenvolvidos, que é mais caro que o Brasil. Quem é que conforma o preço do transporte e da operação portuária no Brasil? Quem é que determina o preço? Então, isso é uma questão importante. Segundo: a convivência dos terminais concedidos, públicos, e dos terminais privados tem que ser resolvida. Não pode ficar sem uma nítida apreciação e determinação legal; senão, acho que iremos entrar num caminho que não é bom.

Então, a pergunta para o Klien e para os outros que estiverem aí: como é que é isso no mundo? Como é que nos países que têm, de fato, no transporte marítimo uma alavanca do seu crescimento? Qual o papel do setor público? E, terminando, dizendo que achei a audiência boa, boa, porque lançou elementos importantes de princípios e de clareza.

Obrigado, Senador.

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

Com a palavra, a Senadora Kátia Abreu, pelo tempo estabelecido.

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Obrigada, Sr. Presidente, senhores convidados. Muito

**SECRETARIA-GERAL DA MESA****SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA****SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES**MP 595/2012 (5^a Reunião)

12/03/2013

obrigada pela oportunidade.

Sr. Presidente, eu gostaria de comentar algumas falas aqui hoje. Uma delas, que tem sido repetida em vários lugares, pela imprensa, em todos os fóruns, como até se estivessem aproveitando dessa informação e desse número para menosprezar ou atacar a medida provisória, é a de que ela tem 645 emendas. Nós, Parlamentares, sabemos como é que isso funciona. Passamos por um Código Florestal, que deu muito mais do que isso de emendas. Eu mesma devo ter protocolado mais de 40.

Então, quero apenas lembrar que o fato de ter uma quantidade de emendas não significa que é uma quantidade de insatisfações, mesmo porque, das 645 emendas, foram protocoladas por 74 Parlamentares. Desses 74 Parlamentares, apenas 15 fizeram 443 emendas, sendo que um Deputado fez 89 emendas. E, normalmente, a grande maioria, 349 emendas, trata da área sindical, mais na área sindicalista, da questão trabalhista.

Outra observação que tem sido repetida aqui é sobre se o menor preço é a melhor solução. Quero lembrar que estão se esquecendo do restante: menor preço e maior movimentação de cargas. Esses serão os autorizados a praticarem movimentos em portos. Não é só o menor preço, mas também a maior movimentação. Não adianta eu cobrar baratinho e não atender ninguém. Então, é menor preço e maior movimentação de carga declarada por quem vai operar no porto.

Ainda, Sr. Presidente, com relação à fala do Sr. Klein, que já conheço de longa data, sempre contrário à abertura dos portos no Brasil, fazendo a defesa legítima do seu negócio, do seu porto – é até compreensível – eu já disse a ele uma vez que estamos aqui para defender todos os negócios do Brasil, da grande maioria das pessoas. Então, não existe nenhuma crítica e nenhuma ofensa nisso, apenas que é um contrário à ideia há muitos anos que eu o conheço.

E o senhor insiste em dizer, Sr. Klein, que essa regra nova de porto privado vai tirar a competitividade do porto público. Eu quero lembrar que a Lei dos Portos foi feita em 1993, antes da privatização. Então, quando o senhor entrou na licitação, ganhou e comprou o seu terminal, o senhor já sabia que existia porto privado. Não coloque como se isso fosse uma novidade porque não está sendo correto. Sempre existiu a possibilidade do porto privado misto, ao contrário do trabalho que a Abratec toda vida fez, colocou e fez com que a Antaq, com um *lobby* pesado, fizesse uma resolução e, posteriormente, esse decreto. O que estava desvirtuando a lei era essa resolução da Antaq de 2005 e, depois, esse decreto maldito – o nome dele para mim é maldito – que proibia de funcionar uma das leis melhores do mundo, que é a Lei dos Portos do Brasil, em que você pode ter movimentação de carga própria e de terceiros, independendo da proporcionalidade das cargas.

Então, na verdade, o porto privado puro, todos nós sabemos, aquele que só tem carga própria, conta apenas com a Petrobras e a Vale do Rio Doce, porque são as que têm esse tipo de carga para transportar. O restante do Brasil está inviabilizado. Então, nós precisamos, sim, de novas condições. Portanto, a MP não mudou a Lei dos Portos nesse quesito. O senhor sempre soube disso.

Com relação à preocupação do Deputado, muito pertinente, o Porto 24 horas: também é uma coisa que me irrita profundamente essa demora em implantar o Porto 24 horas. Eu participei de uma reunião na Casa Civil há mais ou menos 30 dias, e houve uma ordem expressa para implantar o Porto 24 horas. De 130º lugar em ineficiência, posto em que estão os portos no Brasil, de 142 países, com esse fator, deveremos melhorar 20 pontos. Apenas com o Porto 24 horas, melhora 20 pontos. É uma excrescência: o porto funciona 24 horas na operação, mas os órgãos públicos não funcionam. Então, já estão contratando gente para dobrar turno para que os portos possam funcionar.

Outra medida que precisa ser acelerada são os portos sem papel. Em alguns portos isso já começou a ser implementado, mas precisamos acelerar esse processo. Quero aqui deixar muito claro, pelo menos de minha parte, Sr. Relator e Presidente, nós não temos nada, absolutamente nada contra os portos públicos. Ai de nós se não fossem eles.

(Soa a campainha.)

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Nós só precisamos, nos próximos sete ou oito anos, dos portos públicos bem equipados e mais o dobro daqui a sete ou oito anos. Só disso nós precisamos. É isso que temos que decidir aqui no Senado e na Câmara com essa MP. Nós vamos ter porto ou não? “Ah, mas todos os

**SECRETARIA-GERAL DA MESA****SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA****SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES**MP 595/2012 (5^a Reunião)

12/03/2013

portos poderiam ser portos públicos.” Eu também acho. Eu preferiria que para todos os empresários o Governo Federal pudesse fazer todos os portos, fazer a infraestrutura e eles só chegariam bonitos, entrariam na licitação, ganhariam a concessão e fariam a superestrutura, que é o terminal. Onde está esse dinheiro? Conte-me, onde? Nós não temos esse dinheiro. Por isso, estão sendo concessionadas as ferrovias, as rodovias, as hidrovias, os portos, justamente. Nós estamos buscando no braço privado uma substituição do caixa público, que não existe. Para o empresário, seria muito melhor o formato público. “Não quero saber quem vai fazer o cais, quem vai fazer as vias, só vou entrar”. Agora, pelo jeito que o senhor fala, o negócio é tão ruim, imagine se fosse bom, hein? Imagine se fosse bom esse negócio.

(Soa a campainha.)

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Quer dizer, entra não tem insegurança, depois que acaba o contrato devolvo as coisas. Ninguém mandou ninguém entrar na marra nesse negócio não! Todo mundo entrou por livre e espontânea vontade. É um negócio extraordinário, graças a Deus! Sou a favor da livre iniciativa do mercado, do lucro, não tenho nenhum problema com isso, muito ao contrário, estímulo total, mas é sempre bom lembrar à Abratec, Sr. Klein, que também não se lembrou de pagar mais outorga quando a sua movimentação prevista de 873 mil unidades de contêineres, ao longo de 1998 até 2011, passou para 1,857 milhão. O que isso quer dizer? Quando entram em licitação, quando fazem a proposta, fazem também uma movimentação de contêiner ano a ano, de 1998 a 2011, por exemplo. Essa movimentação teve aumento de 67% a até 180% a mais do previsto. Graças a Deus! Torço para que isso continue acontecendo. Vocês ganharam muito mais do que era esperado.

Então, não existe coitadinho aqui, gente, todo mundo ganhou dinheiro, vai continuar ganhando dinheiro, e essa curva que o senhor mostra de grandeza e de crescimento só corrobora para dizer que precisamos, com urgência, de mais portos. Graças a Deus isso vai acontecer! Se nós continuarmos crescendo a movimentação de contêineres no ritmo em que nós estamos, em sete anos não caberá nos portos do Brasil mais movimentação. Então, o egoísmo não pode existir nesta hora. Defender os interesses pessoais é democrático e legítimo. Agora, por favor, temos que compreender que o Brasil precisa de competitividade, e competitividade não é só isso que estamos discutindo: são portos, são estradas, é o que estamos discutindo do ICMS, que é importantíssimo para a competitividade. Agora, precisamos fazer um esforço concentrado de superar as dificuldades. Nenhuma lei é perfeita, nenhuma lei atende 100% ninguém. Se eu pegar as notas taquigráficas – eu trouxe na outra audiência pública – de 20 anos atrás, era a mesma grita. Peguem as notas taquigráficas – gente, eu as tenho aqui, dou para vocês – as mesmas expressões, as mesmas frases: vamos quebrar, a precarização do trabalho, falta de competitividade, falta disso e daquilo. Agora, já estão defendendo a lei de 20 anos atrás e batendo na MP.

Com isso, quero dizer que fiquem tranquilos. Daqui a 20 anos vocês vão enaltecer Governo por ter feito esta medida provisória.

Obrigado, Sr. Presidente.

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

Passo a palavra ao Deputado Márcio França pelo mesmo tempo.

O SR. MÁRCIO FRANÇA (PSB – SP) – Presidente, senhores membros da Comissão, convidados, é sempre uma tarefa interessante a gente fazer política, porque você se obriga a ser otimista. Política é quase uma vocação dos otimistas.

Eu disse, quando começou esta Comissão, Sr. Presidente, que nós teríamos uma tarefa mais do que difícil, talvez beirando o impossível.

A Senadora mencionou que as emendas são sobrepostas. Eu fui o autor da maioria das emendas, Senadora, com relação à quantidade das emendas, mas elas todas poderiam ser substituídas por uma só emenda: “Revogue-se a medida provisória”. Porque essa seria suficiente para podermos começar de novo no modelo que, de verdade, é o correto, um modelo que permite a todos discutir. Esta é a terceira audiência, nós ouvimos trabalhadores e hoje estamos ouvindo aqui empresários. Até agora só consigo ouvir uma única voz solitária em defesa da medida provisória. Uma única voz solitária. É uma pena que a Senadora não ouviu a fala do Senador Blairo Maggi, que é um grande empresário, um grande empresário da área agrícola, da área rural, que disse que, para ele, o porto não é problema. Pelo contrário, há outros problemas muito maiores do que porto e que, de verdade, com aquilo que ele já fez na área agrícola, rural, conseguiu encontrar espaço para ter um porto privado e

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

exportar a sua produção privada. Se houvesse outros Senadores, outros produtores rurais e agrícolas competentes, de verdade, o Brasil teria crescido bastante porque é possível fazer portos privados. Basta que se organizem e produzam sua mercadoria e exportem por esses portos privados.

Agora, claro, não é isso o que se quer. O que se quer é promover uma concorrência desleal com quem não faz produção agrícola nem rural. Esse é o problema. Em rigor, o que se quer é permitir – como ouvi uma expressão muito bem feita aqui de um trabalhador simples – que uma empresa privada que tenha, por exemplo, transporte de funcionários e, para isso, loca dois ou três ônibus para os seus funcionários, no horário vago desses ônibus, a empresa coloca o ônibus na rua e começa a pegar passageiro também. E aí acha que os outros concessionários do transporte público podem achar bacana isso, que o ônibus que está lá para transportar aqueles passageiros possam, no horário vago, transportar passageiros de todo mundo. Como é que vai se organizar um sistema desse jeito? Claro que não vai se organizar.

Mas isso só é possível de verdade porque a democracia permite. E, de verdade, quando você trabalha com assuntos que não conhece, normalmente, dá nesse jeito.

É da sabedoria de V. Ex^a poder encontrar esse equilíbrio. Eu louvo aqui a iniciativa de ouvir várias pessoas, muitos deles com vida dedicada a esse assunto. Todos empresários brasileiros. Ninguém aqui é empresário estrangeiro. Aliás, estrangeiros não estão aqui. Eu não os reconheço. Alguns deles favorecidos pela MP. Essa, sim: havia quatro grandes empresas brasileiras, quatro grandes empresas a serem legalizadas, o acórdão do Tribunal de Contas saiu na quarta-feira passada e legalizou esses portos a partir da MP. Então, agora estamos solucionados. Quer dizer, o assunto principal já foi resolvido, aliás.

Dou como exemplo o afastamento exatamente da iniciativa privada. Uma licitação em Santos que levou dois anos para ser resolvida, que tinha um vencedor que brigou na Justiça, foi para lá como segundo colocado, agora, na hora da homologação, há uma semana, desistiu da concorrência. E desistiu por quê? Desistiu porque deixou de ser interessante. Com a nova MP, ele prefere trabalhar com a hipótese de um porto privado, um porto puro, só para ele, e sem as regras de todo o mundo.

Tudo isso para dizer o seguinte, Sr. Presidente: eu acho que, numa parte, nós talvez tenhamos falhado. Eu venho aqui fazer este pedido a V. Ex^a, que foi governador, um dos melhores governadores que o País já teve, para que pudéssemos ouvir também os governadores, porque vários deles têm me ligado, reclamando da possibilidade de serem ouvidos, porque alguns portos estaduais estão sendo sacrificados com essa MP. O modelo de gestão avocada para cima acabou tirando a autonomia desses portos, que são essenciais para os seus Estados. E, de verdade, a MP não permite.

Lembrando que, tanto a adequação, quanto a prorrogação dos contratos vigentes, etc., tudo isso a que nós hoje somos favoráveis só se deu porque a MP foi feita de um formato açodado. Claro! Se nós tivéssemos tido a oportunidade de discutir com todos antes, não quer dizer que se levariam outros dois anos, mas poderíamos ter feito por pedaços separados e teríamos, com certeza, uma melhor solução.

A solução que vamos ter agora é aquela que a genialidade de V. Ex^a conseguir encontrar, por esse período curto e pelos destaques que vão ser apresentados, com certeza, pela frente, e V. Ex^a vencendo o prazo. Ontem foi prorrogado por mais 60 dias, nós vamos agora com uma corrida de trás para frente. Se nós aqui, com poucos Deputados, atendendo pessoas que nos ouviram falar, tivemos a chance de mudar de opinião – como foi o caso de vários Deputados aqui –, calcule V. Ex^a como é que vai acontecer no plenário da Câmara, com 500 Deputados e mais 80 Senadores, se alguém vai ter a chance de verdade de entender aquilo que está votando. É claro que não. Ficarão apenas com aquela imagem anterior, que muitos aqui falaram, dos portos atrasados, dos portos parados, que aparecem naquela imagem de fotografia, e veem o filme como se fosse uma foto: os trabalhadores portuários carregando sacos para lá e para cá, quando hoje o sistema é muito mais moderno e muito mais eficaz.

Lamentavelmente, a gente não teve a chance de fazer no formato como o Parlamento está acostumado. Da outra vez, quando foi a 8.630, foi a genialidade das duas Casas que produziu esse formato. Essa foi a lei que serviu de modelo para muitos outros países. Todos os principais países que estão nesta lista aqui dos principais portos do mundo seguem o mesmo modelo de lei. Exceto, neste instante, o Brasil e a Inglaterra, exatamente os dois únicos países. O resto segue esse mesmo modelo de todos esses portos aqui.

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

Então, vamos ver se V. Ex^a nos ajuda, porque estou imaginando que vai aparecer alguém defendendo a MP, na semana que vem, com os entes públicos. E aí, quem sabe, V. Ex^a permite que alguns dos Governadores possam vir, Senador Eduardo. Seria importante que eles falassem, já que o assunto deles ficou meio secundário perante o resto de todos os outros assuntos.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Agradecendo ao nosso eminente Deputado Márcio França, eu gostaria apenas de fazer um esclarecimento, antes de passar a palavra ao próximo Parlamentar inscrito.

Nós recebemos todos os requerimentos a respeito das audiências públicas, aprovamos um plano de trabalho. Estamos cumprindo literalmente aquilo que estabelecemos. Existem sobre a mesa apenas dois requerimentos pendentes de deliberação, ambos com parecer favorável. E, quando da aprovação do plano de trabalho, por sugestão de um dos Deputados – não me lembro exatamente quem teve essa bela ideia –, nós reservamos uma data para receber as autoridades que entendêssemos. Acho que foi o Edinho que levantou e foi plenamente acatado não só pelo Relator, como pela plenária, e nós recebemos essa data. Essa data já possui, pelo plano de trabalho, quatro participantes. Seriam o Mapa, o Ministério da Agricultura, a Anvisa, o Ibama e a Receita Federal.

Hoje, temos mais dois requerimentos. Um, do Deputado Manoel Junior, que solicita o convite à Dr^a Sílvia Helena de Alencar Felismino, Presidente do Sindireceita, para participar deste mesmo dia de audiência, que é o único que temos vago, bem como o requerimento da Senadora Lúcia Vânia, que, a bem da verdade, foi apresentado no dia, só que não tínhamos informação sobre o convidado, porque o requerimento de S. Ex^a diz o seguinte:

Requeiro, nos termos do art. 93 do Regimento Interno, seja convidado o Sr. Frederico Bussinger para uma audiência Pública na Comissão Mista destinada a apreciar a MP 595, que dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias desempenhadas pelos operadores portuários.

Nós não tínhamos nenhuma informação adicional. Portanto, não queríamos dar parecer contrário. Queríamos entender o porquê do convite.

Finalmente, recebemos da Senadora as informações, que trago ao Plenário. O Dr. Frederico foi Secretário Executivo do Ministério dos Transportes. Portanto, tem conhecimento da matéria, é conhecido como o pai da Lei dos Portos. Segundo a Senadora, não sei dizer, ele teria uma participação importante na Lei 8.630. Deve ser o maior especialista no Brasil no tema. Eu também não sei avaliar, estou apenas reproduzindo a informação que recebi da Senadora. Ele comanda o Instituto de Desenvolvimento, Logística, Transporte e Meio Ambiente (Idelt). Portanto, nós teríamos esses dois requerimentos, a que dou parecer favorável.

Se a Comissão, ao cabo de ouvirmos todos os debates, deliberar positivamente, estaríamos com o dia 19 com seis convidados. No dia 20, estamos também com seis convidados, que seriam a Secretaria Especial dos Portos, Ministério dos Transportes etc.

V. Ex^a traz um requerimento verbal para deliberarmos sobre os Governadores. A hipótese seria a de estabelecer um dia a mais para debate. Obviamente, respeitando a ausência do nosso Presidente, teríamos que estabelecer uma data a mais para que não tivéssemos aqui dez, doze convidados, e acabássemos não ouvindo direito nenhum dos convidados. Nós estamos, desde às 14h30 aqui, ouvindo os convidados, participando do debate. Acho que o modelo que adotamos de debate foi importante porque valorizou a participação de cada um.

Já participei de várias audiências públicas, aqui no Senado e na Câmara. Às vezes, a gente coloca 15, 20 convidados e acaba complicando a audiência. Nós procuramos segmentar as datas, para que pudéssemos ter sinergia sobre as apresentações. Eu acho que isso tem demonstrado importante para a qualidade da audiência pública.

Portanto, quero dizer a V. Ex^a que, se V. Ex^a concordar, poderíamos apresentar o requerimento de V. Ex^a na próxima reunião, na próxima terça-feira, com a presença do Presidente – ele tinha uma situação superveniente, por isso pediu para se ausentar –, para que o submetêssemos. Da parte do Relator não há nada

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

contra. Apenas acho que, se vamos convidar um número de Governadores, precisamos estabelecer uma data a mais para audiências públicas, um dia a mais de audiências públicas para podermos ouvir os Governadores. Acho que é absolutamente pertinente.

Só quero sugerir esse encaminhamento, se o Deputado Márcio França concordar, e assim nós daríamos prosseguimento.

Concluindo, os dois últimos oradores inscritos.

Senadora, como a senhora fez perguntas diretas aos convidados, se V. Ex^a pudesse...

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Sr. Presidente, com licença. Eu não fiz perguntas, eu fiz comentários. E eu tenho audiência para fazer, e temos assessoria no Senado para ouvir as respostas e anotar o que for preciso.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Com o maior prazer.

Agradeço a V. Ex^a.

O SR. BLAIRO MAGGI (PR – MT) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Pela ordem, Senador Blairo Maggi.

O SR. BLAIRO MAGGI (PR – MT) – Senadora Kátia, eu fui citado pelo Deputado Márcio, e a Senadora veio me cobrar uma posição, se eu tinha feito uma declaração contra a MP.

Não, eu não fiz declaração contra a MP. V. Ex^a e todos os que estão aqui sabem do que eu falei. O Deputado só fez um comentário, dentro do meu comentário, e que foi verídico. Quer dizer, dentro dos problemas que temos hoje para tirar produtos de 2 mil km e colocar dentro de um porto, para mim, o porto é o menor dos problemas hoje, comparando com os problemas de ferrovia, do contexto que temos. Foi isso que declarei. Sou favorável à MP. Precisamos trabalhar para aperfeiçoá-la. Há alguns problemas aqui dentro. Melhorar, é só isso que precisamos fazer. E é legítimo que cada um defendida o seu ponto de vista.

Muito obrigado, Senadora.

A SR^a KATIA ABREU (PSD – TO) – Sr. Presidente, apenas falei para o Blairo, pelo comentário do Deputado, que não era o Blairo que eu conheço, porque temos conversado sobre a MP constantemente, diariamente, e a opinião dele eu conheço muito bem qual é (*Falha na gravação.*) além da sua grande competência.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Quero dizer que a competência de cada um dos Parlamentares muitas vezes induz a um entendimento a favor do ponto de vista defendido por cada um de nós.

Passo a palavra ao Deputado Luiz Sérgio, do PT do Rio de Janeiro, pelo tempo estabelecido.

O SR. LUIZ SÉRGIO (PT – RJ) – Sr. Presidente, senhores expoedores, a Lei 8.630, de 1993, que é uma lei nova, depois de enormes anos de debate aqui nesta Casa, rompeu com uma cultura de anos que estava estabelecida. É uma legislação nova, e hoje estamos aqui evidenciando que foi um acerto, porque o Brasil cresceu muito, exportou muito, e os portos, a partir dos investimentos que foram feitos com base na lei, garantiram essa movimentação e esses investimentos. Agora, não existe nenhuma lei que não possa ser aperfeiçoada. A imagem que até agora ficou na opinião pública é a seguinte: os portos brasileiros são muito caros.

Já que se está debatendo, eu gostaria muito que, num primeiro momento, pudéssemos abrir essa planilha para ver qual é realmente esse custo e onde está esse custo. Porque eu já vi planilha dizendo que a papelada e a burocracia custam 17% da movimentação de um contêiner, e a movimentação do porto efetivamente é menos de 10%. Se é assim, estamos focando num ponto errado para se atingir o objetivo que queremos da agilidade do aperfeiçoamento da legislação e da movimentação.

Outro ponto é que o grande debate que também precisamos superar aqui – acho todos os que estão aqui – não é o debate do público e do privado, porque o que não se pode admitir é que uma lei vá beneficiar um em detrimento de outro. É preciso que a lei seja justa, criando condições adequadas para operacionalidade de ambos. O que eu, sinceramente, não consegui ainda compreender – e como já verbalizei isso em todos os foros, vou verbalizar aqui – é que nós, diante daquilo que necessitamos de investimentos rápidos e ágeis, buscamos aqui no Congresso – e o Senador, como Líder, passou por isso – criar, como, por exemplo, para a Copa do Mundo, uma legislação especial para rapidamente contratar os serviços. Ou seja, nós fugimos da MP 866 no que diz respeito à

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

necessidade urgente de investimentos, por exemplo, para a Copa do Mundo.

No caso dos portos, segundo as exposições aqui colocam, são necessários, de imediato, R\$11 bilhões e, para os próximos dez anos, R\$44 bilhões – estamos falando de R\$55 bilhões, nos próximos dez anos, de contratos que podem ser repactuados para dar agilidade – então vamos centralizar e licitar de uma lei que estamos constantemente aqui, no Congresso – V. Ex^a, como Governador, deve ter passado por sufoco, eu, há muitos anos atrás, como Prefeito, também –, dizendo a dificuldade que é. Então, se temos algo com que se pode dar um passo mais ágil, eu acho que não atingiremos essa meta levando a isso.

A outra é que qualquer investimento precisa ter segurança jurídica. E, evidentemente, se não se permitir a repactuação, muitos vão recorrer à Justiça, devido ao investimento, à visão de já ter garantida essa necessidade. E a discussão jurídica traz tranquilidade e, certamente, não acelera o processo.

Eu acho que a medida provisória tem pontos positivos. Ver uma entidade empresarial como a Abratec dizer que esses investimentos são importantes, que vão inclusive ampliar os postos de trabalho que serão utilizados pelo OGMO é algo muitíssimo importante, porque, no passado, houve inclusive setores empresariais que viam no OGMO e nos trabalhadores avulsos adversários. E aqui pudemos verificar, numa exposição, que nós já avançamos e estamos vendo neles soluções e não adversários desse processo.

E outro detalhe que eu não vi e sobre o qual gostaria de ouvir os comentários da Mesa. Fala-se muito o seguinte: quanto mais porto melhor. Não é também verdade, porque nós podemos construir um porto num determinado município, mas quem é que vai garantir que nós teremos embarcações com rotas com viabilidade econômica para ir naquele porto buscar a mercadoria?

Esse debate também é preciso, em relação aos armadores, fazer, porque mesmo quando se tem um porto e quando se tem uma mercadoria, você precisa do armador para levar a sua carga. E a questão em relação aos armadores não é um debate tão simples. Eles têm as suas rotas estabelecidas pela viabilidade econômica e não pela viabilidade política de se construir um porto neste ou naquele outro município.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Agradeço ao eminentíssimo Deputado e passo a palavra ao último orador inscrito, Deputado Edinho Bez. E, depois do Deputado Edinho, nós passaremos a palavra para as considerações finais dos convidados, para que nós possamos deliberar sobre algumas matérias, porque, na abertura dos trabalhos, nós não tínhamos quorum para deliberação. Portanto, logo a seguir faremos a deliberação.

O SR. EDINHO BEZ (PMDB – SC) – Sr. Presidente e também relator desta importante reunião, com audiência pública, inicio apenas parabenizando pela iniciativa de, aqui, em conjunto, termos dado sorte de trazer palestrantes do nível que tivemos hoje.

Faço questão de ler aqui. Por exemplo, nosso convidado Mauro Santos Salgado, José Rebelo, Richard Klien, Paulo Fernando Fleury, Sérgio Aquino, José Augusto de Castro, Wilen Manteli, parabéns pela exposição de alto nível! E não tenho menor dúvida – desnecessário dizer – de que o Relator é um Parlamentar, nosso Senador experiente, foi Governador, tem sensibilidade e com certeza irá elaborar um relatório que expressará a vontade pelo menos da maioria daqui desta comissão.

Obviamente ele tem um papel árduo, temos consciência disso. Também já passei por isso, relatando outras matérias polêmicas, mas está muito claro – e não quero aqui ser repetitivo; o último quando fala tem essa desvantagem, já falaram muitas coisas que eu gostaria de falar – que a Medida Provisória nº 595, de 2012, vai ser modificada. Obviamente, nós vamos melhorá-la, mas que venha a atender os anseios da nossa sociedade. E ninguém aqui isoladamente vai resolver esse problema. E ninguém aqui vai ganhar no grito também. Aqui não tem ninguém ingênuo, ninguém bobo. Nós sabemos dos interesses da Nação, do Brasil, da importância dos portos. Quase 100% das nossas exportações se faz por via portuária.

Vários têm dito aqui, também o Maggi, que o problema não está só no porto, mas na nossa logística de um modo geral: rodovia, ferrovia, aérea, os acessos, de um modo geral, que contribuem. Eu fui Secretário de Estado da Infraestrutura de Santa Catarina no primeiro Governo do nosso amigo Luiz Henrique, e acompanhamos isso. E detalhe: É muito mais amplo do que nós ficarmos atentos somente à medida provisória. E a Medida Provisória não vai mudar o mundo aqui, não vai mudar o Brasil se nós aprovarmos 100%. A questão do CAP precisamos rever bem como uma série de outras situações.

**SECRETARIA-GERAL DA MESA****SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA****SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES**MP 595/2012 (5^a Reunião)

12/03/2013

Estamos na fase de ouvir. Nós não estamos decidindo nada, não é Relator? Nós não estamos decidindo nada; nós estamos ouvindo, discutindo, incluindo os trabalhadores, os empresários. Agora, vamos ouvir também os Governadores. Baseado também nos contatos que eu tenho tido com os membros da Comissão, todos os dias – a gente conversa no corredor, no plenário, aqui no Senado, na Câmara, trocando ideias – está claro que ela vai ser modificada. Em que não sabemos ainda. O Relator, com certeza, vai apresentar uma proposta que seja boa.

Acerca da questão do empresário, digo que não conheço nenhum empresário no mundo que invista, que abra ou constitua empresa para ter prejuízo. Precisamos deixar claro se que empresário é para ganhar dinheiro. Obviamente, dentro de critérios e normas, mas é para ganhar dinheiro, porque, com parte do lucro, o empresário tem que estar se atualizando, se modernizando, ele não fica com 100%, mesmo do lucro líquido. E, se o empresário não ganhar dinheiro, vai quebrar. Se o empresário quebrar é algo que não nos interessa porque virão outros empresários substituí-los e, se bobearmos, virão de fora, virão de outros países.

Então, vamos deixar claro que o problema não está somente nos portos, como falamos. Claro que a descentralização é boa. Meu Deus! Como pode alguém que conheça a burocracia do País – e o mundo inteiro está partindo para a descentralização, isso em qualquer lugar – pode não querer isso? O que nós precisamos é de descentralizar de forma competente, elaborarmos um bom relatório, atualizarmos a legislação e melhorarmos a fiscalização. Mas deixemos as pessoas trabalhar. E que venham mais investimentos aqui para nós.

Quero falar para os nossos convidados aqui, para os palestrantes. Cada um aqui fala o que pensa. Ninguém vai proibir Deputado e Senador de falar. Nós temos mandatos para isso, mas não significa que já seja uma decisão final. Alguém falou aqui, resolveu? Não, aqui são opiniões que vamos adequando, conversando para que possamos apresentar o melhor para todos.

Parabéns, Senador, parabéns aos convidados. Tomara que tenhamos sorte de ter mais audiências públicas com o nível dos nossos convidados de hoje.

Muito obrigado.

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

Passo a palavra às suas considerações finais ao nosso convidado, Sr. Mauro Santos Salgado, pelo Fenop, pelo tempo de três minutos.

O SR. MAURO SANTOS SALGADO – Agradeço a oportunidade de, mais uma vez, me manifestar, apenas tentando, sintetizando um pouco o que foi dito, comentários e perguntas feitas.

Em relação a preços, fez parte da minha apresentação – está, logicamente, disponibilizada – essa questão de preço. Nós reduzimos os preços de operação portuária no Brasil, efetivamente. O que o armador paga hoje ao terminal portuário é muito menor do que era anteriormente. Agora, há uma comparação. Eu sempre pergunto: está bom, é melhor, mas é barato ou é caro em relação ao resto do mundo? Essa é uma comparação que nós, operadores portuários, sempre quisemos fazer, e em outras partes do mundo operadores portuários querem fazer também, mas é extremamente difícil.

Uma revista semanal de circulação nacional, duas semanas atrás, incorreu mais uma vez – eu já alertei ao editor da revista – no erro de comparar preços de operação portuária Argentina, Xangai, Santos. Vem uma comparação absolutamente esdrúxula, sem sentido e até primária, porque é diferente em cada porto. Na Argentina, por exemplo, a operação portuária, não me lembro o valor, custa US\$85 a 90, mas não consideram o valor que o exportador paga para entregar a carga no terminal. E existe, são US\$160 dólares. Então, essas informações ficam fragmentadas e criam, ajudam a criar essa impressão errada em relação aos portos no Brasil.

De fato, os preços são os que estão aí, são preços menores do que eram. Vamos ganhar com escala. Este é o segundo aspecto: escala e ocupação de terminais portuários. Estou repetindo o que já havíamos falado e que foi também uma pergunta de um dos senhores.

Logicamente um terminal, como dissemos, tem que estar operando sempre próximo a 65% da sua ocupação. Mais do que isso ele é muito caro, menos do que isso ele é mais caro ainda. Por isso, defendemos a tese de que essa análise para implantação de portos tem que sempre feita levando-se em consideração *clusters* regionais, de forma que os portos sejam instalados para serem eficientes e não simplesmente para competirem uns com outros, porque isso não vai dar certo. Isso é assim no mundo todo e precisa ser assim. No Brasil, não somos

**SECRETARIA-GERAL DA MESA****SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA****SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES**MP 595/2012 (5^a Reunião)

12/03/2013

diferentes.

O terceiro aspecto, mais uma vez, é a questão da transição. É o último aspecto que eu gostaria de colocar. A Federação Nacional de Operadores Portuários, desde o primeiro momento, saiu em defesa da medida provisória. Nós entendemos que se trata de uma forma de o Governo incentivar a atividade portuária.

Desde a primeira semana seguinte à edição da medida provisória tivemos oportunidade, através da grande imprensa, de nos manifestar favoravelmente, mas precisamos criar a transição. Como disse, este é o último ponto, a última mensagem que eu gostaria de deixar: parte importante, fundamental dessa transição para que não tenhamos uma perda a curto e a médio prazos do que temos de mais valioso no comércio exterior brasileiro hoje, que são os portos públicos, é a prorrogação dos contratos que hoje existem. São prorrogações previstas, inclusive, já era para ser assim, já está previsto, mas agora precisam ser antecipadas, porque o modelo mudou. Se tivéssemos o modelo anterior prevalecendo, seria dessa forma, ou seja, daqui a 5 ou 10 anos, haveria nova licitação ou prorrogação, e o modelo seria esse. Mas agora temos um modelo que cria os terminais privados, com tempo indefinido de duração.

Então, para que essa transição seja calma e produtiva para o País, é importante que os contratos que existem hoje tenham a sua prorrogação antecipada, garantindo os investimentos que já estão aí, que têm que ser feitos nos terminais públicos, para que eles continuem atendendo ao comércio exterior.

Era só isso.

Muito obrigado pela oportunidade.

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

Passo a palavra, portanto, ao Sr. Sérgio Aquino, por três minutos, para a sua participação final.

O SR. SÉRGIO AQUINO GIACONNETTI – Sr. Relator, o Dr. Richard Klien pediu se poderia falar antes de mim. O senhor permite?

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Claro. Sem problema.

Com a palavra o Sr. Richard Klien, da Abratec, para suas considerações finais.

O SR. RICHARD KLIEN – Foi uma pena a Senadora Kátia não ter ouvido a nossa apresentação. Tenho tranquilidade de espírito de que vim aqui de peito aberto, cooperativo, fiz um *disclaimer*, uma declaração de início de que nunca fomos e não somos contra novos concorrentes. Ela faz essa acusação, e eu não tenho oportunidade de respondê-la. Vou responder por carta.

Agora, gostaria de entrar nas questões técnicas que foram levantadas aqui, porque, como os senhores repararam, a minha apresentação, a apresentação da Abratec foi muito específica. Foi sobrecarga geral. Eu me abstive de falar dos graneis.

Todos nós vemos no jornal que as filas imensas são de caminhões de graneis agrícolas. Ou seja, o problema portuário no Brasil está situado nos graneis agrícolas. Não me consta que a Vale esteja com problema com os graneis minerais; não me consta que a Petrobras tenha problemas com os graneis fósseis. Ouvimos aqui um depoimento de que o suco de laranja também viaja em granel e não tem problema. Os terminais de contêineres – e demonstre com números – estão tendo um crescimento espetacular, o que acho que responde à primeira pergunta, dos custos. Se os custos dos terminais não fossem razoáveis, nós não poderíamos ter esse comércio em contêiner. E aqui, em discussão anterior, o Dr. Jorge Gerdau nos perguntava: Qual é o porto do futuro, Richard? O que nós queremos para o futuro?

Ele também tinha essa imagem de que, quanto mais concorrência, melhor. Eu falei: É verdade, quanto mais concorrência melhor. Mas, no setor de portos, nós temos que olhar para o mundo, para aprender com o mundo.

Em um minuto, eu vou fechar essa questão do mundo.

Mas, sobre custos, oito por cento, Sérgio, é o número que eu lhe falei: oito por cento é o custo portuário de um contêiner que começa 300Km de São Paulo e vai para Cingapura. O transporte marítimo é 45%, R\$3,6 mil; o transporte terrestre, R\$2,4 mil, 300Km; os trâmites burocráticos, R\$1.385,00; e o custo portuário, THC, o custo que o armador cobra do usuário por todos os serviços do terminal e com margem de lucro muito generosa, R\$626, que dá um total de R\$8 mil.

Dizer que os portos estão atrapalhando o comércio em contêiner de carga geral é uma afronta, e

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

isso não é verdade. Nós precisamos que todos os senhores entendam isso e, para isso, eu gostaria de fazer pela enésima vez um convite: que todos viessem visitar qualquer terminal de contêiner e, de preferência, que fossem visitar o maior terminal de contêiner do Hemisfério Sul, que fica em Santos, Santos Brasil.

Então, nós estamos aqui para organizar visitas, Sr. Relator. Eu lhe peço assim: pelo amor de Deus, organize uma viagem com os Parlamentares para irem lá para ver o terminal de contêiner, que funciona conforme os nossos clientes armadores nos melhores padrões e com a mesma produtividade que Hamburgo, Bremen, Roterdã. E nós esperamos poder continuar contribuindo com esse esforço, para entendermos que o nosso País precisa de portos para desenvolver-se.

Agora, sobre as melhores práticas.

Sobre os graneis, eu vou fazer um comentário. No dia 1º de dezembro de 2010, eu fui conversar com a Senadora Kátia Abreu e fiz a ela uma apresentação, essa a que ela se referiu aqui. Nessa época, eu tinha acabado de fazer o IPO da Santos Brasil. A Santos Brasil foi um consórcio de cuja licitação participamos. Pagamos realmente US\$280 milhões de ágio para receber um terminal, Vietnã, que custou R\$2,3 bilhões para reconstruir, e que hoje é citado por toda a imprensa internacional. Vem estudante do mundo inteiro para ver o terminal e para ver a integração que promovemos em um país extremamente complexo, que é o Brasil. Realmente é rentável. Graças a Deus, que é rentável! Quer dizer, graças a Deus que é rentável. Agora, é rentável para os seus sócios e para o mercado. Nós fizemos a abertura de capital, eu fui à Europa e aos Estados Unidos, e observei que os investidores são muito ciosos com o seguinte: como é que funciona no mundo e como é que funciona no Brasil? Eles querem que a gente aqui siga as melhores práticas.

Então, conversando com alguns dos senhores, eu tive a oportunidade de dizer, e quero reafirmar... Eu distribuí hoje, aqui, duas folhas de uma revista. São os cem maiores portos de contêineres do mundo: Santos é o número 42. Vou falar, para responder três perguntas.

Esses portos aqui, os cem maiores portos: há porto de 30 milhões de contêineres, Xangai, seis brasis – um porto, seis brasis; Roterdã, dois brasis – quatro Santos, mas dois brasis; Nesses cem terminais do mundo, megaterminais de contêineres, demora-se, com certeza, oito anos entre anos entre a decisão de fazê-lo e a inauguração, porque tem de haver planejamento macro; tem de haver negociação com a cidade, com a municipalidade; tem de haver financiamento, depois o projeto de engenharia, depois o licenciamento. Isso não é ação de ninguém. É assim mesmo! Demora a se fazer um porto. Com certeza, um porto demora oito anos para ser feito em Roterdã ou em Marrocos – acabaram de construir um porto enorme lá, equivalente a três portos de Santos, um porto de *transhipment* – e, nos Estados Unidos, demora até mais. Em Hamburgo, eles construíram um porto, que foi inaugurado agora, por dez anos. Por isso, citei o número de dez anos.

E há a seguinte característica: nesses 50 maiores terminais do mundo, portos do mundo, o senhor sabe, Sr. Relator, quantos operadores existem por porto? Nós, aqui, estamos procurando, o tempo todo, mais concorrência, não é? São dois operadores. Em Xangai, há um; em Singapura, um; em Hong Kong, três – estou indo pela ordem –; em Xanten, um; em Busan, dois; em Ningbo, quatro; em Guangzhou, três; em Dubai, um.

Imagina que eu, Richard Klien, consigo pegar o precioso dinheirinho que tenho no Brasil, vou para Dubai e peço para construir um porto no deserto. Chego a Dubai e digo: “Bom, vou contratar a melhor empreiteira que existe aqui, em Dubai, a melhor empresa local, a Odebrecht daqui, e vou começar a construir meu porto”. Nenhum país do mundo admite isso. Desses cem portos que estão aqui, não há nenhum porto em que a nação, o Estado tenha entregado ao privado o terreno e o direito de explorar a atividade de porto. Por quê? Porque, são dois terminais de contêiner por porto. Como é que se vai entregar um terminal para um privado numa atividade importante como essa?

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Dr. Richard, peço que conclua, por favor.

O SR. RICHARD KLIEN – Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Eu lhe agradeço.

Com a palavra, portanto, por três minutos...

Eu pediria aos senhores convidados... Ainda há pouco, eu tive de interromper a fala do Dr. Richard, porque já estávamos indo para oito minutos de explanação. Peço que possamos concluir.

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

Com a palavra, o Dr. Sérgio Aquino, por três minutos.

O SR. SÉRGIO AQUINO – Obrigado, Senador Eduardo Braga.

Vou ser bem rápido ao tratar dos temas que foram colocados.

Primeiro, quero destacar a questão do porto 24 horas. Inclusive, foi mencionado que a Codesp, administradora do porto, não trabalha por 24 horas. Trabalha, sim! Só não trabalha durante esse tempo o administrativo. Todo o sistema portuário de Santos trabalha por 24 horas. Agora, o problema é muito maior: não vai bastar que todas as áreas trabalhem por 24 horas. Se não implantarmos um sistema informatizado, como existe no mundo inteiro, e o agente único de fronteira, para que somente um ente do Poder Público libere a carga, como ocorre no mundo, não vamos reduzir tempos de liberação.

Com relação à capacidade dos portos, foi perguntado aqui se alguém tem um estudo. O Governo Federal, há quatro anos, contratou uma licitação internacional e contratou uma consultoria internacional, a Louis Berger, que é respeitada no mundo inteiro, para fazer uma avaliação da capacidade do Porto de Santos. Todos os estudos estão à disposição. Isso é do Governo Federal, que pagou a conta.

O Porto de Santos tem plena capacidade, com os novos terminais que estão iniciando operação neste ano. Quanto a contêineres, ele está atendido até 2024. Está atendido quanto à capacidade de granéis líquidos, precisa apenas de novos pontos de atracação, que o Governo ainda não licitou na Alemoa. E, quanto a granel sólido, é preciso que haja novos pontos de atracação, é preciso seja feita uma expansão. Estão aguardando as licitações. Então, o Porto de Santos tem problemas de pontos de atracação, mas o trabalho da Louis Berger apontou o seguinte: o problema são os acessos. Se não resolver a questão dos acessos, o porto vai se estrangular.

Perguntaram outra coisa: qual a consequência se o CAP continuar do jeito que está? Conhecendo portos no mundo inteiro, posso dizer que é catastrófica. Os administradores dos portos do mundo inteiro querem se aproximar da comunidade, para resolver os planejamentos. Não há o problema de fila de caminhão só, não. Trata-se de planejamento futuro. Estão se esquecendo de que, pela Constituição brasileira, quem define lei de uso e ocupação do solo é o Município, não é o Governo Federal, nem a União, nem o Governo do Estado. Se o Município não se entender e não disser “aqui, vai poder haver porto”, não adianta. E é no CAP que isso se faz. Foi no CAP que nós expandimos a área portuária de Santos com mudança de legislação.

Para finalizar, senhor coordenador, quero apenas destacar quais são os temas que entendemos fundamentais: tratar das responsabilidades do Governo, descentralizar, modernizar a administração, dando condições para os diretores administrarem. Ser diretor de porto hoje é ser um herói. Nós precisamos resolver o treinamento laboral, não dá para querer que trabalhador pense diferente se, durante quase 20 anos, não se foi dado nem um curso moderno e nem curso comportamental. Nós precisamos equalizar os dois regimes, principalmente dentro do porto. Se o Governo disse que terminal privativo que está dentro do porto pode continuar, é direito adquirido, pode, mas cumpra todos os regramentos do porto.

Nós estamos tendo um problema seriíssimo de trânsito em Santos, no porto de Santos, que começou com um terminal privado que começou a operar soja este ano e que não utiliza o parque regulador dos caminhões. E isso gerou uma reação em cadeia (*fallha na gravação*)... porto, regra única.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Agradeço a V. Ex^a e parabenizo-o pela atenção ao tempo.

Passo a palavra ao Prof. Fleury, para as suas considerações finais.

O SR. PAULO FERNANDO FLEURY – Muito rapidamente. Olhando para o futuro. O Brasil está passando por uma revolução, envolvendo o setor logístico. Estou falando de ferrovia, rodovia, portos, navios.

O que está acontecendo? Primeiro, os empresários brasileiros, os executivos brasileiros mudaram completamente a sua percepção sobre a importância do, na época, chamado transporte – ninguém falava em logística ainda. E eles perceberam – hoje se tem contato no mundo inteiro, todo mundo viaja – que o Brasil hoje, de longe, na América Latina, é o país que tem o maior conhecimento e aplicação do conceito de logística que envolve, obviamente, portos e ferrovias.

Outro fator importantíssimo é o que está acontecendo no Norte do País.

Há mais de 50 anos, havia um Senador aqui que defendia a ideia de se fazer o transporte dos grãos não através do Sudeste, mas através do Norte – Maranhão, por exemplo –, usando hidrovias. Depois de 60

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

anos, agora se começa, de fato, a falar-se em hidrovia. Isso vai criar uma redução de custo gigantesca. Porque o que acontece hoje? Pega-se a soja lá no Mato Grosso, anda-se três mil quilômetros, para chegar a Santos ou Paranaguá, põe a soja num navio e, depois, sobe a costa toda para chegar ao Norte de novo. Imagine você sair do Norte, da plantação, e ir direto para o porto.

Então, eu diria o seguinte: esse é um tema da maior relevância do qual a maioria das pessoas não tem conhecimento. Por quê? Porque, no passado, esse troço era o caminhoneiro que fazia, era aquela coisa romântica. O diretor jamais iria pensar em cuidar de problema de transporte, porque achava que, disso, se cuidava da forma mais simples. Agora não. Agora, a visão é de uma ferramenta que ajuda a aumentar a competitividade das empresas.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Agradeço a V. Ex^a e passo a palavra ao Sr. José Rebelo III, da Fenavega, para suas considerações finais, por favor.

O SR. JOSÉ REBELO III – Agradeço, em nome da Fenavega, pela oportunidade e reforçar a ideia de que os terminais privados de áreas privadas, ou seja, fora das áreas públicas, são vitais para o sistema portuário brasileiro. Então, devem ser olhados dessa forma.

Como o Dr. Paulo acabou de falar - até foi oportuno a palavra ter vindo para mim -, esses terminais privados podem fazer essa função, esse papel de alimentadores dos terminais realmente exportadores e, no sentido contrário, abastecem regiões que são desprovidas de condições de acessos melhores, como no caso da Região Amazônica. Então, os terminais privados têm que passar a ser olhados como parte desse sistema portuário e, por isso, é muito importante que sejam realmente olhadas com muita atenção as demandas do setor que foram apresentadas aqui em foram de propostas.

Então, quero desejar também um bom trabalho ao Sr. Relator.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Agradecendo a V. S^a, passamos a palavra ao Sr. Willen Manteli, para, em nome da ABTP, apresentar as suas considerações finais.

O SR. WILLEN MANTELI – Primeiramente, quero agradecer a oportunidade e dizer que, evidentemente, nós estamos numa mudança portuária, mas não é o momento para pensar em mudar o todo. Acho que temos de mudar por partes. O que é prioritário hoje? Investimentos. Quando o Senador Maggi falou que vão bilhões para o ralo, trata-se do custo Brasil para a ineficiência. Mas eles não vão para o ralo, vão para a China, vão para os Estados Unidos, vão para os nossos concorrentes, gerando riqueza lá fora e emprego. Esse é o grande problema.

Por isso, senhores, é importante liberar esses empreendimentos, esse financiamento, essa solicitação que esse conjunto de entidades está fazendo, ou seja, de adaptar de imediato esses contratos, que são de terminais importantes. Primeiramente, pelo cumprimento da lei; segundo, por uma questão de isonomia. Se todos tiveram mais 25 anos, sejam os terminais privados, sejam os terminais que foram licitados depois, por que os patinhos feios não podem devem ter esses 25 anos? Então, essa é uma colocação. A outra é quanto ao problema da substituição da chamada pública, do processo seletivo, por um mero anúncio público. Repito, a chamada pública vai afastar investimentos. Se olharmos para os países desenvolvidos, eles usam aquelas áreas ao longo dos canais e dos rios para atrair empreendimentos produtivos. Essa mesma mentalidade é que temos de copiar; o que dá certo temos de copiar. E, como sou ABTP e tenho terminais arrendados e terminais privados, o meu papel é tentar pacificar isso.

Quero lembrar um dado: em 1993, os terminais privados movimentavam 78% das cargas em todos os países. Depois da privatização, com os arrendamentos, com a construção de modernos terminais, os terminais, de 78%, passaram a movimentar hoje apenas 65%. Então, há um equilíbrio. Nós temos de pacificar o setor. Esse é o meu papel. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Agradecendo a V. S^a, passamos, finalmente, a palavra ao Sr. José Augusto de Castro, da Associação de Comércio Exterior do Brasil, para suas considerações finais.

Lembro aos Srs. Deputados e Senadores que ainda faremos a deliberação da ata e de dois requerimentos que estão sobre a Mesa.

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

MP 595/2012 (5ª Reunião)

12/03/2013

Com a palavra o Sr. José Augusto de Castro.

O SR. JOSÉ AUGUSTO DE CASTRO – Agradeço o convite para participar desta audiência pública. Para nós é sempre importante expor o nosso ponto de vista. Saio daqui com a sensação de que existe uma real possibilidade de que o CAP seja mantido. Anteriormente, antes da edição da MP, imaginávamos que o CAP seria transformado em órgão consultivo, deixando de ser deliberativo. A gente tinha dificuldade em acreditar que isso fosse verdade, que uma coisa que estava funcionando mudasse, mas, infelizmente, aconteceu. Hoje, pelo menos, a gente sai daqui com a expectativa de que isso possa ser revertido.

Acho fundamental o que foi mencionado, de forma geral, por todos os participantes, ou seja, de que o Brasil trabalha no sentido de reduzir custos. É inadmissível, no dia de hoje que, se vamos exportar 1 tonelada de soja por US\$ 550,00, vamos pagar, desses US\$ 550,00 US\$ 150,00 para trazer a soja do Mato Grosso até Santos, mais os custos portuários e administrativos. No final, não estamos exportando soja, estamos exportando frete. Então, nós temos de mudar.

Quando dizíamos hoje que 1 tonelada de soja custa US\$ 550,00 não podemos nos esquecer de que temos de exportar produtos manufaturados. Se nós fôssemos transformar esse tipo de custo para o manufaturado, nós perderíamos competitividade. Com a soja, qualquer que seja a cotação no mundo, hoje, temos condições de competir, mas, com o manufaturado, não temos. Então, temos de pensar que manufaturado gera exportação, gera muito mais emprego, gera principalmente estabilidade. A decisão de exportar manufaturado é da empresa exportadora; a decisão de exportar soja e a definição do preço não é do exportador, quem define o preço é o mercado importador. Então, temos de trazer para o Brasil o poder de decidir o que exportar e quando exportar.

Muito obrigado pela minha presença aqui.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Agradecendo as palavras do Sr. José Augusto, declaramos encerrada esta fase.

Submeto à deliberação, primeiramente, a dispensa da leitura e a aprovação da ata da reunião anterior.

Os Srs. Senadores e Deputados e as Sr^{as}s Senadoras e Deputadas que concordam queiram permanecer como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovada.

A ata irá à aprovação.

Submeto também à apreciação dois requerimentos à Mesa. Um de autoria do Sr. Deputado Federal Manoel Júnior, convidando a Dr^a Sílvia Helena de Alencar Felismino, Presidente do Sindireceita para participação.

Coloco em discussão. (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discutir, encerro a discussão.

Em votação.

Os Srs. Senadores e Deputados e as Sr^{as}s Senadoras e Deputadas que concordam queiram permanecer como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovado.

Requerimento de autoria da Senadora Lúcia Vânia, para que seja ouvido o Sr. Frederico Bussinger em audiência pública na Comissão.

Em discussão.

Não havendo quem queira discutir, coloco em votação.

As Sr^{as}s e os Srs. Deputados e Senadores que concordam permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovado.

Esses irão participar, portanto, da audiência pública do dia 19/03/2013, na condição de quinto e sexto convidados, completando, portanto, a audiência do dia que estabelecemos como sendo extra.

E ficamos com a pendência para deliberação na próxima terça-feira de mais um dia para ouvirmos os Srs. Governadores.

Encerrada esta reunião, convocamos a próxima reunião para a próxima terça-feira, no horário



SECRETARIA-GERAL DA MESA

SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA

SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES

MP 595/2012 (5^a Reunião)

12/03/2013

regimental. Perdão: amanhã, no horário regimental, para termos uma nova rodada de audiências públicas.

(Iniciada às 14 horas e 52 minutos, a reunião é encerrada às 18 horas e 31 minutos.)



SECRETARIA-GERAL DA MESA

SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA

SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES

MP 595/2012 (5^a Reunião)

12/03/2013
