



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

ATA DA 9ª. REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA DESTINADA A EXAMINAR E EMITIR PARECER SOBRE MEDIDA PROVISÓRIA Nº 595, ADOTADA EM 7 DE DEZEMBRO DE 2012, QUE "DISPÕE SOBRE A EXPLORAÇÃO DIRETA E INDIRETA, PELA UNIÃO, DE PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS E SOBRE AS ATIVIDADES DESEMPENHADAS PELOS OPERADORES PORTUÁRIOS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS." REALIZADA NO DIA 26 DE MARÇO DE 2013, ÀS 14H30 HORAS, NO PLENÁRIO Nº 2, DA ALA SENADOR NILO COELHO, DO SENADO FEDERAL.

Às quatorze horas e quarenta e cinco minutos do dia vinte e seis de março de dois mil e treze, na Sala número dois da Ala Senador Nilo Coelho, sob a Presidência Deputado José Guimarães, reúne-se a Comissão Mista da Medida Provisória nº 595, de 2012, com a presença dos Senadores Eduardo Braga, Humberto Costa, Flexa Ribeiro, Eduardo Amorim, Blairo Maggi, Ciro Nogueira, Sérgio Souza, José Pimentel e Armando Monteiro; das Senadoras Kátia Abreu, Ana Rita e Lúcia Vânia; dos Deputados Geraldo Simões, Edinho Bez, Manoel Junior, Marcos Montes, Cesar Colnago, Onyx Lorenzoni, Milton Monti, Márcio França, Arnaldo Jardim, Jorge Bittar, Roberto Santiago, Mendonça Filho e Glauber Braga; e da Deputada Iriny Lopes. Registra-se a presença de parlamentar não membro da Comissão: os Deputados Raul Henry e Augusto Coutinho e o Senador Wellington Dias. Deixam de comparecer os demais membros. Havendo número regimental, a Presidência declara aberta a presente Reunião destinada à realização de Audiência Pública para debater a Medida Provisória. O Presidente submete ao Plenário a dispensa da leitura da Ata da Reunião anterior, que é aprovada. Em seguida, o Presidente chama os expositores João Constantino Motta, Secretário de Estado do Planejamento, Gestão e Participação Cidadã do Estado do Rio Grande do Sul; Eracy Laffuente, Coordenador Executivo de Infraestrutura da Casa Civil do Estado da Bahia; Eduardo Campos, Governador do Estado de Pernambuco; e Gleisi Hoffmann, Ministra de Estado Chefe da Casa Civil, para integrarem a mesa e, nessa ordem, realizarem suas respectivas exposições. Os convidados procedem às suas apresentações. Ao término das exposições, o Senhor Presidente dá início à fase de interpelações parlamentares, bem como de réplicas e tréplicas dos convidados. Fazem uso da palavra os seguintes Parlamentares: Senador Humberto Costa, Deputado Onyx Lorenzoni, Deputado Mendonça Filho, Senador José Pimentel, Deputado Glauber Braga, Deputado Arnaldo Jardim, Senadora Kátia Abreu, Deputado Milton Monti, Deputado Beto Mansur, Deputado Raul Henry, Deputada Iriny Lopes, Deputado Márcio França, Deputado Edinho Bez e o Senador Eduardo Braga. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a Reunião às dezessete horas e dezenove minutos, lavrando eu, Marcos Machado Melo, Secretário da Comissão, a presente Ata, que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente, Deputado José Guimarães e

publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com o registro das notas taquigráficas.

Deputado José Guimarães
Presidente



(Texto com revisão.)

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Boa tarde a todos e a todas.

Havendo número regimental, declaro aberta a 9ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, submeto à apreciação dos Parlamentares a aprovação da ata da reunião anterior.

Os Srs. Parlamentares que concordam com a ata permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovada.

A presente reunião destina-se à realização da 9ª Audiência Pública da Comissão Mista. Convidamos para a nossa mesa os seguintes convidados: a Srª Ministra de Estado Chefe da Casa Civil, Gleisi Hoffmann; o Sr. Eduardo Campos, Governador do Estado de Pernambuco; o Sr. João Constantino Motta, Secretário de Estado do Planejamento, Gestão e Participação Cidadã do Estado do Rio Grande do Sul, representando aqui o Sr. Governador do Estado, Tarso Genro; o Sr. Eracy Lafuente, Coordenador Executivo de Infraestrutura da Casa Civil do Estado da Bahia, aqui representando o Governador Jaques Wagner.

Peço que os senhores convidados tomem assento aos seus lugares.

É uma audiência pública bastante concorrida e vai ser necessária a atenção de todos os Srs. e Srªs Parlamentares.

Pela metodologia já aprovada, nós vamos ouvir inicialmente...

Srs. Parlamentares, nos ajudem a iniciarmos a nossa audiência pública. Os cumprimentos virão depois.

Nós vamos ouvir, então, os dois Secretários. Em seguida, o Governador Eduardo Campos e, por último, a Ministra Gleisi.

Pela ordem dos convidados, chamamos o Sr. João Motta, representando o Governador Tarso Genro, do Rio Grande do Sul, que disporá do tempo máximo de dez minutos.

O SR. JOÃO CONSTANTINO PAVANI MOTTA – Ex^{ma} Srª Ministra, Srs. Deputados, Governador Eduardo Campos, Srs. Senadores, registro aqui brevemente o entendimento do nosso Governo de Estado, do Governador Tarso Genro, a respeito desse tema que é objeto desta audiência pública.

Entendemos que a Medida Provisória nº 595 representa para todos nós, especialmente para os Estados que já possuem infraestrutura portuária, a possibilidade de qualificarmos as normas, as regras, enfim, que sintetizam e articulam a chamada operação portuária no Brasil, buscando uma racionalidade dos custos, ampliando a qualidade e a competitividade dos nossos portos, ampliando a capacidade de investimento, tanto na área pública, como na privada, para termos uma infraestrutura mais compatível com o processo de



desenvolvimento do País. Implantando também uma visão estratégica que avance a consolidação de uma visão mais sistêmica sobre operação portuária no Brasil, como eu disse, com regras, modelos, contratos de caráter nacional, fazendo com que o planejamento das operações ocorram a partir de regras que atinjam a todos e sejam comuns.

Entendemos que a discussão mais recente sobre o tema da autonomia deve ser vista e deduzida a partir dessa lógica. Não achamos metodologicamente correto articularmos uma discussão sobre autonomia separadamente dessa construção conceitual. Entretanto, achamos que as sinalizações que o Governo vem dando sobre a possibilidade de buscarmos uma alternativa sobre esse tema da autonomia que preserve minimamente o poder dos Estados de estabelecer gestão sobre seus portos, compatibilizando isso com as regras nacionais sejam o melhor caminho.

Nesse sentido, portanto, Ministra Gleisi Hoffmann, e demais Deputados, Senadores e Senadoras, achamos que esse processo avança para que, incorporando, inclusive, recentemente, vários itens demandados pelas centrais sindicais, possamos, a partir dessa reunião na Comissão conjunta, avançarmos na busca de um entendimento sobre sistemas que ainda restam ser mais bem debatidos e refletidos por todos nós.

Em síntese, estamos diante de um desafio que busque ampliar a infraestrutura portuária e a modernização da gestão portuária no Brasil e achamos isso muito positivo. Estamos juntos nesse processo, temos compromisso com esse processo, apoiamos a iniciativa do Governo. Achamos que esse processo deve ser bem concluído por todos nós de forma concertada e acordada porque se trata de fato de um processo que tem tudo a ver com o atual processo de desenvolvimento econômico do Brasil.

Parabéns a todos e que nós tenhamos boas conclusões neste nosso trabalho.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, Secretário de Planejamento do Rio Grande do Sul, João Motta.

Com a palavra o Sr. Eracy Lafuente, representando aqui o Governador Jaques Wagner.

O SR. ERACY LAFUENTE – Saúdo o Presidente da Comissão, Deputado José Guimarães; a Ministra Gleisi Hoffmann; o Governador Eduardo Campos; o Senador Eduardo Braga; o colega Motta, representando o Governador do Estado do Rio Grande do Sul, Tarso Genro; Deputados e Senadores aqui presentes.

Em primeiro lugar, quero salientar e trazer as desculpas do Governador do Estado da Bahia, que não pôde estar aqui presente, mas que se impõe a apresentar as nossas posições relacionadas à Medida Provisória nº 595.



Eu trouxe uma apresentação, mas vou fugir dela, salientando, primeiro, o agradecimento à União por ter a coragem de editar uma medida provisória que eleva e traz a discussão da agilidade para aporte em infraestrutura logística neste País.

Nós temos vários modelos de portos no Estado da Bahia. Aqueles administrados pela empresa pública Codeba, não só em Salvador como também em Aratu, e ainda os terminais de uso privativo que se estabeleceram, instalaram-se na Baía de Aratu.

Nós estamos buscando um novo modelo que possa traduzir para o detentor de carga um menor dispêndio de investimento nessa logística, não onerando os custos para o transporte para o mercado externo, bem como da recepção interna. Nós estamos trazendo um modelo no qual nós nos espelhamos na 595, no qual nós vamos estabelecer um Terminal de Uso Privativo na constituição de uma sociedade de propósito específico, na cidade de Ilhéus, que nós estamos denominando Terminal Portuário do Porto Sul, que tem no seu aspecto de alimentação logística uma ferrovia de 1.500km, que vai do oeste ao leste do País, levando variadas cargas, pelos estudos de demanda, entre as quais os granéis sólidos, que vão desde minérios a grãos, bem como líquidos e outras cargas que poderão ser manufaturadas através de contêineres, entre eles, como vocês todos já conhecem, a situação do algodão, bem como a atividade de hortifrutigranjeiros e outros aspectos relacionados à metalurgia, a polos mecânicos que possam ser favorecidos.

Nesse sentido, o Governador Jaques Wagner, por intermédio do seu Governo, é amplamente favorável à Medida Provisória nº 595, que flexibiliza e cria condições para investimentos ágeis e de grande vulto para esse porto. É um porto que nós imaginávamos... e começamos com um Capex de R\$3,5 bilhões e, hoje, está orçado em R\$5,2 bilhões. E esse só pode ser feito por meio de grandes aportes ou da União ou por grandes detentores de cargas, entre eles a mineração.

Nós já temos algumas atividades de mineração, dentre as quais elegemos a Bamin, a Biominer, a Santa Fé, a SAM, que é do Grupo Votorantim, bem como outros granéis, e aí ligado a grãos, o Universo Verde – estamos estudando a atividade de empresas já do ramo, como Cargill e ADM – e outras cargas.

Assim, para não tornar exaustivo e podermos ser ágeis na discussão sobre o assunto, o Governo da Bahia se manifesta não verificando em nenhum aspecto da 595 elementos que possam agredir o Pacto Federativo. Muito pelo contrário. Defendemos que, nesse serviço portuário, que é um serviço que, na Constituição, é da competência da União, nós encontramos um caminho para aquilo que o Sr. Gerdau levanta, que são os portos industriais poderem ser alavancados, planejados pelos Estados em comum acordo com a União, e buscarem autorizações relacionadas a Terminais de Uso Privativo que possam, a partir da 595, fazer o desembarque e o embarque, transportando variadas cargas



com um esforço que já era anteriormente um esforço privado, podendo ser agora conjugado com vários detentores de cargas, diminuindo custos e maximizando esforço, dando sustentabilidade ambiental e sustentabilidade econômica, e não tendo um paliteiro, com vários esforços de pontes *offshore* ou mesmo de quebramar, para que possam, nessas linhas de infraestruturas logísticas portuárias, desembarcar várias cargas. Assim, será possível dotar a economia do Estado da Bahia, para vocês terem um exemplo, de condições, em um minério de ferro empobrecido, de competitividade para exportar para a China, para a Índia e outros consumidores de minério de ferro, bem como para que possa ser uma atividade logística, e também desobstruir na área de grãos, favorecendo os produtores rurais.

Em suma, é isso. Nós, sinteticamente, estamos muito esperançosos de que tenhamos rapidamente uma aprovação, independentemente de ajustes que possam vir, tanto na área de venda de força de trabalho quanto naqueles aspectos mais técnicos de ressarcimento, ou mesmo daquilo que for investido pelo privado ser adquirido pela União ou pelos Estados. Esses detalhes técnicos podem ser discutidos com os Srs. Deputados e os Srs. Senadores e pode ser aprimorado.

No mais, agradeço a oportunidade de trazer essa experiência, que nós já estamos realizando, pela ampla possibilidade de os Terminais de Uso Privativo embarcarem e fazer o transporte portuário, com vários detentores de carga os favorecendo, e não ficando preso a equações que muitas vezes foram levantadas por armadores ou operadores de carga.

Muito obrigado a vocês, por trazermos essa oportunidade e inovação que estamos fazendo no Porto Sul, na Bahia.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, Sr. Eracy Lafuente, que representa aqui o Governador do Estado da Bahia.

Ouviremos, agora, S. Ex^a o Sr. Governador Eduardo Campos, do nosso querido Estado de Pernambuco, vizinho sempre com o meu Ceará.

O SR. EDUARDO CAMPOS – Muito bem. Quero cumprimentar o Presidente desta Comissão, Deputado José Guimarães; o Relator, Senador Eduardo Braga; a Ministra Gleisi, representando aqui o Governo da Presidenta Dilma; os Srs. Secretários de Estado que representam os Governadores Tarso Genro e Jaques Wagner; os Srs. Senadores e as Senadoras; os Srs. Deputados e as Sr^{as} Deputadas; os representantes dos trabalhadores portuários; senhores e senhoras da imprensa.

Primeiro, quero saudar essa oportunidade de termos aqui um diálogo objetivo que busca contribuir com o País. Nosso objetivo, na verdade, é melhorar a medida provisória que veio ao encontro de um desejo da sociedade de melhorarmos o chamado custo Brasil, o custo da logística brasileira. Ao lado de um conjunto de outras medidas se encontra essa medida dos portos.



O fato é que nós não tivemos oportunidade de fazer um debate prévio, como gostaríamos, sobre a medida. Nós tivemos a oportunidade de técnicos do Governo de Pernambuco participarem de discussões na Casa Civil, ainda em teses gerais, quando apresentamos o Porto de Suape, mas não tivemos oportunidade de participar desse debate em nível dos governadores, pelo que eu saiba.

Esse debate, disse o Ministro Leônidas que teria, no entender do Governo, como palco o Congresso Nacional. E é bom que seja o Congresso Nacional, porque ele aqui expressa a pluralidade da sociedade brasileira e da visão do Brasil.

Estou muito à vontade porque aqui estive durante três mandatos, com que me honrou o povo de Pernambuco. Reencontro muitos amigos e companheiros que aqui continuam servindo a esta Casa e ao País.

Eu trago, na verdade, uma pequena apresentação sobre o Porto de Suape, para depois irmos a um ponto específico, já que sei que o trabalho desta Comissão permitiu se avançar em relação a dois outros temas que me preocupavam.

Quanto à questão dos trabalhadores, que foi levantada inicialmente por um conjunto de Parlamentares, a negociação permitiu o aperfeiçoamento da norma no que tange às preocupações dos trabalhadores. Eu saúdo esse entendimento, que foi expresso pela própria Presidenta Dilma na semana da medida provisória. Ela colocou com toda clareza que a posição do Governo era essa.

Segundo, a preocupação era sobre o ambiente de concorrência no mundo privado. Parece-me que o diálogo com um conjunto de empreendedores de uma situação e de outra situação, do porto público, de quem estava fora do porto privado, tem evoluído de maneira satisfatória.

Cabe-me, aqui, no caso, tratar de um terceiro ponto que é da nossa preocupação. Pode não ser do Estado do Rio Grande do Sul e nem do Estado da Bahia e eu respeito, mas é preocupação nossa, de nós, pernambucanos, que é a preocupação com situações como a do Porto de Suape. Temos dez Estados na Federação que têm portos, temos dez portos sob a gestão de Estados e três sob a gestão de Municípios.

No caso, Pernambuco, tem dois portos sob a gestão do Estado, e dois portos em situações diferentes uma da outra. O primeiro e mais antigo, de onde surgiu a nossa cidade e o nosso Estado, é o Porto do Recife. Foi-nos concedido nos idos de 2001 porque a Companhia Docas de Natal já não conseguia gerir, como tantas outras Companhias Docas, no padrão que se desejava à época. E se passou ao Governo na busca de se revitalizar o que era ainda a área operacional possível do porto e dar um outro destino à área que já não era mais operacional.



Outro porto, que é o Porto de Suape, surgido no final dos idos de 1960, um porto que foi pensado ainda dentro da estratégia militar brasileira, no ambiente de guerra fria, num ponto estratégico, que foi pensado dessa forma, e o Eliezer Batista ofereceu a Pernambuco esse projeto no final dos anos 60 e, a partir dali, numa sequência de governos, dos mais diversos partidos, começaram a fazer esse porto única e exclusivamente, até o final dos anos 90, com recursos estaduais.

Até que, do final dos anos 90 em diante, começam a entrar recursos federais por esforço da nossa Bancada Federal aqui, com instrumentos das chamadas emendas de Bancada, e, mais adiante, com recursos federais ainda no governo do Presidente Fernando Henrique, que foram intensificados de forma expressiva durante o governo do Presidente Lula. Mas, se somarmos os recursos gastos na infraestrutura desse porto, de todos os tempos e de todos os governos, ainda há mais recursos estaduais do que recursos federais investidos dentro do porto, na infraestrutura do porto. Um porto que se alterou de forma muito expressiva nos últimos anos em função de empreendimentos que chegaram, como o empreendimento da refinaria, da petroquímica e de tantas outras plantas.

Podemos voltar. Na verdade, essa é a área do... O quanto é estratégico. Esse não é um porto de Pernambuco, esse é um porto do Brasil. Segundo os documentos da logística brasileira, esse é um porto...

(Soa a campainha.)

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Por favor, os Parlamentares não estão sequer conseguindo ver o eslaide. Então, vamos pedir compreensão aos amigos da imprensa, inclusive aos fotógrafos, porque não estávamos vendo nem a metade. Pedimos a compreensão para que todos os Parlamentares possam acompanhar a exposição do Governador.

Desculpe, Governador.

O SR. EDUARDO CAMPOS – Por nada.

Bem, Sr. Presidente, na verdade esse é um porto da estratégia logística do Brasil. A uma distância de 800km estão sete capitais nordestinas, cinco aeroportos internacionais, cinco portos internacionais, um porto fluvial e 34 milhões de brasileiros estão a 800km de raio do porto.

A 300km temos quatro capitais, dois aeroportos internacionais, três regionais, quatro portos internacionais e 12 milhões de pessoas e 35% do PIB nordestino. Esse porto, na verdade, segue um plano diretor elaborado com uma visão até o ano de 2030.

Participaram várias entidades do Governo Federal para a elaboração desse plano diretor, universidades, o BNDES, a Secretaria de Portos, técnicos da Antaq, consultorias internacionais, como o Porto de Roterdã, nos ajudaram a construir essa visão estratégica e esse zoneamento do porto, que tem uma retroárea de 13 mil hectares, é o porto mais verde do mundo porque tem toda uma área de reserva.



Esse porto é o único que chegou até o final da linha da lei de 2001, que exigia que fosse feito o Plano de Desenvolvimento do Zoneamento e o Plano de Arrendamento de Áreas até 2012. Tanto é que a Presidenta Dilma assinou o decreto, o chamado PDZ desse porto, no dia 25 de maio de 2011.

Podemos passar.

No que tange à questão da gestão do porto, que se altera de forma expressiva, já temos 105 empresas trabalhando no Complexo Industrial de Suape. Temos uma logística de pessoas, de máquinas, de carga complexa. Aprendendo com os erros dos velhos portos, nós temos o suporte do Movimento Brasil Competitivo e da Century para a gestão de todo o complexo portuário.

No que diz respeito à questão da gestão ambiental, da gestão de novos negócios, à operação, à infraestrutura, à gestão de contratos, à questão da administração e a todo o fluxo de processos do porto, tudo está sendo assistido por esse apoio técnico.

Podemos ir.

O porto já tem cais de uso múltiplo, píer de granéis líquidos, píer de granéis líquidos e gases, píer petroleiro. Esses dois píeres mais novos, com cor do cimento mais clara, são exatamente os píeres já preparados para receber os navios petroleiros, que trarão óleo bruto que será refinado na refinaria que deve ficar pronta já no próximo ano. Nós já estamos com os píeres prontos, com a estrutura deles montada.

Podemos ir.

Esses são os berços de atracação. Esse último é um terminal de açúcar. Passou todo o processo pela Antaq, pelo TCU, e foi feita a concessão recentemente para um terminal de açúcar. É um novo terminal de açúcar que vai servir o Nordeste.

E o parque de contêineres foi uma concessão também feita há cerca de dez anos, de onze anos, com um contrato com um gatilho pelo qual, treze anos depois, ou se faria o segundo parque de contêineres, ou um volume de carga. Se se repetisse três anos seguidos, se abriria o gatilho para fazer um segundo parque de contêineres.

Para esse segundo parque já havíamos apresentado EVTE, desde 2012, à Antaq, que veio a aprovar o EVTE. Foi retirada algumas vezes da reunião de diretoria a liberação, para que dali fosse ao Tribunal de Contas o edital para ver se estava dentro da norma, mas retiraram umas cinco vezes já na eminência da publicação dessa medida. Portanto, impactou os prazos que imaginávamos que iríamos cumprir para o segundo parque de contêineres.

Vamos em frente.

Para V. Ex^{as} terem uma ideia, essa é a projeção de carga que se imagina nos próximos anos. Vamos ter uma rampa bastante acentuada, sobretudo pelo funcionamento da refinaria, que vai trazer um volume de carga expressivo, e mais outras plantas, como a própria petroquímica, como a própria Fiat e tantas



outras empresas, que vão exigir um volume de contêineres e de carga muito maior do que o que se tem hoje.

Então, o prazo, a partir de agora, será sempre mais apertado do que o que tivemos nos últimos anos no crescimento da carga. Qualquer decisão, qualquer seis meses, qualquer dez meses de atraso num berço de atracação, num processo burocrático desnecessário, vai impactar efetivamente o rendimento do porto. Esse é o volume de carga e o próximo é o volume de contêineres projetado por esses estudos.

Podemos passar.

Esse porto tem, no noticiário brasileiro, seja lá pela UFRJ, no *ranking*, entre os portos brasileiros, de maneira geral... Os dois que estão à frente dele na nota, 8,3, são portos privados. Se formos para outras fontes, como o Instituto Ilos, ele dá uma nota de 7,8 a Suape, pela publicação que foi feita em fevereiro de 2010, no Estado de São Paulo.

As publicações ligadas à economia, infraestrutura, destacam a eficiência do porto, que já tem certificação e ISPS Code, como também tem um selo ambiental, porque é um porto que assina o Pacto Mata Atlântica.

Podemos ir.

Esses são os terminais que estão projetados na sequência. Pelo esforço que vem sendo feito, nós temos, no horizonte mais curto, agora, R\$3 bilhões em investimentos a serem feitos nesse porto: R\$2 bilhões desses são recursos estaduais e R\$1 bilhão de recursos federais. Inclusive, ontem a Presidenta anunciou os recursos que complementam esse R\$1 bilhão para viabilizar essa infraestrutura inteiramente necessária, e é óbvio que esses terminais passarão necessariamente pelo processo, a nosso ver, que já era definido, que reforça a ideia do planejamento, que nós valorizamos. É importante a preocupação do Governo em ter o planejamento centralizado da logística brasileira, reforçando exatamente o papel que a Antaq deveria ter e que a SEP passou a ter desde a sua criação no governo do Presidente Lula, mas com a execução do contrato nos termos que vinham acontecendo.

Ou seja, nós temos EVTEs preparados ou em preparação sobre cada um desses terminais de que estamos falando, que ajudarão também a logística brasileira; que ajudarão a economia brasileira e que já pagaram um preço pelo processo que vivemos dentro da própria Antaq nos últimos tempos. De certa forma, a expectativa da nova norma retirou por três vezes a decisão da diretoria sobre o EVTE, que já tem parecer dado.

Podemos ir.

Esse é o conjunto de empresas que usam esses polos definidos no planejamento estratégico de um complexo industrial; e com essas empresas o porto e a empresa Suape já pactuaram uma série de movimentação de cargas sobre uma norma. Ou seja, esse porto tem uma série de contratos na hora em que



essas empresas se dispõem a ir para dentro do porto para viver exatamente uma situação diferenciada do ponto de vista da logística.

Podemos ir.

Esses são os números de investimentos e de empregos hoje dentro do porto e das empresas já funcionando.

Podemos passar.

Recursos a serem investidos até 2014, de que eu acabei de falar.

Esses são empreendimentos, as obras que estão em execução, algumas delas com parceria público-privada como essa via de acesso que dá acesso não só ao porto, mas também até a praia de Porto de Galinhas, que será entregue agora no mês de novembro.

Podemos passar.

Esse é o complexo que foi concedido também dentro do porto, com a área do edifício sede já em construção.

Podemos passar.

E essas são algumas das iniciativas, como a Unidade de Conservação de Bita e Utinga, que é uma grande reserva de Mata Atlântica e que está no entorno do nosso porto como um conjunto de propriedades que foram adquiridas – antes eram de cana-de-açúcar e onde foi replantado e está sendo replantado Mata Atlântica – para que o porto coloque em dia, como colocou, todas as suas pendências com reposições que foram autorizadas ao longo dos últimos 30 anos.

A nossa ponderação, no que diz respeito à questão da autonomia ou não, é a compreensão de que a autonomia já foi de certa forma repassada à Antaq em 2001, quando nós temos que apresentar um EVTE. Com o EVTE aprovado, pode-se ir adiante; e para ir adiante tem que se aprovar um edital no tribunal de contas, publicar, julgar e ter um contrato.

Nós temos dentro do porto, hoje, dois terminais que foram licitados já sob a égide da lei de 2011 e que renderam ao porto recursos de luvas e recursos de arrendamento, porque na hora em que nós vamos mudar o processo que está proposto, vamos ter impactos, obviamente, nos contratos de quem foi contratado pagando arrendamento, e não pela outra forma. Essa empresa vive independentemente do Estado hoje, e pode passar a não viver. Essa é uma questão que tem de ser colocada. De outro lado, o próprio BNDES, por encomenda do Governo, fez um belo trabalho de análise e avaliação da organização e eficiência de gestão nos setores portuários brasileiros e, quando ele faz a conclusão desse documento, no sumário das diretrizes e propostas para a gestão dos portos, ele destaca, de forma muito clara, na revisão e melhoria dos processos de arrendamento de terminais e concessões de instalações portuárias e portos públicos, nos itens 3.1.1.3 e 3.2.4 diz:



Processos de arrendamento envolvem [é o diagnóstico] muitos agentes e etapas, limitando a autonomia e a responsabilização das Autoridades Portuárias (que é de fato o poder concedente nos arrendamentos).

E aí propõe a revisão dos processos de arrendamento e concessões, buscando-se maior agilidade e eficiência. Diz o documento oficial do BNDES, como recomendação, após uma chamada pública em que quatro empresas ganharam e entregaram, agora em novembro de 2012, o documento ao BNDES. Então, diz o BNDES, como recomendação:

Redução do número de aprovações externas ao longo do processo, substituídas pelo estabelecimento claro de regras, com maior autonomia para as Autoridades Portuárias, em especial nos arrendamentos, e posterior responsabilização pelos seus resultados.

Essa é a orientação passada pelo BNDES depois de uma chamada pública, reunindo a competência nacional para colocar essa questão.

Ora, se queremos todos aqui melhorar os portos – ninguém aqui está dizendo que a medida provisória foi ruim absolutamente, foi imprópria –; se conseguimos dialogar com os trabalhadores; se nós conseguimos dialogar com os empresários; se temos dez portos estaduais; não temos nenhum governador querendo ofender a autonomia da Federação – temos um Estado que é governado por um aliado do Governo, que tem duas experiências: um velho porto que já foi da União, e a União devolveu, porque todo mundo sabe os problemas que a União teve gerindo docas em tudo que é governo, governo de A, de B, de C, todo mundo sabe os problemas que se acumularam nos portos; se um porto foi construído pela ação dos pernambucanos, com grande esforço de vários governadores que, mais recentemente, foram ajudados pelo Governo Federal, da forma com que fomos ajudados, que tem esse padrão de excelência colocado aí – não sou eu quem está dizendo, são documentos oficiais –; se o próprio documento de quem estuda propõe autonomia, eu não vejo nenhuma inconveniência ao planejamento nacional, se continuarem os portos estaduais, alguns portos estaduais, a apresentarem os seus estudos de viabilidade econômica do que ele venha a fazer e, se é um inconveniente à Nação, a própria Antaq... agora não, a SEP, como a medida provisória determina, dizer: “Não faça esse terminal, que ele será concorrente com outro que está ali, faça esse outro, que está faltando na logística brasileira, faça um maior, faça um menor.” Ou seja, faça sobre essa regra.

Se você vai desequilibrar os seus contratos, vamos apoiar o porto, porque o porto não pertence a um Estado, o porto é do País. A Constituição já diz que é um País, mas a Constituição também diz que somos uma Federação. Se a



gente quer honrar contrato, a gente precisa honrar o contrato dentro do Pacto Federativo. Nós fomos surpreendidos, do dia para a noite, com uma medida que afetou, obviamente... Podemos, rapidamente, nos entender, não tem nenhum problema nos entendermos...

(Soa a campainha.)

O SR. EDUARDO CAMPOS – ... porque não temos nenhum problema de caráter político, imagino eu, e não temos nenhum problema técnico, insuperável. Não há nada insuperável, nós não queremos destruir os fundamentos da medida provisória. Pelo contrário, nós estamos celebrando o entendimento que já houve com o esforço dos Parlamentares que estão aqui.

Então, a nossa posição é, caso não seja possível fazer por todos, porque alguém já está de acordo – a Bahia não tem problema, o Rio Grande do Sul não tem problema –, excetua na medida provisória o Porto de Suape e o coloca na mesma categoria do Porto de Pecém, colocado lá atrás pelo Fernando Henrique, não tem problema nenhum. Se não tem problema para a Bahia e para o Rio Grande do Sul, não vai ter problema para nenhum Estado dos senhores. Excetua-se o Porto de Suape e estamos resolvidos. Vamos aprovar rapidamente a medida provisória, que é boa para o Brasil. É isso. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Antes de passar para a Ministra Gleisi, é importante informar aos membros desta Comissão, Srs e Srs. Parlamentares e à imprensa em geral que, na última quinta-feira, a partir das sugestões do nobre Relator, Senador Eduardo Braga, nós patrocinamos um amplo entendimento com as centrais sindicais. É importante, Governador e demais, foi muito importante esse acordo que fizemos com as centrais, Força Sindical, CUT, CTB e as três federações. Estou relatando isso porque esse diálogo que nós construímos particularmente com os trabalhadores, digamos assim, foi a alma que vai dar sustentabilidade a, pelo menos, uma boa caminhada na aprovação da medida provisória.

Outros desafios ainda existem e a disposição nossa, da Comissão – e o Governo vai falar oficialmente agora – é dialogarmos no sentido de fazer aquilo que o Brasil precisa, que é a aprovação dessa medida provisória. O Relator está absolutamente centrado e temos trabalhado em parceria. Portanto, Srs. Parlamentares, eu queria fazer este comunicado.

Uma pequena redação, uma palavra, está só faltando aí uma questão para pactuarmos definitivamente com todas as centrais sindicais que representam os trabalhadores, dentro daquela máxima, que colocamos desde o começo, de que o Governo não vai retirar direitos dos trabalhadores.

Portanto, passo imediatamente a palavra à Srª Ministra Gleisi, Ministra-Chefe de Estado da Casa Civil.

A SRª GLEISI HOFFMANN – Boa tarde a todos; ao Presidente da Comissão, Deputado Guimarães; ao Relator, Senador Eduardo Braga; ao Governador Eduardo Campos; aos Secretários João Constantino e Eracy



Lafuente; também aos Srs. Parlamentares, Senadores e Senadoras, Deputados, Deputadas que estão aqui; profissionais da imprensa; representantes dos setores portuários aqui presentes.

Em primeiro lugar, é importante dizer que a medida provisória é um compromisso do Governo e da Presidenta Dilma com a eficiência do sistema portuário brasileiro e com a redução do custo Brasil. Nós precisamos avançar para que o Brasil possa continuar crescendo em sua produção e aumentando suas fronteiras produtivas.

Em segundo lugar, o tema portos é um tema que tem sido prioridade na agenda do Governo, desde o Presidente Lula, com a Agenda Portos – no que ele se elegeu, lançou essa Agenda Portos –, e depois com o PAC, com o Programa de Aceleração do Crescimento, em que os portos receberam uma atenção especial. Nós temos hoje, no PAC, investimentos da ordem de R\$8,4 bilhões em portos. Desse montante, cerca da metade já foi executada e a outra metade está em execução ou está em medidas preparatórias. Do total desses recursos, R\$3,050 bilhões são para os portos delegados, ou seja, os portos administrados por Estados e Municípios. Nós temos 34 portos organizados no País; destes, 18 são geridos por Companhias Docas; 15 são por Estados e Municípios; e, até pouco tempo, nós tínhamos um porto que era privado, o Porto de Imbituba, em Santa Catarina, cuja concessão venceu.

Para deixar muito claro o compromisso do Governo com a agenda de portos, em 2007, logo que foi lançado o PAC, com recursos e investimentos no PAC 1, e depois, na sequência, no PAC 2, a União criou a Secretaria Especial de Portos, hoje a Secretaria de Portos da Presidência da República, que tem *status* de ministério justamente para jogar luz nesse tema tão importante ao desenvolvimento do País.

A Secretaria de Portos junto com a coordenação do PAC articularam e organizaram todos esses investimentos que estão sendo feitos na área dos portos, no setor portuário. Um grande investimento, fundamental para que melhorássemos a qualidade dos nossos portos, foi o Plano Nacional de Dragagem 1 (PND 1), que teve como foco o aprofundamento dos canais de acesso. Agora, estamos em fase de manutenção. Grande parte dessas obras já foi concluída, já fizemos as batimetrias dos portos, e, hoje, os portos estão operando em condições muito melhores do que estavam. Segundo, também houve investimentos em construção e reforços de berços, na construção e ampliação de moles, em acessos terrestres, terminais de carga e terminais de passageiros e no início do Porto sem Papel e Carga Inteligente. Foram e são esforços contínuos do Governo para melhorar a situação dos portos nacionais, no sistema portuário nacional.

O que julgo a decisão mais importante do Governo nesse tema foi a de contratar um estudo de fôlego para fazer uma análise do sistema portuário, da sua infraestrutura e das necessidades de investimentos, de reorganização e de planejamento em médio e longo prazo. Essa decisão foi tomada em 2009 e, em



2010, depois de um processo licitatório, contratou-se a Universidade Federal de Santa Catarina, que entregou para nós, em setembro de 2011, o Plano Nacional de Logística Portuária. Em 2011, foi entregue o plano, que é o estudo aprofundado, e os planos mestres dos grandes portos nos foram entregues em março de 2012.

Pois bem, com esse plano em mãos, o primeiro estudo aprofundado que nós tivemos do sistema portuário – nós não tínhamos tido, até então, nenhuma reflexão maior sobre a logística de transporte no setor portos, tivemos com o PNLP –, a Presidenta determinou que o Governo fizesse um grupo para estudar a logística de transporte, unindo o Ministério dos Transportes à Secretária de Portos, à Casa Civil, ao Ministério da Fazenda, ao Ministério do Planejamento, coordenador do PAC, para que nós pudéssemos nos aprofundar no assunto. E que pudéssemos não só trabalhar numa proposta de portos, mas trabalhar numa proposta que levasse em consideração a infraestrutura para o transporte, para uma logística de transporte. Isso foi importante, porque nós já tínhamos, no âmbito do Ministério de Transportes, o PNLT – Plano Nacional de Logística e Transportes, que estudou o carregamento da malha rodoviária e ferroviária e a sua necessidade de ampliação. A junção desses dois estudos, o PNLP e o PNLT, nós traduzimos no PNLI – Plano Nacional de Logística Integrada, ou seja, para melhorar a logística de transporte do Brasil, não bastava só investir em portos ou só investir em ferrovias ou só em rodovias, nós precisávamos integrar esses modais de transporte. As nossas ferrovias tinham de conversar com as nossas rodovias, que tinham de ligar este País tão grande, dando conta das novas fronteiras produtivas que estão se estabelecendo no Brasil.

Foi em razão desse estudo, que nós ficamos mais de um ano fazendo, que a Presidenta lançou o Programa de Investimentos em Logística. O primeiro eixo desse programa foi lançado em agosto de 2012 e foi o programa voltado para concessões de rodovias e ferrovias. Por que a área de concessões? Os senhores já conhecem o PAC, que é um programa importante, com foco importante em investimento de infraestrutura e logística de transporte, mas ele foi feito basicamente com recursos públicos, organizado com investimentos da área privada, mas não em parceria com a área privada. Nós avaliamos que precisaríamos reforçar essa parceria com o setor privado e chamar os investimentos privados e também a *expertise* desse setor, para fazer um complemento ao PAC. Aí nasceu o Programa de Investimentos em Logística.

Passados agosto, setembro e outubro. Nós nos dedicamos muito ainda em terminar os estudos em relação aos portos. Quero dizer que estudamos também os aeroportos, que vieram complementar esse plano. Em dezembro, nós lançamos o Programa de Investimentos em Logísticas em portos e, logo em seguida, em aeroportos. Junto com os investimentos previstos nós apresentamos ao Congresso Nacional a Medida Provisória nº 595, que muda o marco regulatório dos portos brasileiros.



Quero dizer aos senhores que houve um acúmulo significativo do Governo para essas intervenções.

Elas não nasceram de uma vontade, de um momento para outro. Elas nasceram de uma reflexão profunda, primeiro da vivência na tentativa de melhorar um sistema que já estava constituído, com a Agenda Portos e com o PAC. Depois, de um estudo aprofundado do PNLP, da junção com o Plano de Logística de Transporte e da integração desses planos para melhorar a infraestrutura de transporte brasileiro.

No processo interno de Governo, nós ouvimos vários setores. Ouvimos gestores estaduais, ouvimos dirigentes das Companhias Docas, ouvimos dirigentes dos portos delegados, ouvimos empresários, ouvimos trabalhadores, enfim, ouvimos todos os setores que tinham relação com o tema, mas os senhores sabem que esse setor é um setor diversificado, que tem vários atores. Cada um tem a sua forma de olhar e os seus interesses. Se a medida provisória não espelha um consenso ou a vontade de cada setor, é porque realmente há muita dificuldade de estabelecer consenso num tema como esse. Aí o Governo, através dos seus estudos, da sua reflexão, do diagnóstico profundo que nós tínhamos, apresentou uma medida que mediava esses interesses e trazia uma solução, considerando o interesse de País, portanto o interesse do Estado brasileiro.

(Soa a campanha.)

A SRª GLEISI HOFFMANN – Fizemos isso, o Governo fez isso, baseado em duas premissas que nós consideramos muito importantes: melhorar a eficiência dos portos organizados e buscar a competitividade para reduzir o custo Brasil.

Nós tivemos muitos avanços com a Lei nº 8.630, de 1993. Sem dúvida nenhuma foram avanços importantes. Mas, ao longo desses 20 anos, o País cresceu, ampliou suas fronteiras produtivas, produziu mais. O sistema que está aqui hoje colocado, infelizmente, é ineficiente para dar conta das demandas de que o País precisa.

Hoje a capacidade instalada nos portos organizados brasileiros é de 370 milhões de toneladas. Em 2015 já temos a projeção de que movimentaremos 373 milhões de toneladas.

Portos importantes como Santos e Paranaguá já operam acima do limite da sua capacidade.

Em 2030, que é para onde o nosso Plano de Logística Portuária aponta, nós já estaremos operando com uma capacidade de 487 milhões de toneladas/ano. Nós precisamos tomar medidas agora. O Brasil não pode parar. Nós precisamos continuar. E para tanto nós oferecemos e apresentamos ao Congresso o Programa de Investimentos em Logística de Portos, com duas frentes: a primeira para os portos organizados, buscando fortalecê-los e modernizá-los. Primeiro, a mudança de critério de licitação. Nós não queremos arrecadar. A licitação por outorga passa por uma premissa de arrecadação. Nós



queremos que os nossos portos invistam, que o setor privado invista, que movimentem mais carga e movimento por menor custo. Por isso mudamos o critério. Então, é um critério ponderado, com maior movimentação, com o menor custo e a menor tarifa.

Segundo, apresentamos um plano para ampliar os acessos aos portos. Primeiro, o acesso na área de dragagens, na área aquaviária. Nós já fizemos o Plano Nacional de Dragagem 1, na medida provisória que apresentamos ao Congresso Nacional, restabelecemos o Plano Nacional de Dragagem 2, agora com contratos por dez anos, prevendo dez anos para fazer aprofundamento de canal onde precisa e fazer manutenção dos canais e de berços de atracação onde precisa pelo prazo de dez anos.

E fizemos isso para o conjunto dos portos brasileiros. Ou eles unidos por questão geográfica, ou eles separados, dada a sua dimensão ou a sua natureza de movimentação e também a sua quantidade de movimentação.

Fizemos também um plano especial de acesso de rodovias e ferrovias, complementares ao que já estava previsto no PAC. São 45 intervenções que pegam 18 portos públicos, sejam eles federais ou estaduais, para que melhorem as condições de acesso.

Terceiro, criamos uma Comissão Nacional de Gestores Portuários, de Autoridades Portuárias, o Conaportos. Um decreto da Presidenta no lançamento da medida provisória, dia 6 de dezembro, criou o Conaportos. Qual é o objetivo? Reunimos todos os intervenientes públicos que atuam nos portos organizados e que também têm de deliberar sobre cargas nos Terminais de Uso Privado, como Receita Federal, Anvisa, Polícia Federal, Marinha, enfim, todos os intervenientes, para que atuem de maneira organizada, de maneira sistemática, e para que tenham atuação 24 horas nos portos brasileiros.

Nós queremos que o Governo, também, mostre que é necessário atuar com eficiência na sua intervenção. A Conaportos já fez duas reuniões. Nós queremos, até o final deste ano, ter comissões em todos os portos organizadas para que eles funcionem a contento. Nós baseamos essa iniciativa no que nós já fizemos nos aeroportos, com o Conaero, e que tem dado resultados melhores de gestão integrada dos órgãos intervenientes. Também dotamos os nossos portos organizados, sejam eles dirigidos por docas ou por empresas públicas estatais, de um regime diferenciado de contratação para que tenham agilidade, para que possam dar respostas mais rápidas a questões do dia a dia, às suas intervenções e aos seus investimentos. Estamos discutindo, no âmbito do Ministério do Planejamento, com a Secretaria de Portos, o estabelecimento do contrato de gestão para as Companhias Docas.

No que diz respeito aos Terminais de Uso Privado ou Privativo tivemos uma firme disposição de ser contra a barreira de entrada e a liberação de cargas. Temos um país de dimensão continental com uma costa marítima extensa. Precisamos dar resposta às demandas que nós temos. Portanto,



achamos que hoje, como nós convivemos muito bem com os Terminais de Uso Privado – são 129 e já temos pedidos para mais Terminais de Uso Privado –, que convivem em harmonia com os 34 portos, não vemos por que eles não podem ser complementares, também, em cargas que não sejam específicas. Aí, com certeza, pesa bastante a discussão da carga por contêiner.

Para implantação dessas medidas nós não diferenciamos portos delegados de portos administrados diretamente por Estados, pela União, pelas Docas. Tratamos o sistema portuário como um sistema portuário brasileiro. Os portos são integrantes de um sistema nacional único de logística e de transporte como tem de ser um sistema portuário para funcionar bem. A MP não retira a autonomia de nenhum Estado da Federação porque não diz respeito à questão federativa, diz respeito à modernização, ao planejamento integrado e à eficiência do sistema portuário nacional. Ela foi feita de acordo com o direito e com a responsabilidade conferidos à União pelo art. 21, inciso XII, alínea “f”, da Constituição Federal:

Compete à União:

.....
*XII – explorar, diretamente ou mediante autorização,
concessão ou permissão:*

.....
f) os portos marítimos, fluviais ou lacustres.

A centralização dos arrendamentos dos terminais portuários é um ponto relevante para a implementação das mudanças pretendidas. Ele segue o mesmo arranjo institucional que nós temos hoje para a energia e para os aeroportos, onde a agência reguladora faz as licitações e o ministério setorial as acompanha.

Além do respaldo constitucional, do Texto Constitucional, nós consideramos, também, outros três aspectos relevantes para fazer essa centralização, que é a centralização operacional das licitações, posto que a discussão do plano de desenvolvimento portuário já é feito em conjunto com a SEP e vai, agora, também, ser aprofundado. Primeiro, há necessidade de observar o planejamento integrado em logística portuária. Cada porto é o elo de uma grande corrente de movimentação de cargas de um país. A lógica de um porto não é e não pode ser estadual, a lógica de um porto é uma lógica nacional. Aliás, sobre isso, o Tribunal de Contas da União já fez um estudo, de uma auditoria especial feita nos portos brasileiros, que também nos serviu de referência nas discussões que tivemos internamente, no Governo, entre abril de 2008 e maio de 2009. Naquela época, dizia o Tribunal de Contas:



Inexistência de política pública nacional estabelecida para o setor. As estratégias de expansão e modernização do segmento são concebidas e implementadas com base na realidade regional e não na nacional.

[...]

[Há uma] Desatualização dos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos (PDZ) e dos Programas de Arrendamento (PA).

O tribunal analisou dezenove portos localizados em treze Estados da Federação. Todos os portos delegados fizeram parte desse trabalho do Tribunal de Contas da União.

É importante dizer isso, porque essa lógica nacional é fundamental para a eficiência do sistema portuário.

Vamos a alguns exemplos para esclarecer isso.

Paranaguá, que é um porto do meu Estado, o Paraná, delegado ao Estado desde 2002. Paranaguá movimenta 44,7% das cargas do Mato Grosso do Sul; 22% do Mato Grosso; 16% de Goiás; 6,1% de Santa Catarina e 5,1% de São Paulo.

A capacidade de Paranaguá de movimentação em 2010 era de 33 milhões de toneladas/ano. Paranaguá movimentou, em 2012, 43 milhões de toneladas. Há muitos anos, Paranaguá não faz arrendamento dos seus terminais portuários.

São Francisco do Sul, que também é um porto delegado em Santa Catarina, movimenta 20% das cargas do Paraná e 8% das cargas do Mato Grosso do Sul.

Suape, que movimenta 19% das cargas da Paraíba e 5,7% das cargas do Rio Grande do Norte.

Itaqui, que movimenta 91% das cargas do Tocantins; 86% das cargas do Pará e 36% das cargas do Piauí.

Portanto, fazer o planejamento, a integração, a distribuição dos terminais portuários, há que ser uma tarefa, claro, conjunta e organizada, mas de responsabilidade da União.

Harmonizar as demandas e ofertas, buscar a eficiência, induzir a racionalidade do sistema para ter um melhor caminho da carga só pode ser feito a partir de uma visão nacional, de uma visão de país, do Estado brasileiro.

Essa não é uma discussão que cabe aos Estados de Pernambuco, do Paraná, do Rio Grande, dos Estados delegados. É uma discussão que cabe a todos os Estados de maneira conjunta e integrada. É uma discussão sobre o Brasil e sobre a sua logística.

O segundo ponto que nos levou a uma decisão de centralizar as licitações de forma operacional: em dez anos nós fizemos apenas onze



arrendamentos nos portos organizados brasileiros. Nós temos um universo de 233 áreas operacionais em portos e várias áreas que ainda estão vazias. Em dez anos, houve apenas onze arrendamentos, da maneira descentralizada como nós fazemos. E aqui incluem-se, inclusive, as Companhias Docas, que fazem os seus arrendamentos descentralizados.

Sem novos terminais, sem choque de oferta para atender a demanda por movimentação de cargas, nós não vamos conseguir vencer os gargalos que temos no sistema portuário, as filas quilométricas que vemos hoje no País, que prejudicam a nossa economia e que geram ineficiência.

Nós diagnosticamos, não sozinhos, mas com a ajuda do Tribunal de Contas e também do estudo que foi feito, quais os motivos dessa demora. Dos principais motivos, os estudos deficientes para a licitação dos terminais, evidenciando um baixo preparo técnico das gestões portuárias.

Isso foi corroborado pelo Tribunal de Contas, que nos alertou ainda mais, que não há padronização para os estudos de arrendamento. Cada porto faz do seu modo: calcula do seu modo a demanda; calcula do seu modo os investimentos e o retorno, e isso não traz uma padronização e gera, assim, a ineficiência para uma logística integrada.

Nós temos dificuldades de fazer esses arrendamentos. O Governador falou aqui do arrendamento do terminal de açúcar do Porto de Suape. Ele deve ter voltado umas seis vezes ao terminal de Suape para fazer as suas correções, porque tinha inconsistência.

O próprio Tribunal de Contas não homologou na primeira vez a assinatura do contrato. Isso não é um problema de Suape, é um problema de Paranaguá, é um problema de Santos, é um problema dos portos administrados pelas Companhias Docas.

Nós precisamos fazer estudos que sejam padronizados, que tenham referência, que levem em consideração a origem dos dados econômicos e financeiros, mecanismos para incentivar a concorrência e melhorar a logística.

Muitas vezes, também nós ficamos à mercê de interesses locais dos portos, ou o que chamamos das barreiras de entrada.

Como a definição das licitações desses portos passava por um colegiado, fazia parte a administração do porto, mas também os empresários, junto com os trabalhadores, muitas vezes esse mesmo conselho não dava encaminhamento às licitações necessárias, porque ou era um concorrente querendo entrar ou era uma dificuldade que iria ter. Temos um exemplo clássico: o Terminal do Meio, no Rio de Janeiro, que está há dez anos para fazer licitação, e o porto não consegue encaminhar o seu arrendamento.

Também a falta de planejamento do porto foi também evidenciada pelo Tribunal de Contas da União, falando da desatualização dos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento dos portos organizados.

E a questão de padronização que eu já falei aqui para os senhores.



Hoje, a União já tem que aprovar seus arrendamentos, já fala sobre os planejamentos do porto e licita o porto que tiver autorização depois de todo esse processo. De fato, há muita intervenção mesmo num processo de arrendamento. É muito mais simples um processo que possamos fazer hoje sob a supervisão da Antaq, como fazemos no setor elétrico, como fazemos no setor aeroportuário e que possamos fazer um estudo agregado, como o que agora estamos contratando. Nós já colocamos sob estudo 159 terminais portuários, que vamos estudar ou a concessão ou vamos estudar a prorrogação dos contratos com base no novo critério de licitação.

Eu acredito que, se a descentralização fosse boa, como ela está colocada hoje, teríamos tido respostas mais eficientes do conjunto do sistema portuário, e quando falamos em intervenção do porto, infelizmente não podemos tratar um porto de maneira isolada, por mais eficiente que seja a sua gestão. Ou integramos e tornamos esse sistema eficiente ou não vamos ter uma logística eficiente e o custo Brasil continuará alto.

A outra, a terceira questão que nos levou a fazer a centralização das licitações, que eu julgo a mais relevante neste momento, é a mudança de critério. Estamos saindo de um critério simples, o critério de outorga, ou seja, quem paga mais pelo espaço a ser concedido, um critério quase de aluguel pela área arrendada, para um critério que é: maior movimentação com menor tarifa. É um critério mais elaborado. Se já tínhamos dificuldade para que os portos fizessem os seus arrendamentos por um critério mais simples, com certeza vamos ter mais dificuldades, pelo menos num primeiro momento, para que façam por um critério mais elaborado como esse.

Por isso precisamos padronizar os estudos. Por isso precisamos padronizar a forma como a licitação vai ser feita, para ganharmos agilidade e qualidade nessas licitações.

Esse processo não interferirá na gestão dos portos. A gestão dos portos continuará delegada aos Estados, onde elas estão delegadas, onde for o caso, mas ela terá sua atuação integrada, uma lógica única, ou seja, integrada para melhorar o desenvolvimento do País. Terá a mesma qualidade.

Esses 159 terminais, que relacionamos e que foram publicados para efeitos de estudos, para licitações e renovações de contratos, já serão feitos pelo novo critério. Já estão andamento os estudos a respeito desses terminais e queremos que esses estudos propiciem já uma intervenção de licitação, a partir do final do primeiro semestre deste ano. Precisamos de celeridade, não podemos parar.

Em relação a dizer que o critério é diferente e que isso vai criar uma assimetria, primeiro, os contratos que estão vencidos ou que estejam para vencer, que é uma grande parte, serão relicitados ou terão a sua continuidade, se for assim a determinação do contrato, pelo novo critério; os que foram licitados recentemente, se se sentirem prejudicados, a nossa legislação dá amparo para



um equilíbrio econômico-financeiro. É simplesmente abrir as contas: o custo, qual o retorno, como está colocado o contrato, que eu tenho certeza de que esse reequilíbrio poderá ser concedido inclusive em processo administrativo.

Nós temos hoje uma força-tarefa da Secretaria de Portos, da Empresa de Planejamento e Logística, que foi fruto dessa discussão de uma logística integrada no País e da Casa Civil, para fazer com que as coisas aconteçam.

Temos prazo, dado pela Presidenta, e vamos cumprir esses prazos para colocar os editais na rua, grande parte deles, neste ano de 2013.

Nenhum Estado vai perder a sua autonomia. Nós não vamos retirar Itaqui do Maranhão; Suape de Pernambuco; Paranaguá do Paraná, assim como não vamos retirar Santos de São Paulo nem o Porto de Vitória do Espírito Santo. Continuarão lá a gerar riqueza, a gerar investimentos, a gerar emprego. O que nós queremos é melhorar a eficiência, é modernizar os nossos portos, é racionalizar a sua atuação e integrá-los, para que o Brasil e todo o povo brasileiro possam ser beneficiados.

Esse é um projeto de País. O Brasil não pode parar. E eu acredito que esse também é o compromisso do Congresso Nacional para com o futuro do nosso País.

Muito obrigada, Sr. Presidente. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, Srª Ministra Gleisi.

No mesmo critério das audiências passadas, nós vamos ouvir os Parlamentares – e são muitos os inscritos – ao tempo de 5 minutos. Mais ou menos no meio, havendo necessidade, a Mesa ouvirá os debatedores, os palestrantes, dependendo da ordem de inscrições. Mas não vamos, *a priori*, definir, como nós fizemos nas vezes anteriores.

Vejam se todos estão inscritos: Senador Humberto Costa; Deputado Onyx Lorenzoni; Deputado Mendonça Filho; Senador José Pimentel; Deputado Glauber Braga; Deputado Arnaldo Jardim; Senadora Kátia Abreu; Deputado Milton Monti; Deputado Raul Henry.

O SR. EDINHO BEZ (PMDB – SC) – Presidente, Deputado Edinho Bez também. Eu gostaria de me inscrever.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Tem razão. A Deputada Iriny tinha pedido e o Edinho, agora, pede também a inscrição. Tudo bem.

O SR. MÁRCIO FRANÇA (PSB – SP) – Deputado Márcio França.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – O Deputado Raul Henry, de Pernambuco. Nós vamos abrir aqui, em homenagem aos pernambucanos... O Deputado Raul não é membro da Comissão. Mas eu tenho, pelo Regimento, a delegação de conceder no meio, no final ou antes...

Vamos seguir a inscrição democraticamente de todos aqui.



Deputado Roberto Santiago; Deputado Beto Mansur; Deputada Iriny.

O SR. MÁRCIO FRANÇA (PSB – SP) – Márcio França.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Márcio França e o Edinho.

Eu já fui alertado pelos convidados para fazermos um esforço a fim de terminarmos a audiência pelo menos às 17h30.

A SRª GLEISI HOFFMANN – Antes.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – A Ministra já pediu... É muito tempo. Vamos ver se todos colaboram nesse sentido, não é, Governador? Governador, a Ministra e os dois Secretários.

É claro que os dois Secretários estão meio na ponta. É claro, pois duas autoridades da República – uma Ministra da Casa Civil e um Governador –, os dois Secretários que representam aqui os queridos Governadores Wagner e Tarso Genro estão meio secundarizados na mesa, não sem ter a importância que esses Estados têm. Fiquem tranquilos, pois receberão o mesmo tratamento das duas autoridades aqui presentes.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Agora, vamos ter de fazer um acordo: os Parlamentares que não desejarem ficar para ouvir os colegas, por favor, colaborem. E mais uma vez, peço aos fotógrafos e aos cinegrafistas: já tiraram foto demais do Governador, da Ministra e dessas nossas caras já manjadas. Nós já somos manjados. Está bem? Ajudemos todos.

O primeiro inscrito é o Senador Humberto Costa.

Lembro que são cinco minutos para cada orador.

O SR. HUMBERTO COSTA (PT – PE) – Sr. Presidente, Sr. Relator, Srª Ministra-Chefe da Casa Civil Gleisi Hoffmann; Governador do meu Estado, Eduardo Campos; representantes dos Estados da Bahia e do Rio Grande do Sul, eu quero, em primeiro lugar, Sr. Presidente e Sr. Relator, registrar com satisfação as informações que tivemos do entendimento que foi patrocinado por V. Exª e pelo Relator, com participação do Governo, no que diz respeito aos temas referentes aos trabalhadores e também o início de uma discussão sobre algo que tem sido objeto de uma preocupação de todos os integrantes desta Comissão, que diz respeito à garantia de algum nível de isonomia entre aquelas empresas que hoje detêm atividade nos terminais, sob as antigas regras, e aqueles que serão, a partir de agora, responsáveis por essas atividades já sob as novas regras da medida provisória, que todos nós aqui entendemos que são absolutamente justas e são objeto de um estudo bastante aprofundado.

Quero dizer aqui que não há entre os integrantes desta Comissão, e creio que, dentro do Congresso Nacional, qualquer dúvida quanto à importância dessa medida provisória e a intenção do Governo com a sua edição. Aliás, essa medida provisória se aplica a todos os portos no sentido de que vai gerar, de fato, eficiência, economia, vai melhorar a competitividade do nosso País no mercado internacional. Enfim, se aplica, como eu disse, a todos os portos, a Suape, que,



mesmo tendo toda a excelência que nós reconhecemos e que é reconhecida nacionalmente, também precisa ser objeto de ações que possam diminuir os nossos custos. Isso é bom para Pernambuco, isso é bom para o Brasil.

Estou fazendo essa referência porque, em alguns momentos, houve algumas insinuações de que haveria algum tipo de razão política para a edição da MP, que isso podia ser dirigido a A, B ou C. Obviamente que isso não tem nenhum fundamento, até porque, no caso de Pernambuco, o Governo Federal desenvolveu investimentos diretos muito fortes no Porto de Suape, juntamente com o Governo do Estado. Nós tivemos recursos para dragagem, para a construção dos berços, dos acessos rodoferroviários. Tivemos, também, por ações conjuntas do Governo estadual e o do Governo Federal, a atração de importantes investimentos, que dependeram, fortemente, de uma decisão política do Governo, como no caso a refinaria, o estaleiro, o próprio polo petroquímico. Então, seria uma insanidade do Governo da Presidenta Dilma editar uma medida que viesse a trazer prejuízos a qualquer porto brasileiro quando o Governo despejou dinheiro em vários momentos e investimentos também.

Dito isso, eu acho que a gente pode fazer a discussão nos termos em que ela deve ser feita. O assunto Suape, apesar de concordarmos todos aqui de que é necessário um tratamento unificado, um planejamento centralizado, mas tem que se levar em consideração algumas particularidades. A primeira delas é que o Porto de Suape não é, simplesmente, um espaço em que há uma interface entre...

(Soa a campainha.)

O SR. HUMBERTO COSTA (PT – PE) – ... o transporte ferroviário ou rodoviário e marítimo. Ele, na verdade, é um complexo industrial e portuário. Quer dizer, ele é um porto-indústria e essas condições que ele tem de localização, de logística, etc., são importantes para o processo de industrialização do Estado. Graças a Deus, hoje, Pernambuco tem outros fatores de atração de investimentos, até porque, em outras regiões do Estado já vai haver fábricas de automóvel, fábricas de medicamentos, etc., porém, é importante que nós tenhamos como referência que esse porto é importante para a atração de indústrias que vão agregar valor a vários produtos.

Sabemos, também, que a medida provisória é boa para nós porque ela vai continuar trazendo investimentos federais. O fato de se adotar uma modalidade de licitação para as obras, que é a RDC, enfim, tudo isso é importante. Então, veja, o que eu acho que se poderia trabalhar, dentro dessa visão, Sr. Presidente, de que é preciso levar isso em consideração, é se nós não podemos, reconhecida a necessidade do planejamento central, a definição de responsabilidades e vocações, se nós não poderemos trabalhar isso por intermédio de um contrato de gestão, que seja capaz, inclusive, de definir tudo isso em conjunto com esses portos, ou, particularmente, com aqueles portos que demandem...



(Soa a campainha.)

O SR. HUMBERTO COSTA (PT – PE) – Deixe-me concluir aqui, Sr. Presidente. Estou terminando.

Com portos que demandem esse tratamento, até porque acho que era importante a Ministra Gleisi nos dizer. Nós tivemos uma reunião da nossa bancada com a representação da Antaq e da SEP e serão a partir de agora 300 portos sob essa administração centralizada. Até que ponto podemos ficar tranquilos também de que essas licitações centralizadas não terminarão sendo, de certa forma, mais lentificadas na sua realização a partir desse processo da centralização.

Então, a nossa preocupação é encontrar um denominador comum, como o fizemos em outros pontos, para que possamos ter uma medida provisória aprovada pela unanimidade do Congresso Nacional. Obrigado.

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

Eu aprendi, desde o tempo do movimento estudantil, que as reuniões precisam ter ordem. Por isso, fiquei insistindo: se temos uma lista de 15 inscritos e cada um falar mais que cinco, oito ou dez minutos, vamos deixar aqui a Ministra e o Governador sem condições de ficarem até o final do nosso debate. É só um apelo, nada contra a fala de V. Ex^a, até porque foi uma fala importante.

Vamos ouvir o Deputado Onyx Lorenzoni.

O SR. ONYX LORENZONI (DEM – RS) – Sr. Presidente, Sr. Relator, Sr. Governador, Sr^a Ministra, Srs. Secretários, quanto mais ouço, primeiro, os representantes do Governo e, hoje, a Ministra, eu fico mais preocupado, e por uma razão objetiva. O que se fala de intenções – e na semana passada, Senador Braga, eu falei respeitosamente a V. Ex^a que a sua missão é ultraespinhosa – vão numa direção, mas o mudo real, o que está escrito na medida provisória, quando não colide com as intenções, dificulta as intenções. Nós todos queremos que essa medida provisória possa verdadeiramente significar um ganho de competitividade para o Brasil. E eu vou, Governador Eduardo, inclusive chamar a atenção, já que um conterrâneo seu, desde a primeira reunião, tem defendido – o Deputado Mendonça Filho – que um estudo do BNDES a que tivemos acesso, que é análise e avaliação da organização institucional e deficiência da gestão do setor portuário brasileiro em 2010, aponta claramente na direção contrária Do que está escrito.

Não são intenções. Falar de intenções, todos nós queremos concordar e desejamos que os desejos se realizem; o problema é que, no texto, no art. 12, está claramente escrito que há uma concentração. E a mecânica que vai atuar sobre os portos brasileiros será a de retirar a autonomia das autoridades portuárias, dando menor condição ainda de se alcançar tal eficiência e eficácia que todos nós desejamos. Corretamente, no meu ponto de vista, o Governador Eduardo Campos veio aqui, de maneira absolutamente precisa, mostrar a realidade de um porto que, por ter isso, chegou ao sucesso, um porto que contou



com a participação de vários governadores ao longo dos anos e que é hoje um dos principais pontos de exportação de produtos no Brasil.

E aqui a Bancada dos Democratas, Sr. Relator e Sr. Presidente, preparam uma contribuição. Logo após a minha fala, Deputado Mendonça Filho, nós vamos entregar a V. Ex^a. E elas vão exatamente na direção de tentar fazer com que na lei nós tenhamos todas as intenções. Os organismos internacionais dizem: “o Brasil tem hoje, em média, 5,5 dias para desembarçar carga, carga que precisa de inspeção física. A média mundial é de três dias. Isso nos empurra lá para o final da fila da competitividade dos países que tem atividade econômica importante.

Basta apenas uma medida, que não está contida na MP. Há uma lei, a Lei nº 5.025, que determinava que ela fosse feita: é a de que os órgãos anuentes – nós estamos falando aqui da Anvisa, estamos falando aqui do Ministério da Agricultura e da Receita Federal. Se funcionassem 24 horas por dia, haveria uma redução de 50% no tempo de despacho das nossas cargas e faria com que o Brasil, que hoje está lá na 106ª posição, subisse 40 posições apenas com essa medida, nos colocando num outro patamar de competitividade.

E é uma medida que depende só da decisão do Governo, depende só da ação do Governo, e deveria estar explicitada, no nosso entendimento, no texto da MP. Eu espero que o Senador possa colocar isso claramente no texto da MP.

Depois, nós queremos solicitar ao Relator que, em relação à autonomia e à centralização, se possa rever o art. 12. Aqui, há espaço para que o princípio federativo seja respeitado, para que possamos ter, sim, a política nacional de portos – e aí a Ministra, na minha visão, está correta –, ter as diretrizes. Agora, na operacionalização, não dá para fazer licitação. Isso tem que ficar lá, onde as coisas verdadeiramente acontecem.

Então, a contribuição nossa, da Bancada dos Democratas, neste momento, representada pelo Deputado Mendonça Filho e por mim, é a seguinte: imediatamente após a fala do Deputado Mendonça Filho, vamos entregar ao Senador a contribuição, mas com esse espírito. Essa é uma medida provisória que não permite debate político de situação e oposição. Esse é um tema que requer que o Brasil tenha sensibilidade, a representação aqui no Congresso, para que possamos avançar.

Então, quando a gente diz que as intenções são boas, mas a vida real é a que está no texto – às vezes há diferença –, é só para chamar atenção no sentido de que possamos construir um entendimento, porque o nosso interesse comum é que o Brasil realmente possa avançar.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Próximo orador, Deputado Mendonça Filho, de Pernambuco. O Deputado Onyx usou cinco minutos e quinze segundos.



O SR. MENDONÇA FILHO (DEM – PE) – Eu tenho crédito, então.

O SR. ONYX LORENZONI (DEM – RS) – Estamos melhorando, Presidente.

O SR. MENDONÇA FILHO (DEM – PE) – Bom, eu quero saudar o Presidente da Comissão, Deputado José Guimarães, o Senador Eduardo Braga, o Governador Eduardo Campos, do meu Estado, os secretários que representam o Estado do Rio Grande do Sul e da Bahia, e a Ministra Gleisi Hoffmann, que representa o Governo Federal nesta audiência pública.

Primeiro, eu quero asseverar que tenho total concordância com o objetivo e com os propósitos da medida provisória: modernizar portos, tornar os portos mais eficientes, mais competitivos, oferecer uma lógica nacional. Absolutamente bem-vindos. Eu diria que há uma perfeita convergência entre a intenção do Governo Federal e a disposição, eu até creio, da grande maioria da Bancada oposicionista aqui desta Casa, no sentido de aprovarmos a medida provisória.

No entanto, Ministro, eu tenho que revelar, de forma muito clara, aquilo em que tenho insistido em todas as reuniões nesta Comissão: é que o Governo, infelizmente, comete um grave erro, na medida em que leva a lógica da centralização como a melhor lógica para buscar esses objetivos de eficiência e produtividade.

Eu creio, sinceramente, que, se nós analisarmos o desempenho das companhias Docas e dos portos administrados pelo Governo Federal, comparativamente aos portos delegados, na sua grande maioria, com seus defeitos, suas virtudes e suas deficiências, vamos chegar à conclusão fácil de que os portos delegados, a exemplo de Suape, ganham muito mais espaço, eficiência e competitividade do que aqueles portos administrados pela União.

A tarefa de planejar, a tarefa de coordenar, a tarefa de fiscalizar é clara competência da Antaq e da SEP. Não há discordância quanto a isso. Eu creio que essa é a missão desses organismos federais. Aliás, há outra agenda que é de responsabilidade do Governo Federal nas agências que atuam nos portos brasileiros que, infelizmente, não avança. Receita Federal funcionando 24 horas nos portos do Brasil, Anvisa, Ministério da Agricultura, com tremenda ineficiência, não por conta de deficiência dos funcionários, mas por conta da falta de disposição e de iniciativa do Governo Federal, no sentido de aparelhar esses portos e essas agências para que elas atuem, de forma efetiva, em busca da eficiência.

Aliás, falando em eficiência, eu quero saudar, inclusive os membros da Bancada do PT, porque eficiência e produtividade foram sempre palavras relacionadas ao neoliberalismo ou coisa parecida. E eu vejo que essa lógica começa a ser incorporada, porque isso significa produzir mais, melhor, ganhar eficiência para toda a sociedade.



Então, a posição que coloco, e insisto na presença da Ministra, até porque a minha posição é absolutamente convergente com a do Governador Eduardo Campos, é no sentido de que o Governo Federal tenha humildade de reconhecer que esse Estado brasileiro não é um Estado unitário. Não somos do tamanho da França, da Inglaterra, da Itália, não. Somos um país de dimensões continentais, com realidades muito distintas, do Rio Grande do Sul ao Maranhão, de Pernambuco a São Paulo. E, portanto, a lógica de uma federação tem obedecer à lógica da descentralização mesmo sobre o planejamento e a coordenação por parte da Antac e da Secretaria Especial dos Portos. É algo que devemos buscar.

Mas, Ministra, eu quero dizer, inclusive, que o exemplo que V. Ex^a citou há pouco é um mau exemplo sob o ponto de vista condução da política de concessões do Governo Federal. Eu assisti a um debate muito intenso e até excessivamente político entre PSDB e PT com relação aos modelos de privatização das concessões rodoviárias no Brasil. O modelo que fracassou foi justamente o modelo do Governo Federal, que tinha um plano de metas a cumprir, que tinha regras de redução tarifárias, mas que, infelizmente, as concessões foram outorgadas para muitas empresas que não cumpriram as suas partes nos contratos de concessão.

Evidentemente, temos que buscar eficiência e redução de tarifas, mas não vamos em uma busca excessiva, imaginando que vamos conseguir transformar essa realidade tão facilmente, porque muitas vezes fracassamos como fracassou o Governo Federal.

Então, para concluir e ficar em um minuto final de conclusão, meu caro Presidente José Guimarães, quero fazer um apelo ao bom senso daqueles que hoje ocupam o Poder Federal: deixar a autonomia. Se porventura outros Estados da Federação não se importam com essa realidade, a obra de Suape, o exemplo de Suape é o exemplo de vários governos, de vários partidos, é uma conquista pernambucana, a gente dá conta do recado muito bem. É um exemplo para o Brasil, e eu gostaria que houvesse sensibilidade no sentido de que, quando houver espaço para que alguém ocupe a responsabilidade de tocar um porto, que possa ser feito como foi feito em Suape ao longo da história e com grande competência.

É a palavra que eu quero deixar neste instante.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães.) – Muito obrigado.

Depois V. Ex^a entrega aqui os documentos, as sugestões para o Relator.

Vamos ouvir o Senador José Pimentel do meu Ceará.

O SR. JOSÉ PIMENTEL (PT – CE) – Eu quero saudar o nosso Presidente José Guimarães, o nosso Relator, o nosso Senador Eduardo Braga, o nosso Secretário, o nosso Governador Eduardo Campos – tivemos muito tempo na Câmara Federal, chegamos junto ali no início dos anos 90 – a nossa Ministra



Gleisi Hoffmann, que é também nossa Senadora da República e está fazendo muita falta aqui no Senado Federal, no Congresso Nacional, com os debates que V. Ex^a aqui fazia.

E quero começar registrando que aqueles que acreditam que o Governo do Partido dos Trabalhadores, nossos aliados do Presidente Lula ou da Presidenta Dilma, fracassou é bom olhar a avaliação que a sociedade faz deste Governo, uma avaliação, entre bom e ótimo, superior a 70%. Portanto, a sociedade tem outra leitura do nosso Governo.

E quero, Ministra, começar registrando a vontade que V. Ex^a e a Presidenta Dilma têm em dar continuidade aos bons projetos que o Presidente Lula vinha fazendo e destravando a nossa economia.

Eu me lembro muito bem aqui de que, em 2011, quando fomos enfrentar o debate da redução da taxa de juros – a taxa Selic era 16,5% caindo para algo de 14% e 12% – alguns setores diziam que aquela política nossa de redução da taxa de juros iria inviabilizar a dívida pública interna e iria faltar capital para financiar a nossa economia.

Um ano em meio depois, a taxa de juros está em 7,25%, a nossa dívida pública interna tem o maior alongamento e tem também uma rolagem com muito mais rapidez do que o tínhamos anteriormente.

Quando fomos enfrentar as questões da taxa de energia, já em 2012, início de 2013, tivemos também, na fase primeira, uma grande dificuldade na sua tramitação. À proporção que as coisas foram se esclarecendo, foram fazendo os ajustes no texto, tivemos uma votação, e, a partir de março de 2013, efetiva-se a redução da taxa de energia, seja para as moradias residenciais, seja para a indústria, o comércio e os vários setores.

Estamos, agora, discutindo a necessidade de ter eficiência, de ter qualidade nos serviços e competitividade nos nossos portos. E quero registrar que esses termos estão na Constituição Federal, que é considerada a Constituição Cidadã. Portanto, não pertence a um partido político, nem tampouco a um agrupamento. Pertence à sociedade brasileira, e sempre primamos no nosso Partido, o Partido dos Trabalhadores, pela eficiência, pela produtividade, principalmente quando esse resultado compartilha todos os atores sociais de um país, com crescimento econômico, com inclusão social e com distribuição de renda.

E é nesse sentido que esta Medida Provisória nº 595 também palmilha e trilha um projeto de nação. Nós somos hoje a sexta potência econômica do Planeta, mas ainda temos muita coisa por fazer e, se não nos anteciparmos, no dia de amanhã fatalmente vamos ter muitas dificuldades para continuar crescendo, continuar gerando emprego.

É bom lembrar que, nesses dez anos de Governo, indo para o décimo primeiro, já temos mais de 18 milhões de empregos – empregos de verdade, com carteira assinada – sobre um saldo que nós recebemos em 2003.



Isso é fruto de um governo que dialoga, que compreende a luta dos trabalhadores, que compreende as reivindicações dos empreendedores, e é o que estamos fazendo nesta Medida Provisória.

No que diz respeito aos trabalhadores, já acordamos um conjunto de itens, coordenados pelo nosso Senador Eduardo Braga e pelo nosso Deputado José Guimarães. Falta um ajuste fino para se concluir.

(Soa a campainha.)

O SR. JOSÉ PIMENTEL (PT – CE) – Já adiantamos muito para com os usuários dos portos e para com os empreendedores dos portos. Falta agora um ajuste fino, aqui, no que nossos governadores estão trazendo. Não vejo muita dificuldade em esclarecermos melhor essa questão dos portos, da gestão delegada, dentro de uma visão nacional, com tudo o que estamos construindo. E teremos mais uma medida provisória. Ao término do nosso debates, vamos ter condições políticas de aprová-la, porque essa é a vontade dos trabalhadores, a vontade dos empresários e do nosso Pacto Federativo – dos Municípios, dos Estados e do Governo Federal.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, Senador Pimentel. Cinco minutos cravados.

Vamos fazer o seguinte. Vamos ouvir, agora, os Deputados Glauber Braga, Arnaldo Jardim, a Senadora Kátia, e avocamos a palavra para a Mesa, o.k.? *(Pausa.)*

Ou pode topar um pouco mais? *(Pausa.)* Vai indo?

Vamos rapidinho.

Glauber.

O SR. GLAUBER BRAGA (PSB – RJ) – Presidente José Guimarães, Senador Eduardo Braga, Governador Eduardo Campos, Ministra Gleisi, Sr. Eracy, Sr. João, demais Deputados e todos os presentes, em primeiro lugar, louvo a iniciativa e o entendimento, Senador Eduardo Braga, em relação a questões que foram trazidas pelos trabalhadores, aqui nesta Comissão, como, por exemplo, a questão da Guarda Portuária.

Sobre o art. 4º, parágrafo único, houve um intenso debate aqui também nesta Comissão, e temos o entendimento de que, nesse campo, se avançou a partir dos trabalhos da Comissão nessa mediação com as centrais dos trabalhadores. Ainda há algumas questões pendentes, mas vamos ter outros momentos para tratar delas, pelo menos algumas que não consegui ainda entender de forma bastante clara, como a que diz respeito ao Órgão Gestor de Mão de Obra – Ogmo.

Mas eu queria aproveitar o dia de hoje para falar especificamente sobre a centralização, tema que tem sido mais discutido nas nossas audiências. Aí, Relator, Senador Eduardo Braga, procurei acompanhar cada uma das audiências realizadas nesta Comissão, e tive oportunidade de ouvir vários relatos



das mais diferentes personalidades que têm acúmulo na área, dizendo que a centralização de procedimentos é o contrário do que vem sendo praticado hoje no mundo. Vários representantes que tiveram aqui a oportunidade de se colocar trouxeram como exemplo a própria China, que tem o maior crescimento econômico do mundo, mas, apesar disso, tem um processo de descentralização, no que diz respeito à sua organização portuária.

Além disso, a gente vem recebendo diariamente, nos gabinetes, em contatos pessoais, pareceres, estudo técnicos, todos eles, praticamente estamos tratando aqui com a unanimidade desses estudos que têm sido encaminhados, vêm no mesmo sentido, de que o processo de centralização pode ser altamente negativo para aquilo que se quer, no que diz respeito ao avanço principalmente para o crescimento econômico que o Brasil precisa e da gestão portuária.

Ademais, as posições dos próprios palestrantes nas próprias audiências feitas com representantes do Governo, em vários momentos, houve uma defesa de argumentos que, no final das contas, levava à demonstração de que problemas que teriam acontecido na gestão e no avanço de alguns portos tiveram motivação ainda em um processo de não valorização da autonomia.

Então é por isso que eu gostaria aqui de fazer essa ponderação respeitosamente à Ministra Gleisi, que fez aqui as suas colocações. Mas, Ministra, a única posição, até hoje, de uma forma mais firme sobre o tema foi colocada no dia de hoje. Em todas as audiências públicas realizadas nesta Comissão as posições foram diferentes, buscando inclusive por um processo de descentralização. E aí eu queria fazer uma observação também bem objetiva. Eu não consegui compreender necessariamente a incompatibilidade de descentralização com padronização de determinados procedimentos, ou seja, pode haver a padronização de uma forma descentralizada. Esse é o nosso entendimento, que vem sendo construído a partir das audiências que têm sido feitas nesta Comissão.

Outro ponto. Também no nosso entendimento, não existe incompatibilidade entre a valorização do porto organizado, do porto público, plenamente com o processo de descentralização. Pelo contrário, essa autonomia pode, no final das contas, gerar o fortalecimento, que é o que vem sendo discutido nesta Comissão.

Para encerrar, cravado no meu tempo, eu queria fazer um apelo ao Senador Eduardo Braga, ao nosso Relator. Que do mesmo jeito que foi procurado um entendimento nas outras questões que ainda estão em discussão, e que V. Exª teve uma grande sensibilidade nesse sentido, que para essa questão fosse buscada também uma mediação e um entendimento anterior à votação das 600 emendas, para que, em um processo de destaque, a gente não inviabilize o avanço das negociações que podem estar sendo formuladas.

Obrigado, Presidente.



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

Deputado Arnaldo. Veja, Deputado Arnaldo, que nós fizemos uma homenagem a V. Ex^a: trouxemos a Ministra Gleisi.

O SR. ARNALDO JARDIM (PPS – SP) – Muito obrigado, Deputado José Guimarães, Deputado Eduardo Braga.

Quero saudar a Ministra Gleisi Hoffmann. Realmente, Ministra, essa referencia que fez o José Guimarães é porque eu solicitei a presença de V. Ex^a aqui, a senhora deve ter tido notícia disso, porque achei que a senhora contribuiria como já o início foi uma boa contribuição. Estou com uma expectativa muito grande de que V. Ex^a possa complementar com chave de ouro essa sua participação.

Quero saudar o Governador Eduardo Campos, político que honra o Brasil e que tem a nossa simpatia muito grande. Quero saudar os senhores representantes do Governo do Estado da Bahia e do Estado do Rio Grande do Sul, que estão aqui conosco.

Quero lembrar a todos nós que estamos aqui encerrando um ciclo de audiência, não é mesmo, Senador Eduardo Braga? Então, ela tem um relevo para nós aqui. Primeiro, nessas audiências, eu aprendi muito, e estou tentando prestar atenção, e verifiquei que aquilo que parece, muitas vezes, não é aquilo que é, muitas vezes, não se apresenta de uma forma muito clara. O que eu estou querendo dizer com isso? Primeiro, que eu aprendi com todos aqui que, depois da 8630, nós tivemos um avanço extraordinário. Eu vejo muitas pessoas, agora, tão enfáticas na questão da participação e me lembro – não como figura física, porque naquela época eu estava longe de estar aqui – de que eram pessoas que combateram ferozmente tudo aquilo que era proposto aqui.

Ou seja, era chamado de neoliberal, que queria acabar com a questão de Estado. Agora, aqui, esta medida pega características que me surpreendem, porque o porto privado, da forma como está proposto... Ministra Gleisi, V. Ex^a diz que se estudou isso por aí, diversos modelos, portos organizados do mundo todo, do que eu tenho ciência, estudei um pouquinho também, são sempre entes públicos com operação de terminais privados.

São assim no mundo. A exceção é a Inglaterra, da nossa gloriosa Margareth Thatcher. E o Chile. E não são exemplos daquilo que se preconizava e que eu defendo, de um Estado capaz de disciplinar, orientar e induzir, e depois de fazer uma gestão compartilhada.

Então, foram buscar outros modelos? Se pensou em SEPs que poderiam ter sido estabelecidas ao nível de cada uma das entidades, aprofundando a política de descentralização? E não caminhando no sentido da centralização, que aquilo que a medida provisória acaba preconizando.

Eu ouvi aqui algumas ideias sobre as quais quero pontualmente me localizar. Primeiro, o Senador Humberto Costa perguntou: “Posso ficar



despreocupado porque vai facilitar?” Não pode ficar despreocupado, Senador Humberto Costa. Primeiro, que isso significa que, se a medida provisória for aprovada da forma como está, uma concentração total de atribuições na Secretarias dos Portos e o Governo não tomou nenhuma medida administrativa no sentido de equipá-la.

Cara Ministra Gleisi, que medidas administrativas forma tomadas para mudar o quadro de pessoal, agilizar os procedimentos, preparar para uma eventualidade – eventualidade não, uma realidade! A medida provisória está em vigor, produz efeitos – é assim que funciona esse sistema. E que ajustes foram feitos?

No que diz respeito a esses inúmeros trabalhos – cada um menciona um aqui – sobre a questão da demora, de dificuldade dos nossos portos, se referiram agora aqui, tanto o Deputado Onyx, com o Deputado Mendonça Filho, sobre as questões de burocracia. Que tipo de agilidades...

A Ministra falou do Conaportos que está sendo anunciado, mas isso não produziu efeito ainda no sentido, pelo menos, daquilo que foi aqui apresentado a nós, que foi o diagnóstico de diversos setores, inclusive, do Governo, que apresentavam avaliações diferentes sobre a questão do tempo de permanência.

Tem uma questão que existe ainda e que é fundamental, perpassou a discussão aqui. Muitas vezes nos editoriais de jornais que se produziram... nós vimos uma semana em que os três principais jornais do País, em seus editoriais, saíram com o mesmo teor e saíram acompanhados de medidas de declarações públicas do Governo que diziam que a Medida Provisória era imexível, que o que restava ao Congresso Nacional fazer era aprovar o mais rapidamente possível e com pouquíssimas alterações. Como se, de repente, se tivesse descoberto a verdade exatamente de uma forma absoluta.

Ali, não se falou, em nenhum instante, meu caro José Guimarães – e vou fazer as últimas duas observações para concluir – na questão de que quem forma preço de frete é armador. A operação que se faz nos portos é absolutamente localizada. Aquilo que foi proposto na medida de que os critérios de concorrência serão agora exatamente pelo custo apresentado e por movimento de carga, meus amigos – me permitam falar assim, num tom até de apelo –, isso vai permitir uma folia dos armadores, que vão passar a formar, inclusive, interpostas pessoas que poderão apresentar, com esses critérios fixados aí, propostas de operação de portos e, que depois ficam capturados totalmente para sua formação de preço. Aí, vai ocorrer de uma forma absoluta.

Quero fazer um apelo, Sr. Relator Eduardo Braga, que tem sido o elemento de diálogo. O nosso Presidente usou uma expressão, que eu até anotei porque achei muito boa, que diz o seguinte: a alma que dará sustentabilidade à tramitação é a alma do diálogo, termo referido pelo Senador José Pimentel e que o nosso Relator tem praticado.



Vamos modificar o critério de movimentação de carga por produtividade. E, aí, tentar ver se amarramos minimamente a cabra dentro da horta, porque, senão, como vamos fazer na formação desse preço?

Por derradeiro, Sr. Presidente, uma última questão para o Governador Eduardo Campos: aquilo que o senhor propôs, que nós excetuássemos o Suape, não tem o nosso apoio. Eu não apoio que se abra uma exceção para o Suape, até porque queremos que a experiência do Suape seja referência. Então, o senhor não veio pleitear algo para Pernambuco, entendo eu; o senhor veio propor uma visão daquilo que deveria orientar, sim, a medida provisória: descentralização, equilíbrio entre os poderes. Aquilo que foi extraordinário, que foi a gestão de que todos participaram, mas particularmente o Relator conduziu com o apoio do nosso presidente, na questão do setor laboral, possa acontecer agora no diálogo com os terminais que já existem, para que não se busque ou isonomia ou equalização, como chama o Relator, e que possamos estabelecer essas normas de descentralização e, aí, sim, buscarmos criar caminhos para o desenvolvimento do nosso País.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Senadora Kátia?

A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Hoje eu estou com um casaquinho muito discreto, Sr. Presidente, não dá para o senhor me ver direito.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Mas a senhora sempre fica aqui na frente embelezando a nossa primeira fila, e hoje ficou lá por trás.

A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Cheguei atrasada e peguei a última cadeira.

Obrigada, Sr. Presidente, Ministra Gleisi Hoffmann, Governador Eduardo Campos, Srs. Secretários de Estado, muito obrigada também pela presença, por virem contribuir com esse debate tão importante.

Sr. Presidente, Srs. Senadores e Deputados, não preciso dizer o que está acontecendo hoje no País, nos portos, com relação ao agronegócio. E vejo essa preocupação excessiva com relação especificamente às licitações, porque, na verdade, é a única coisa que está sendo retirada para a Antaq. Porque no art. 13 está perfeitamente claro, no que diz respeito às competências da administração do porto organizado, no inciso V, “fiscalizar ou exercer as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento, conservação das instalações portuárias”. Agora, no que diz respeito às licitações, não entendo tanta angústia quando olho os prazos e as datas e há quantos anos esses delegados estaduais não praticam licitação nos portos. Todos, sem exceção, ficaram de dez a quinze anos sem licitar. Se estamos vivendo essa angústia hoje – um minutinho, por favor, Deputado, eu te ouvi com bastante atenção –, justamente em alguns lugares, existem muitos culpados, inclusive a falta de licitação de portos importantes.

Eu vou dar o exemplo de Itaqui. Como disse a Ministra, 90% do produto de Tocantins sai por Itaqui. Então, eu falo com muito conhecimento de



causa. Nós conseguimos, depois de oito anos, e quero aqui atribuir ao Ministro Reinhold Stephanes, à época Ministro da Agricultura, que foi fundamental, que deu um murro numa mesa, e eu achei que ele ia quebrar a mesa esse dia, o edital. Oito anos e Itaqui não abria licitação.

Quero lembrar que 52% de toda a soja e milho do Brasil são produzidos na Região Centro-Norte, acima do paralelo 13º. Qual é o pior dos mundos para essa safra? Descem 86% para Paranaguá e Santos, e apenas 14% saem por Itaqui. Para vocês verem a irresponsabilidade da resistência em licitar um porto dessa grandeza.

Foi licitado, em 2011, graças a esse murro do Reinhold Stephanes numa mesa, e que ainda vai ficar pronto para a safra de 2013/2014. Nós vamos sair de 4 milhões de toneladas escoando por esse porto para 5 milhões. Na segunda etapa, mais 6 milhões. Quantos anos nós perdemos? Talvez se Itaqui tivesse licitado quando começamos a reclamar e a implorar ao Governo do Estado do Maranhão, nós poderíamos estar hoje desafogando Santos e Paranaguá.

Com relação a Suape, que por sinal é um porto extraordinário, é um porto espetacular, não quero desmerecer ninguém, mas é um porto ocioso, é um porto que está em construção para operar principalmente petróleo e petroquímica. Não há crise em Suape. Não há grãos, não há minério em Suape. Tudo ajuda nessa *performance*. Agora, estamos falando, mas vocês ainda poderão ter uma supermovimentação quando a Refinaria Abreu Lima ficar pronta, porque, aí sim, nós teremos uma movimentação expressiva em Suape. E, aí, vamos ver, Governador – que Deus te ajude! – se Suape continuará eficiente como hoje; e tenho a certeza de que o senhor há de conseguir. Então, nós temos que lembrar que houve 11% de aumento de safra.

Agora, com relação à MP, ela não revoga delegação. E quando o Governador fala a respeito do rompimento de contratos, eu até arrepio quando ouço essa palavra, porque sou a maior defensora, ou uma das maiores defensoras, do respeito aos contratos. Eu quero lembrar que Suape tem contrato de concessão com o Governo Federal, que iniciou em 92, e o prazo de término é indeterminado.

(Soa campanha.)

A SRª KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – O Governo, inclusive, pode terminar a hora em que quiser. Mas não é o caso; o Governo não tem interesse em tirar dos Estados. O contrato de Rio Grande só irá vencer em 2022, não tem nem como tomar do Governador. O contrato de Itaqui vai vencer, bem ou mal, em 2026.

Então, quanto a esses portos, pode ficar tranquilo porque não haverá rompimento de contrato, mesmo porque existe Justiça no País.

E eu quero, aqui, dar uma ótima notícia. Apenas em três meses da MP...

(Soa a campanha.)



A SRª KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) –...viva, em três meses, há 15 pedidos de novos TUPs na Antaq. Quando eu falo em TUP, não é uma banquinha na feira, que custa baratinho, não. Quinze TUPs significam bilhões e bilhões de reais de interesse ativo, expressivo. Isso está no *site*, na Internet, para quem quiser ver. Ao todo, são 111 pedidos de construção de algum tipo de porto neste País, ou TUP, ou ETC. Só de TUP, são 56. Desses 56, 15 apenas em três meses de MP. Vocês já imaginaram o que irá acontecer com o nosso Brasil...

(Soa a campanha.)

A SRª KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – ...depois dessa MP aprovada? Meu Deus, nós não vamos mais ter nenhum problema, nenhum problema desse tipo e dessa natureza. Então, eu não entendo essas aflições e essas angústias.

(Soa a campanha.)

A SRª KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Eu tenho certeza absoluta de que, através da Antaq, as licitações vão ocorrer sim, porque está aqui em Brasília, debaixo dos nossos olhos, dos Deputados, dos Senadores, fiscalizando se estão editando ou não, licitando ou não, diferentemente do que ocorreu nos últimos dez anos ou mais: licitação zero!

(Soa a campanha.)

A SRª KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Licitação zero por parte de Docas e dos portos estaduais.

Tiveram os seus motivos? Tiveram! Mas um grande prejuízo que estamos sofrendo hoje no Brasil é esta ausência de licitação durante todos esses anos.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Deputado Milton Monti, e depois vamos dar a palavra aos nossos convidados, que aguardam o momento, porque ninguém obedece o tempo. Mas vamos tocando. É a pisadinha democrática.

O SR. MILTON MONTI (PR – SP) – Sr. Presidente, caro Relator, Senador Eduardo Braga, cara Ministra Gleisi Hoffmann, Governador Eduardo Campos, representantes aqui da Bahia, Rio Grande do Sul, colegas Deputados, Deputadas, Senadores e Senadoras, eu quero inicialmente dizer o que já disse várias vezes aqui. Eu sei que o trabalho do nosso Relator vai ser árduo, mas a cruz que nos é dada é exatamente aquela que podemos carregar. Tenho certeza de que o nosso Relator dará conta do recado e encontrará um caminho para um assunto tão importante para o País.

Eu queria dizer também que louvo a Presidenta Dilma no sentido de ter os objetivos de fazer o País crescer, se desenvolver, diminuir o custo Brasil, gerar empregos, aumentar a competitividade. Acho que esses objetivos têm que, acima de tudo, nortear aqui as nossas discussões. E creio, creio realmente, como democrata, como membro do Parlamento, que o Parlamento contribuirá muito



para que essa medida provisória possa ser aprimorada. E fico feliz que a Ministra se divide entre estar no Governo e ser membro aqui do nosso Parlamento. E certamente dará a dimensão exata da importância dos reclamos, das reivindicações e da caixa de ressonância que é o Congresso Nacional.

Vi aqui a exposição do Governador Eduardo Campos colocando com clareza e sem nenhum questionamento a eficiência da descentralização do Porto de Suape. E por isso, quando falamos em mudança, centralização ou não, temos aqui uma diretriz nacional com a qual eu concordo; temos de levar em conta que há experiências positivas que acontecem no País.

Há também que se levar em conta – quero pontuar algumas coisas – que se o objetivo é aumentar investimentos, competitividade, temos questões que precisam ser discutidas; temos contratos que merecem um olhar especial. Contratos anteriores a 93, que podem adequadamente cumprir a legislação e, ao mesmo tempo, ser instrumento dos objetivos principais desta MP.

Temos que pensar na equalização daqueles que estão chegando numa nova regra com aqueles que já estão postos, operando com regras um pouco diferentes das que estão sendo colocadas hoje. Temos de pensar nesse equilíbrio.

Precisamos imaginar que as diretrizes centrais, como disse, devem ser realmente... A questão portuária é uma questão nacional, mas devemos imaginar que vamos ter gente, não gente de qualidade. De qualidade teremos muitos, mas pessoal suficiente para tocar todos os projetos aqui em Brasília, eu tenho dúvidas de que isso possa realmente acontecer.

Portanto eu não quero me alongar, mas digo ao Sr. Relator que deve procurar, dentro desses objetivos de fazer o País crescer, de gerar investimentos, de aumentar a competitividade, encontrar caminhos que possam da mesma forma atingir esse objetivo. Vou falar novamente sobre a questão dos contratos anteriores. Há precedentes no setor elétrico, no passado. Precisamos ter um equilíbrio entre os parceiros que estão chegando com os que já estão postos.

Por final, quero fazer uma última observação que também já foi feita aqui. A questão do preço como critério de competitividade: acho até que pode acontecer, mas será de pouco impacto. Agora, a questão da quantidade de carga eu acho imponderável. É impossível impor ao operador portuário que ofereça uma quantidade maior ou menor de cargas, porque isso não está no seu contexto de ação, não é da sua ação poder oferecer isso. Então, acho que esses critérios devem ser revistos.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Caríssimos, é o seguinte, o Presidente do Senado – eu acabei de ser informado...

O SR. MILTON MONTI (PR – SP) – Presidente, eu usei os cinco minutos, hein?

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Eu não estou reclamando. Até menos. Sobraram seis minutos, Milton Montes.



O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Seis segundos.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Seis segundos, aliás.

O Presidente do Senado já vai começar a Ordem do Dia. Ao iniciar a Ordem do Dia, pode ser que sejamos obrigados a encerrar a reunião.

Eu quero sugerir, então, que os inscritos falem, num esforço de não repetir alguma pergunta, para que pudéssemos ouvi-los, porque senão chegaremos às 6 horas. Ninguém usa menos do que, com exceção de uns três, o Onyx e o Milton Monti, oito, nove ou dez minutos.

A Ministra já está me pedindo aqui, democraticamente, para sair às 17h15.

O SR. EDINHO BEZ (PMDB – SC) – Sr. Presidente, faltam quantos, ainda?

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Estão inscritos Raul, Roberto Santiago, Beto Mansur, Iriny Lopes, Márcio França, Edinho Bez e Senadora Lúcia Vânia.

O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Faltam sete.

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

Eu vou abrir mão de me inscrever.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Senador Blairo vai abrir mão de se inscrever.

A SRª LÚCIA VÂNIA (PSDB – GO) – Presidente, eu abro mão também.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Bom exemplo, Senadores, sobretudo a Senadora Lúcia Vânia.

Os outros mantêm? Um minutinho para cada um, rapidinho?

O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Três minutos.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – No máximo três minutos. Concordamos todos? Vamos lá.

Roberto Santiago. Ausente.

Vamos em frente. Beto Mansur.

O SR. BETO MANSUR (PP – SP) – Sr. Presidente, com muita rapidez, eu só queria, com a presença da Ministra Gleisi Hoffmann, com a presença do nosso Governador Eduardo Campos, que toca muito bem um porto, repetir uma fala que fiz na semana passada até porque estou na presença de uma representante importantíssima do Governo Federal e quero externar essa preocupação.

Eu estou na vida pública há uns 25 anos. Fui prefeito da cidade de Santos durante o período de oito anos. Então eu acho que tenho uma contribuição a dar porque eu, antes de ser prefeito, participei aqui da confecção da Lei 8.630, que foi uma luta muito grande, inclusive teve uma participação muito forte do



Partido dos Trabalhadores naquela oportunidade, senão, a gente não conseguiria ter aprovado aquela lei da maneira como o foi. Ainda me lembro de que o ex-Senador e hoje Ministro Aloysio Mercadante teve uma participação efetiva naquele processo e a gente acabou implantando isso em um porto grande, que foi o Porto de Santos.

Rapidamente, qual a minha impressão? Eu já deixei essa impressão a todos vocês. Eu acho que a gente concentrar as coisas em Brasília, Ministra, vai ser muito, muito ruim para os portos brasileiros. Eu tenho opinião muito forte. Eu acho que nós vamos chegar a um momento em que a gente precisa de ter os nossos portos competindo entre si. Os portos têm que ter essa possibilidade da competição, porque isso é salutar.

Alguns setores reclamam dos Conselhos de Autoridade Portuária, que viraram uma igreja em determinados portos. E aí que a SEP tem que tocar, aí que o Governo tem que tocar. Mas eu acho que o CAP se tornar um conselho consultivo é regredir, porque um dos primeiros conselhos que deu certo e que houve a descentralização foi em Santos, e deu um resultado muito positivo. Então, preocupa-me aqui, como os companheiros já se preocuparam, a questão que envolve licitação, que eu acho que é uma coisa que... Um detalhe, às vezes, é pegar um porto pequeno; outro, é pegar um porto grande, como Santos, que tem mais de mil funcionários, que tem toda uma estrutura de licitação. Eu duvido que o Governo Federal faça isso com rapidez.

Respeito a opinião da Senadora Kátia Abreu, mas os Terminais de Uso Privativo estão aparecendo agora porque felizmente o Governo vai autorizar o Terminal de Uso Privativo a operar carga de terceiro, que é uma coisa que muita gente defende há muito tempo; eu particularmente defendo.

Então, Ministra, eu sinto que essa questão que envolve licitações, de que maneira o Governo vai tratar os contratos já existentes com os novos contratos para que haja um respeito da compatibilização de contratos, a descentralização, no meu entender, é um perigo, porque o Governo não consegue nem terminar a Norte-Sul, a ferrovia. E a gente tem essa preocupação com a centralização. É preciso, na verdade, haver uma descentralização consciente para que a gente possa fazer com que os portos se desenvolvam.

Eu me assusto de ver, às vezes, comparações com a China. A China tem outro regime, outra condição, outra relação com o empresariado e outra relação com os entes que existem lá, que não são nem federativos. A relação da China é totalmente diferente da do Brasil. Se a gente quiser trazer o modelo para cá, não vai conseguir viabilizar nada.

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

O SR. RAUL HENRY (PMDB – PE) – Agradeço ao Deputado José Guimarães e vou direto ao ponto.

Eu quero me dirigir diretamente à Ministra Gleisi. Eu acho que aqui todos querem a eficiência dos portos, todos querem um menor custo Brasil. Há



duas teses em debate aqui: a tese da centralização *versus* a tese da descentralização. Queria dizer para a senhora, Ministra, que Suape é um exemplo virtuoso da tese da descentralização.

Nos anos 80, nos anos 90, quem discutia desenvolvimento regional no Brasil tinha uma opinião sobre o Nordeste, praticamente consensual, de que o Nordeste teria dois polos dinâmicos na sua economia futura: o oeste da Bahia, que seria integrado à região metropolitana de Salvador, que gera dinâmica, gera um polo dinâmico por causa do Polo Petroquímico de Camaçari, e o sul do Maranhão e do Piauí, que se integrariam a São Luís e a Fortaleza. Com essa visão, inclusive, o Governador Tasso Jereissati iniciou a construção do Porto de Pecem.

O leste da Região Nordeste – Maceió, Recife, João Pessoa e Natal – ficaria isolado do restante da região dinâmica do Nordeste por uma grande região semiárida, que está se acabando com a seca agora, uma atividade decadente da cana-de-açúcar na Zona da Mata e ficaria apenas o setor de serviços ali no litoral do Nordeste – um setor de serviços muito voltado para o turismo, mas limitado pela restrição da renda porque aquela região não é uma região dinâmica.

De repente o Brasil estabilizou sua moeda, voltou a crescer e Suape, que era um projeto visionário, virou realidade. Suape tinha uma localização privilegiada, como mostrou aqui o Governador Eduardo Campos, a 800 km de Salvador, de Fortaleza, um porto protegido, com retroárea, um porto industrial. Suape começou a acontecer e Pernambuco, então, compreendeu que aquilo era seu principal instrumento de indução do desenvolvimento econômico, de Pernambuco e da região.

Tem um exemplo clássico em Suape que mostra como esse processo de descentralização é positivo e virtuoso. O estaleiro da Camargo Corrêa, que se instalou lá no começo dos anos 2000, chegou a negociar com 17 portos no Brasil a sua localização. Avançou mais com dois Estados e chegou a Pernambuco e foi fazer uma visita e disse: “Nós queremos colocar quatro condições aqui: a licitação da área, a licitação da obra de acesso, a licença ambiental e um programa de formação de mão de obra para soldadores. Se o Estado apresentar isso em três meses, nós viremos para cá.”

O Estado apresentou e, hoje, está lá o estaleiro Atlântico Sul.

Eu estou colocando isso e já conclui os pressupostos, caro Presidente, para dizer que a União faça os estudos, que trace as diretrizes, que formule a regulação, que execute a regulação – tudo isso está muito bem –, mas gerenciar processos administrativos, de licitação, processos gerenciais, não faz nenhum sentido num país continental como o Brasil, de centenas de portos.

A senhora usou o argumento e certamente está presente no relatório do TCU: baixa capacidade técnica na gestão. Esse exemplo é um bom exemplo em relação à Suape. A senhora fez referência às várias licitações que foram feitas por terminal açucareiro. Foram feitas para cumprir a norma, com a agilidade que



só a autoridade local tem, porque, se chegar aqui a Brasília, vai ficar em uma fila. Isso é ruim para o País.

Então, eu falo para a senhora, como representante do povo de Pernambuco para que o bom senso presida os entendimentos e que, no momento em que essa medida provisória for votada, possa realmente ser a favor do País.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Deputada Iriny Lopes, do Espírito Santo.

Os Deputados que chegaram depois nós estamos impedidos, democraticamente, de inscrevê-los, por conta de um acordo com os convidados e da sessão do Senado.

O SR. (*Fora do microfone.*) – Seria um impedimento democrático. (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Perfeitamente. Porque já há uma deliberação aqui, uma norma consuetudinária.

A SRª IRINY LOPES (PT – ES) – Sr. Presidente, Sr. Relator, cumprimento os nossos convidados, nossa companheira Gleisi, nosso Governador Eduardo, os representantes da Bahia e do Rio Grande do Sul.

Vou ser bastante breve.

Todos nós que estamos discutindo a medida provisória reconhecemos a importância e a oportunidade desse debate diante dos desafios de crescimento sustentável e de disputa internacional e competitividade de que o País precisa.

Eu quero parabenizar os Parlamentares, o Governo, porque uma fase que muitos aqui julgavam que seria impedimento já foi superada para aprovação, que foi a negociação com as centrais sindicais e a superação da pauta apresentada pelo conjunto dos trabalhadores.

Se nós tivemos, tanto Parlamentares como Governo, a capacidade e competência para resolver esse primeiro ponto, eu estou apostando – e aí diferente do Monti, eu não quero deixar tudo por conta do Relator. O relator tem o seu papel, vai dialogar com todos nós, mas todos nós temos voz e temos interesse de dar uma contribuição efetiva na discussão dessa medida que é fundamental para o País.

As mediações necessárias para atender às premissas colocadas pelo Governo, que nos dão condições de superar o que a Senadora Kátia Abreu aqui lembrou, da estagnação durante um período grande que causa prejuízos ao País, e outras experiências exitosas que estão sendo trazidas aqui por outros Parlamentares e por outros convidados, acho que vamos ter capacidade e condições de fazê-las.

Então, eu quero apostar, de maneira otimista, que colocar os portos brasileiros em condições efetivas de competitividade e de eficiência, é possível, As condições estão dadas, dependerá, agora, da nossa capacidade política de fazer as negociações, e eu aposto que vamos fazê-las.



O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Já há um outro acordo aqui na Mesa.

Deputado Márcio França.

O SR. MÁRCIO FRANÇA (PSB – SP) – Presidente, Governador, Deputados, Ministra, Colegas, eu sou filho de um pediatra antigo, que quase aos 80 anos faleceu. Ele me dizia sempre que quando o antibiótico fizer acordo e viver em paz com a bactéria é porque alguma coisa está errada, algum pedaço morreu.

Ao longo desse período todo, Senador, nós tivemos diversas audiências, e eu ficava sempre em busca de onde é que estava a razão da edição da MP, do formato da MP. Depois, em determinado momento, eu vi, quando a Fiesp, Federação das Indústrias de São Paulo, declarou solenemente que ela era uma das principais defensoras da medida provisória. Depois, vi, ao longo de todo esse período, tomando a fala de quase todos os parlamentares que aqui se pronunciaram, Ministra, que há pouquíssimas vozes na defesa intransigente da medida provisória; quase raras. Finalizando, vejo que a senhora também defende de maneira mais dura o texto como ele veio de lá para cá.

Eu convivi com o Presidente Lula por oito anos, e agora com a Presidenta Dilma por dois anos. É incrível que, em todos esses dez anos, em que foram produzidos dois estudos do BNDES, contratados pelo Governo, o Governo seguiu numa direção. No entanto, a senhora anuncia hoje aqui a contratação de um estudo feito pela universidade de Santa Catarina, que eu não conheço, que nunca foi publicado, mas suponho que deva existir, que muda completamente o entendimento.

Durante esse período do governo do Presidente Lula, tive a honra de vê-lo indicar para Ministro o então Ministro Pedro Brito, que hoje preside a Antaq, indicado pela Presidente Dilma, que disse, aí onde V. Exª está sentada, que a centralização é um erro, que será um desastre para o País. Eu ainda indaguei a ele, no dia, acerca de quantos funcionários tem a Antaq. Ele disse que teria em torno de 200, e a SEP tinha mais 150 a 200. Só na Codesp de Santos tem 1.500 funcionários que administram todos esses processos. E à época, todo mundo insistia em dizer: “mas há dez anos não se faz licitação.”

Se V. Exª estiver certa e as licitações saírem de uma vez só, no final do ano, como V. Exª tem falado, nós só falaremos em licitação de novo daqui a 25 anos, ou talvez 50. Isso não será nenhum erro.

Portanto, o período de tempo em que se faz uma licitação não é nenhum erro. Ao contrário. Agora, sabe por que não é feita licitação, Ministra? Porque todas as vezes em que se inicia uma licitação, em qualquer Companhia Docas do Brasil, tem que se passar pela Antaq, pela SEP, pelo Tribunal de Contas, pelo Ministério Público, pelo Meio Ambiente, pela Anvisa, enfim, tem que passar por todo mundo, e tudo isso leva um tempão enorme, e, na verdade, boa parte poderia ser resolvida com a medida provisória.

(Soa a campainha.)



O SR. MÁRCIO FRANÇA (PSB – SP) – Então, para finalizar, eu quero informar ao Presidente, que tem feito um esforço grande– e reconheço o esforço do Presidente e do Relator, e eu sei que muitos acordos avançaram, mas não estão completos em relação aos trabalhadores; vamos deixar isto bem claro: os trabalhadores não estão atendidos na plenitude – com relação aos operadores e prestadores de serviço, 11 Deputados Federais farão obstrução naquilo que for possível a partir da apresentação do relatório, destacando as seiscentas e tantas emendas, uma a uma, para que votemos uma a uma, dentro do limite do que Deus e a regra do jogo permitam, porque, para nós, a medida provisória como está e no formato que está, ela é ruim para o País, e os erros que eventualmente sejam cometidos por um gestor serão pagos por todos os brasileiros.

Então, embora respeite o entendimento...

(Soa a campanha.)

O SR. MÁRCIO FRANÇA (PSB – SP) – ...sei que é honesto o entendimento, não é desonesto, mas, de verdade, os favorecidos da MP já se contentaram, que são os quatro grandes terminais privados do Brasil, porque, esses sim estão nesse instante liberados pelo Governo.

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

O SR. EDINHO BEZ (PMDB – SC) – Com a compreensão de todos, gostaria de registrar a satisfação de ter conosco o Governador de Pernambuco, nosso amigo de longa data, com quem tivemos o privilégio de ter uma bela convivência como Parlamentar. E a Ministra também aqui presente. É um prazer tê-la também aqui conosco.

Breve. CAP. Diminuir a participação do CAP sou contra e não é bom. Não temos tempo para aprofundar, infelizmente.

Descentralização. O mundo inteiro parte hoje... Já disse aqui várias vezes e vou terminar dizendo que a administração moderna no mundo inteiro, com a rapidez, a facilidade, a tecnologia, hoje é descentralizada, porque você tem o controle de onde você quiser. Até o agricultor hoje controla, da casa dele, o trator trabalhando na agricultura. Então, somos contra e estou à disposição para debater esse assunto.

Porto 24 horas. A culpa é do Governo de não ter funcionado até hoje. A Receita Federal, a Anvisa, a Polícia Federal, a agricultura etc, que foram os grandes obstáculos para funcionar 24 horas, além de outros, claro!

Uma pergunta. A licitação da concessão de aeroportos às empresas aéreas... As empresas aéreas estão proibidas de participar da licitação da administração dos aeroportos. A pergunta é a seguinte: na área portuária há a mesma premissa? Ou seja, os armadores não poderão participar? Caso contrário, teríamos dois pesos e duas medidas.



Outra pergunta. Na lista dos maiores portos o Brasil está na 40ª posição. E eu conheço muitos. A Srª Ministra pode apontar quantos operam com marco regulatório semelhante ao proposto na Medida Provisória nº 595?

Outra pergunta. Os portos citados como referência de produtividade, capacidade e competitividade, portos como Xangai, Hong Kong, Roterdã – e conhecemos todos –, citando apenas alguns, têm em média quatro terminais de contêineres.

(Soa a campainha.)

O SR. EDINHO BEZ (PMDB – SC) – V. Exª sabe disso?

E apenas na qualidade de Coordenador de Portos e Vias Navegáveis, da Frente Parlamentar Mista em Defesa da Infraestrutura Nacional... Aqui temos a honra de termos como Presidente o Deputado Arnaldo Jardim. Eu coordeno a área de portos e vias navegáveis há muito tempo. Fizemos uma audiência pública semana passada e eu gostaria de contar com a aquiescência do Presidente e do Relator para amanhã, às 10 horas, apresentar uma síntese da audiência pública que tivemos na última terça-feira.

Em função do tempo, agradeço a oportunidade e principalmente a presença dos nossos convidados.

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

Sei que todos já querem levantar-se. Não sem antes acertarmos. O Relator vai dar uma palavrinha que é importante, até pela sua função de Relator. Já acertamos com os dois secretários, do Rio Grande do Sul e da Bahia, que eles não falarão, mas estão aceitando democraticamente. *(Risos.)*

Não é isso, João Motta?

Não, numa boa. E em função do horário...

O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Hoje está democrático.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – ... o Relator, o Governador e a Ministra falarão, para encerrarmos nossa audiência pública.

O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Srs. Senadores, Srªs Senadoras; Srs. Deputados, Srªs Deputadas; Sr. Presidente; Srª Ministra Gleisi Hoffmann; Sr. Governador Eduardo Campos.

Primeiro, para destacar, Sr. Presidente, e agradecer o largo e amplo debate que tivemos aqui nesta Comissão em torno de uma matéria tão importante. Foram nada mais nada menos do que sete audiências públicas que ocorreram em nossa Comissão.

Participei de inúmeras comissões mistas e em nenhuma delas presenciei uma democracia tão larga no sentido de ouvir todos os segmentos, todos os setores de uma forma ampla, geral, irrestrita e absolutamente democrática.

Trinta e oito convidados, Srª Ministra. Aqui ouvimos 38 convidados. Para que todos pudessem falar com absoluta liberdade.



Hoje talvez tenha sido um dos dias em que o nosso Presidente mais usou o Regimento, mas nos outros dias tivemos absoluta liberdade para o debate, para buscarmos, portanto, o consenso.

Queria agradecer muito a presença do Governador Eduardo Campos no dia de hoje; agradecer muito a presença da Ministra Gleisi Hoffmann, Chefe da Casa Civil. Quero aqui dizer que se não fosse a contribuição de todos, dos Srs. Senadores e Sr^{as} Senadoras, Srs. Deputados e Sr^{as} Deputadas, do nosso Presidente, da nossa Ministra Gleisi Hoffmann, de outros Ministros dentro do Governo da Presidenta Dilma, não teria sido possível construir o acordo que construímos com a classe laboral, que aponta para um avanço significativo na relação capital/trabalho na questão dos portos.

(Soa a campanha.)

O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Eu vejo que a reunião, Sr. Presidente, já caminha para o encerramento.

Gostaria de poder adentrar alguns pontos, mas não há clima para isso. Quero, portanto, encerrar, agradecendo a participação de todos.

Creio que não há nenhuma atenção daqueles que aqui estão participando. Portanto, muito obrigado, Sr. Presidente.

Muito obrigado, Sr^a Ministra por estar aqui e ter trazido de forma clara as suas colocações, bem como o Governador Eduardo Campos e os secretários de Estado da Bahia e do Rio Grande do Sul.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – De nossa parte, Relator, V. Ex^a terá todo o tempo. No entanto, as condições normais de temperatura ambiental não permitem falas mais longas.

Governador, V. Ex^a tem a palavra para as considerações finais.

O SR. EDUARDO CAMPOS – Sr. Presidente, Sr. Relator, senhores parlamentares, quero agradecer a oportunidade que o Congresso Nacional nos faculta, de fazer este debate, agradecendo as intervenções que aqui foram feitas em defesa da tese que nós abraçamos.

Já vi este Parlamento fazer acordos em coisas muito mais complicadas do que as que estamos tratando aqui. Vi pela expressão na intervenção dos que aqui estão representando o povo brasileiro que haveremos de fazer um belo acordo que possa garantir os propósitos da Medida Provisória, mas também possa garantir um valor que é importante ao Brasil: o valor do respeito à Federação, da capacidade de a Federação ser solidária.

Competência não existe só em Brasília. Há muita competência em pequenos Municípios do País, em muitos Estados pequenos do Brasil. Não existe só competência na Antaq e incompetência nos portos estaduais. A Antaq não é uma boa professora de gestão pública. Até hoje, não o foi. Deverá ser pelo esforço que todos nós vamos fazer e pelo que o Governo vai fazer.

Entendo que caberá a dois experientes parlamentares, ao Deputado José Guimarães e ao Relator Eduardo Braga... O Senador Eduardo Braga já foi



governador do Estado e sabe o que é representar a expectativa de um povo, sabe que esses propósitos da Presidenta Dilma, de melhorar o Brasil, não podem colocá-la numa posição de constrangimento com o Pacto Federativo; que, se esticarmos essa corda, não vai faltar quem venha a este Parlamento, em nome do seu povo e de um sentimento que se espalha; e que é preciso bom senso.

Eu vi aqui que há muitas pessoas dispostas a, com bom senso, fazer um entendimento que já foi feito, como foi dito aqui, com os empresários. Está a caminho de ser feito com os trabalhadores que estão aqui representados à espera de uma última rodada de negociação.

Não vejo absolutamente por que não se fazer, preservando-se o papel institucional do Governo Federal no planejamento da logística, da SEP, da Antaq, mas também preservando... E aqui defendo, porque é meu dever defender, em nome do povo de Pernambuco, aquilo que construímos com grande esforço, com grande capacidade de trabalho de vários governos que passaram.

Seria importante um pedido de informação, por exemplo, de quanto demora, tramitando pela Antaq, que está aguardando três diretores – estão sendo respondidos por funcionários – um processo? Quanto tempo demora, por exemplo, o EVTE (Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica) do segundo parque de contêineres. Há quantos anos está lá? Há quanto tempo? Há quantos meses está lá?

Digo isso, porque fizemos todo o dever de casa, Ministra. Fizemos um plano. A senhora se referiu, por exemplo, a um relatório do Tribunal de Contas de 2008. E é verdade. Ele era duro com os portos, como não podia deixar de ser, e nós fizemos o dever de casa. Fizemos o zoneamento, fizemos o plano de arrendamento, e o PDZ do Porto de Suape foi assinado; passou pela Casa Civil da Presidência da República e foi assinado pela Presidenta Dilma. Foi um olhar estratégico sobre o porto, um plano para arrendar, olhando o conjunto do País. E tudo isso não teve valor técnico? Se não tivesse valor técnico, se não tivesse eficiência, não teria passado pela Casa Civil, muito menos teria sido assinado pela Presidenta Dilma.

Então, eu defendo a capacidade técnica daqueles que estão lá na empresa de Suape há mais de 30 anos. Estão lá por concurso público. Há uma equipe de profissionais corretos, que foram escolhidos por mérito, para lá dirigir. Presidiu o Porto de Suape por quatro anos o hoje Ministro Fernando Bezerra Coelho. Se ele não tivesse capacidade, não estaria aqui na equipe da Presidenta Dilma.

Então, eu acho que a gente precisa buscar as competências nos Municípios, no Estado e na União. Precisamos acreditar na descentralização, no papel de coordenar, de medir. Não podemos acreditar que a única maneira de dar certo é a gente tomar conta de tudo e quebrar o princípio do pacto federativo.

Só isso. (*Palmas.*)



O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, Governador. *(Fora do microfone.)*

Ministra Gleisi.

A SRª GLEISI HOFFMANN – Eu anotei várias coisas aqui. Não sei se eu vou conseguir responder a todas, mas depois eu posso encaminhar ao Presidente as questões mais específicas. Também quero agradecer à Comissão, agradecer ao Presidente, ao Relator, ao Governador. Sempre é muito importante o debate.

Quando nós apresentamos a medida, em nenhum momento dissemos que seríamos intransigentes em mudá-la. Sempre dissemos que aquilo que viesse para melhorar, nós iríamos aceitar, mas não abriríamos mão da competitividade do setor e da redução do custo Brasil. Portanto, havia alguns aspectos que eram importantes.

O que eu queria deixar claro é que a descentralização já existe. É o sistema que nós temos. E eu pergunto aos senhores se ele está respondendo à demanda que nós temos no momento. Parece que não. Parece que não está. Mesmo Santos tendo mil funcionários, nós não estamos conseguindo ordenar o planejamento do Porto de Santos. As filas que estamos vendo e a falta de condições de escoamento de produção têm a ver com a capacidade do Porto, que já está esgotada, sim. Então, nós vivemos um modelo de descentralização, e em dez anos não conseguimos fazer as licitações de que precisávamos para melhorar a capacidade do nosso sistema portuário.

Quero lembrar aos senhores que nós podemos demorar, por exemplo, com obras como a Norte-Sul, que aqui foi colocada, mas o PAC tem cinco anos. Nós colocamos a licitação e estamos resolvendo os problemas. O nosso sistema portuário é mais antigo. Então, não dá para termos como referência que essa descentralização é a melhor forma de resolver o problema, porque se fosse, os nossos problemas estavam resolvidos. A Antaq é uma instituição jovem, que foi criada recentemente no nosso País, e tenho certeza de que está sendo equipada, está trabalhando e vai ter competência, sim, para fazer essas licitações.

Eu queria aqui ponderar com os senhores uma coisa. Nós não podemos estabelecer um sistema portuário brasileiro, criar um marco regulatório, partindo de Suape, partindo de Pernambuco. Com todo o respeito que eu tenho a Pernambuco, ao Porto de Suape, à excelência da gestão, não é essa discussão que pode conduzir a discussão do marco regulatório. E como disse o Deputado – eu também concordo –, não dá para excepcionalizar um Estado. Ou nós tocamos isso junto, como País, como projeto de Estado, como Nação, ou não vamos resolver o problema. Não existem ilhas de excelência. Se o País não for bem, se nós não resolvermos o problema estrutural, ninguém vai bem. Então, eu queria fazer um apelo, sim, ao bom senso: que nós pudéssemos encontrar uma solução para a logística nacional, pudéssemos ter critério.



Desde 2007, a Antaq tem uma nota técnica, com base no TCU, pedindo para que os processos e os estudos de licitação dos portos sejam padronizados. Nós não conseguimos fazer isso, nem com a fiscalização da Antaq. Por isso, nós tomamos essa medida. E se nós podemos ter a SEP e a Antaq, como foi dito aqui, dizendo o que fazer, falando do planejamento, orientando o que licitar, por que elas não podem realizar a licitação? Por que o problema está justamente nesse aspecto?

Então, eu queria fazer um apelo para que a gente pudesse realmente encaminhar essa matéria de uma forma que o País pudesse ganhar, ou seja, nós tivéssemos estudo de qualidade, competência, capacidade para fazer sim as licitações de uma maneira a dar resposta. Nós não faremos todas as licitações até o final do ano, mas teremos os estudos da maioria dos portos, e faremos uma grande parte das licitações sim, este ano, para destravar e para que a gente possa encaminhar o que nós tanto precisamos, que é dar resposta à infraestrutura e à logística deste País.

Nós fizemos um estudo. O estudo do BNDES foi contemplado, sim, junto com o estudo de Santa Catarina. Analisamos os prós e os contras. A Secretaria de Portos tem, foi publicado no *site* da Secretaria de Portos. Está à disposição para que todos possam consultá-los. Nós ponderamos os dois estudos e avaliamos muito para tomar essa decisão. Quero dizer, essa decisão não fere a autonomia federativa. Esta medida provisória não trata da Federação; ela trata do sistema portuário, que tem de ser nacional. É logística integrada para o bem do País.

Portanto, tenho certeza de que este Congresso, com todas as discussões que fazemos, com todas as ponderações que foram levantadas, com a sensibilidade do Relator e do Presidente vai chegar, sim, ao bom termo, e vamos conseguir entregar ao povo brasileiro a nossa produção ao setor produtivo, um sistema portuário que realmente seja de excelência. Espero que, daqui a dois, três ou quatro anos, possamos fazer uma avaliação do acerto que foi tomar essas medidas, assim como foi um acerto tomar as medidas em 1993.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, Ministra. Obrigado, Governador. Obrigado, secretários.

Está encerrada a presente audiência pública.

(Iniciada às 14 horas e 45 minutos, a reunião é encerrada às 17 horas e 19 minutos.)