



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

ATA DA 6^a REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA DESTINADA A EXAMINAR E EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 595, DE 2012 ADOTADA EM 6 DE DEZEMBRO DE 2012 E PUBLICADA EM 07 DE DEZEMBRO DE 2012, QUE “DISPÕE SOBRE A EXPLORAÇÃO DIRETA E INDIRETA, PELA UNIÃO, DE PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS E SOBRE AS ATIVIDADES DESEMPENHADAS PELOS OPERADORES PORTUÁRIOS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS”, DA 3^a SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 54^a LEGISLATURA, REALIZADA NO DIA 13 DE MARÇO DE 2013, ÀS 14 HORAS E 30 MINUTOS, NO PLENÁRIO Nº 06 DA ALA SENADOR NILO COELHO DO SENADO FEDERAL.

Às quatorze horas e quarenta e sete minutos do dia treze de março de dois mil e treze, na sala número seis da Ala Nilo Coelho, sob a Presidência do Senhor Senador José Pimentel, Vice-Presidente da Comissão, reúne-se a Comissão Mista da Medida Provisória nº 595, de 2012, com a presença dos Senadores Romero Jucá, Eduardo Braga, Kátia Abreu, Walter Pinheiro, Humberto Costa, Ana Rita, Blairo Maggi, José Pimentel, Acir Gurgacz, Inácio Arruda, Gim; e dos Deputados José Guimarães Geraldo Simões, Edinho Bez, Manoel Junior, Marcos Montes, Cesar Colnago, Milton Monti, Márcio França, Paulo Pereira da Silva, Arnaldo Jardim, Jorge Bittar, Iriny Lopes, Mendonça Filho e Wellington Fagundes. Deixam de comparecer os demais membros. Registram presença o Senador Wellington Dias e o Deputado Angelo Vanhoni, não membros da Comissão. Havendo número regimental, a Presidência declara aberta a presente Reunião, destinada à realização de Audiência Pública com a finalidade de instruir a Medida Provisória. O Presidente convida os palestrantes Luiz Antônio Fayet, Consultor de Logística da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil; José de Freitas Mascarenhas, Presidente do Conselho Temático de Infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria; Bruno Batista, Diretor-Executivo da Confederação Nacional do Transporte; Jorge Gerdau Johannpeter, Coordenador da Ação Empresarial; e Carlos Antônio Cavalcanti, Vice-Presidente do Conselho Superior de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, para, nessa ordem, realizarem suas respectivas exposições. Assume a Presidência o Deputado José Guimarães. 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: Arnaldo Jardim, Paulo Pereira da Silva, Edinho Bez, Geraldo Simões, Cesar Colnago, Milton Monti, Márcio França, Eduardo Braga, Kátia Abreu, Mendonça Filho e Angelo Vanhoni. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a Reunião às dezessete horas e oito 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 Pimentel. PT – CE) – Declaro aberta a 6^a Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública.

Convido para tomar assento à mesa o Sr. Luiz Antonio Fayet, consultor legislativo da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil; o Sr. José de Freitas Mascarenhas, Presidente do Conselho Temático de Infraestrutura da Federação Nacional da Indústria; o Sr. Bruno Batista, Diretor Executivo da Confederação Nacional do Transporte; o Sr. Jorge Gerdau, Coordenador da Ação Empresarial.

Os Srs. Paulo Godoy e Carlos Antonio Cavalcanti estão chegando. Eles estão em atividade já justificada. Daqui a pouco, os chamaremos.

De acordo com o art. 94, §§2º e 3º do Regimento Interno do Senado Federal, combinado com o art. 256 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, a Presidência adotará as seguintes normas, de acordo com o nosso Relator, Senador Eduardo Braga: o convidado fará sua exposição por dez minutos, em seguida, abriremos a fase de interpelação pelos Srs. Parlamentares inscritos. Se precisar de um tempo um pouco maior, a gente administra, até porque na evolução dos debates alguns não utilizam os dez minutos.

Concedo a palavra ao Sr. Luiz Antonio Fayet para iniciar a sua exposição.

O SR. LUIZ ANTONIO FAYET – Boa tarde!

Sr. Presidente, Sr. Relator, digníssimos Parlamentares, tenho a satisfação de voltar a esta Casa para fazer a análise dessa medida provisória que tem uma importância muito grande.

Por favor.

Parece-me fundamental entendermos, no Brasil, que a Medida Provisória nº 595 não é um ato isolado. Na verdade, faz parte de um conjunto de medidas que visam fazer uma verdadeira revolução no sistema logístico brasileiro. Por quê? Já tivemos, no ano passado, o lançamento do programa rodoviário, do programa ferroviário e, agora, a Medida nº 595, que vem também complementada com dois elementos fundamentais, dois decretos: um para acelerar a articulação de procedimentos na área das autoridades portuárias e outro para atingir a questão da praticagem.

Próximo.

Não sou um teórico dessa questão. Sou um prático. Trabalho na ponta operadora. Tenho uma visão muito pragmática desse problema.

Quero chamar a atenção para a velocidade das mudanças no Brasil, que exigem, por consequência, velocidade na mudança dos procedimentos das autoridades. Em um período de 50 anos, deixamos de ser importadores – próximo



– para sermos hoje o segundo maior fornecedor no mercado internacional do agronegócio, tendo a nossa frente somente os Estados Unidos, mas, até o fim desta década, o Brasil passará a ser o primeiro.

Que importância tem isso? Muitas. Primeiro, o mercado mundial tem um crescimento equivalente a um Brasil por ano. Nós, que somos supridores desse mercado internacional de alimentos, principalmente, temos, então, uma oportunidade fantástica de produzir, exportar e capturar riquezas para o nosso País.

Próximo, por favor.

Chamo atenção para esse quadro, para os valores relativos, o que chamamos de valor agregado. São produtos de menor ou de maior valor agregado.

Também gostaria de desmitificar para as pessoas que alguns produtos do agronegócio têm baixo valor agregado. Eles têm mercado. Para nós que trabalhamos no mundo das relações comerciais, o que interessa é a existência de mercado. É óbvio que, se eu posso operar produtos que valem US\$2,5 mil por tonelada, é muito mais vantajoso que operar produtos de menor valor agregado, mas nenhum deles é desprezível, porque os produtos do agronegócio têm uma característica: eles têm um coeficiente de conteúdo gerado dentro do País da ordem de 90%, o que significa uma brutal geração de mercado interno.

Próximo, por favor.

Observem agora a balança comercial brasileira. Aquelas barras escuras são o saldo comercial do agronegócio. O conjunto daquela linha vermelha é o saldo comercial do Brasil. Se tirássemos o agronegócio, estariam com um rombo nas nossas contas comerciais da ordem de US\$60 bilhões.

Próximo, por favor.

Essa transformação que aconteceu para o Brasil aconteceu no mundo. Esse mapa nos permite ver várias coisas. Primeiro, eu chamaria a atenção para o fato de que, passando da linha do Equador para cima, se produz mais de 80% de tudo o que se produz no mundo e se consome também mais de 80% do que se consome no mundo. Nós estamos no hemisfério sul. Isso é uma vantagem, porque entramos na entressafra do hemisfério norte. Hoje, a Ásia, no hemisfério norte, representa 60% do nosso mercado de soja – este leste da Ásia aqui.

Eu chamo a atenção de que somente dois países da Ásia, China e Índia, com 40% da população mundial, têm cerca de 1 bilhão de pessoas em subconsumo alimentar. São cinco bases em subconsumo alimentar.

Este mapa também nos permite observar, com aqueles pontilhados, as rotas de exportação. Hoje, nós estamos trabalhando com as rotas pelo sul da África, pelo Cabo da Boa Esperança, mas, a partir de 2014, 2015, estaremos operando no novo Canal do Panamá, onde podemos, através de maior



capacidade de movimentação em navios de maior porte, reduzir os custos de frete na ordem de 25%. Isso será um grande incremento na rentabilidade das nossas exportações.

Registro também a importância da Ásia como mercado futuro, porque, na China, apesar de todo esse avanço que ela conseguiu obter, a renda por habitante ainda é cerca da metade da renda por habitante no Brasil e, na Índia, apesar também dos seus avanços, a renda média é um oitavo da renda brasileira.

Próximo, por favor.

O avanço do agronegócio brasileiro teve vantagens e criou problemas para nós. Ele nasceu no sul, subiu para o centro-oeste e centro-norte. Hoje, mais da metade da produção de soja e milho está acima do Paralelo 16. Essas regiões aonde o agronegócio chegou eram absolutamente desprovidas de infraestrutura. E a implantação de infraestrutura não se faz por milagre do dia para a noite. É um trabalho lento que está sendo construído. Nós temos assistido a grandes transformações, mas ainda é absolutamente insuficiente.

Nós precisaríamos, no ano passado, ter uma capacidade de, pelo menos, mais 30 milhões de toneladas de exportação lá por cima para poder equilibrar os fluxos. Hoje nós estamos transferindo de lá de cima para os portos do Sul e do Sudeste 45 milhões de toneladas somente de soja e milho. O que são 45 milhões de toneladas? São mais do que tudo o que movimenta – importação e exportação – o Porto de Paranaguá. Esse é um retrato de um problema seriíssimo que temos e que se reflete na renda apropriada pela população brasileira.

Próximo, por favor.

Observem, neste gráfico, de 2003 até 2011, à medida que nós fomos subindo, mudando a geografia de produção, como nós fomos encarecendo os custos logísticos. Hoje, os nossos custos logísticos – aquela barra verde-amarela – são cerca de quatro vezes maiores do que os da Argentina e dos Estados Unidos. Se pudéssemos pagar aqui a mesma coisa que pagam eles, economizando esses custos logísticos, nós poderíamos colocar no bolso dos produtores rurais, seja de soja, seja de milho, entre R\$6,00 e R\$8,00 a mais por saco – não é por tonelada –, o que representaria uma revolução desenvolvimentista.

Vamos, agora, para essa demanda de infraestrutura.

Próximo, por favor.

Observem a preocupação do Governo. O Governo avançou nessa infraestrutura nova para o chamado Arco Norte, com rodovias, ferrovias e hidrovias, para fazer exatamente esse processo de redução. Isso, automaticamente, liberará, descongestionará os portos do Sul, permitindo que eles passem, cada dia mais, a praticar a sua vocação de produtos mais industrializados. Essa transformação está em curso, como eu disse, a partir dos



programas de ferrovias e de rodovias que foram lançados. O elo que faltava era a parte portuária.

Próximo, por favor.

O próprio diagnóstico do Ipea faz uma revelação a esse respeito e sobre os prejuízos que nós acumulamos anualmente pela ausência dessa infraestrutura portuária.

Próximo.

Aqui eu começo a fazer algumas observações qualitativas sobre os reflexos dessas deficiências.

Este quadro mostra várias coisas. Os tempos que nós perdemos com navios que não têm como atracar por falta de capacidade portuária, por ineficiências portuárias representam prejuízos líquidos.

Eu tenho feito a seguinte conta: cem navios, ficando em espera entre 15 e 20 dias, custam o equivalente ao valor da construção de um terminal, de um berço de atracação. E existem, neste quadro e no conhecimento das informações da imprensa, notícias de quantos terminais nós temos perdido pelas ineficiências.

Citamos as cargas de fertilizantes, cujas estadias por atrasos de atracação acabaram custando mais caro que o próprio produto. Tudo isso está caindo nas nossas costas.

Eu também faço outro registro pouco comentado que nós, que trabalhamos lá na linha de frente, conhecemos. Nos últimos dez anos, o Porto de Santos ampliou a produção em duas vezes e meia. Em compensação, os seus custos operacionais cresceram quatro vezes, e isso não computa as despesas de dragagem que foram assumidas diretamente pelo Governo Federal. Então, quando analisamos esse resultado do Porto de Santos, que é um dado levantado pela Anut – Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga –, isso nos leva à conclusão de que existem problemas estruturais bastante graves nos portos públicos.

Próximo, por favor.

Talvez o ponto mais crítico que existe seja o segmento de contêineres. Nós observamos essa curva de movimentação de contêineres e constatamos que, não fossem os efeitos da crise internacional que está naquela deflexão da curva, haveria um colapso absoluto no setor de contêineres. E essas questões nós não resolvemos em 24 horas. Repito: não se compra terminal portuário em prateleira de supermercado. São sete, oito anos para um processo de implantação. Quando nós analisamos a situação hoje, nós imaginamos o que ocorrerá nos próximos anos, principalmente se não tomarmos medidas urgentes para fazer a transformação.

Chamo a atenção para o fato de que, hoje, o Brasil detém mais de 40%, por exemplo, do mercado internacional de carne de frango, e o mercado de carne de frango é fruto de uma cadeia logística extremamente complexa, biológica, viva.



Nós precisamos realizar uma ampliação permanente dessa capacidade portuária. Nós apresentamos alguns projetos que se retardaram por dois anos, projetos de abatedouros. Por quê? Porque não havia, entre Paraná e Santa Catarina, capacidade de escoamento, o que inviabilizou a constituição de novos abatedores e inclusive transferiu risco aos produtores rurais.

Próximo, por favor.

Conteinerização.

Não fosse a crise, nós estaríamos numa situação deplorável, e agora observamos essa curva e entendemos que nós precisamos tomar as medidas urgentes.

Por favor, adiante.

Outra questão que eu quero abordar é uma discussão a que eu tenho assistido sobre a mão de obra. Há muitos portos brasileiros geridos de maneira diferente, acordos entre categorias profissionais, operadores, trabalhadores, que são diferenciados. Nós observamos portos em que o entrosamento, a compatibilização entre a força de trabalho e a força dos operadores se compõe de maneira tal que foi possível, aumentando a produtividade por redução de ternos, permitir a redução dos custos finais das operações, o que significa competitividade nacional, e, ao mesmo tempo, aumentar o salário médio dos trabalhadores empregados. Então, não é uma equação impossível...

(Soa a campainha.)

O SR. LUIZ ANTONIO FAYET – Estou concluindo, Sr. Presidente.

Não é uma equação impossível solucionar as questões de competitividade, redução de custos e aumento da renda real dos trabalhadores.

Próximo, por favor.

A outra questão que temos ouvido falar muito são as assimetrias na implantação, e consequentemente na operação e custos de terminais privados e terminais públicos. Esse quadro mostra claramente que não existem essas assimetrias a favor dos terminais privados. Os custos de capital são extremamente mais elevados, o que obriga um processo de eficiência para garantir sobrevivência.

Agora nós observamos também, nessa medida provisória como nas medidas do programa rodoviário e ferroviário, felizmente, uma mudança de comportamento. O Governo está agora com o foco central em reduzir os custos para usuários, a tal ponto que as licitações estão preocupadas não em obter para o Governo um valor de outorga, mas reduzir para o usuário o custo operacional. Enquanto os terminais do setor público têm cláusulas contratuais que lhes garantem reequilíbrio econômico, os investidores privados não têm essa garantia.

Indo ao último eslaide.

Quais são as demandas técnicas que temos hoje para esse debate da Medida Provisória nº 595? A primeira coisa que precisamos é integrar as forças



que nós temos, públicas e privadas. No próprio setor público, a medida provisória precisa ser aprimorada integrando as ações operacionais das diversas esferas. Houve uma centralização excessiva que precisa ser distribuída entre as autoridades federais e as autoridades locais, porque, por exemplo, fazer todas as licitações num só momento no Brasil inteiro eu considero uma tarefa quase inviável. É preciso contar com a base.

O segundo ponto, que certamente é o mais importante de todos, é o aclaramento da letra da lei. A lei tem que ser autoaplicável, a lei tem que ser entendida de uma maneira cristalina, sem dúvidas, para dar segurança jurídica. A segurança jurídica foi o grande apelo que a nossa Presidenta fez ao convocar a iniciativa privada do Brasil e do mundo a vir contribuir para essa transformação.

Precisamos de um choque de oferta contra o déficit de infraestrutura que nós temos no Brasil. Nas palavras da própria Presidenta, aumento da entrada de investidores para desenvolver essa tarefa e simplificação dos procedimentos burocráticos. Hoje nós poderíamos aumentar entre 5% e 10% a capacidade operacional dos nossos portos simplesmente se nós simplificássemos os procedimentos burocráticos e aumentássemos a integração entre os órgãos governamentais.

Então, a medida provisória recebe integralmente o nosso apoio e receberá também as nossas sugestões para que ela cumpra a determinação do nosso Governo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, Sr. Luiz Antonio.

Convidamos para a Mesa – acaba de chegar – o Sr. Carlos Antonio Cavalcanti, Vice-Presidente do Conselho Superior de Infraestrutura da Fiesp.

Vamos ouvir, pelo tempo de dez minutos, o Sr. José de Freitas Mascarenhas, Presidente do Conselho Temático da Infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria (CNI).

O SR. JOSÉ DE FREITAS MASCARENHAS – Sr. Presidente, Sr. Relator, demais companheiros da Mesa, Srs. Parlamentares, represento aqui o lado usuário do sistema de infraestrutura do Brasil, sistema de portos. Não preciso lhes dizer a importância que a indústria tem em cada país. A indústria traz modernização, a indústria traz renda, a indústria traz emprego e move a economia com muito mais pertinência do que qualquer outro setor.

Pode passar.

No entanto, nós temos a lamentar que a indústria de transformação brasileira tem perdido substância nos últimos anos.

Próximo.

Aqui está a curva da relação entre PIB e desempenho da participação da indústria no PIB brasileiro, mostrando que ela vem perdendo substância nos últimos anos. Não é preciso dizer isso; está nos jornais. Portanto,



nós temos uma preocupação permanente de buscar tudo que é possível fazer para melhorar a competitividade da indústria brasileira. Nós reconhecemos que o Governo tem feito esforços no sentido de, compreendendo esse fenômeno, buscar essa redução de custos, tem desvalorizado o real, tem trabalhado na queda dos juros, na redução de tarifa de energia e outros pontos, mas tudo isso é insuficiente e a indústria continua a ter um desempenho ruim e, ainda, durante este ano, vai ser assim.

Produzir no Brasil, senhores, é caro e a importação vem aumentando a cada ano. Um em cada cinco produtos industriais consumidos no Brasil é importado. Isso é algo que temos que ter em consideração.

Próximo.

No que concerne à infraestrutura, nós temos estradas de má qualidade, portos ineficientes, reduzido movimento de cabotagem, falta de ferrovias e de áreas de armazenagem, o que afeta a indústria e sua capacidade de se integrar às cadeias globais de produção. Enquanto não tivermos capacidade de nos integrarmos às cadeias globais de produção, estaremos fora do mercado, não somos um componente desse mercado global. E pagaremos um preço por isso. A indústria moderna precisa, portanto, desse sistema integrado de transporte e logística eficientes.

No ano passado, fizemos uma reunião com toda a representação da indústria no Brasil – pode passar o próximo – e foi feita uma pesquisa entre todos os presentes, cerca de mil representantes industriais ou até muito mais do que isso, e aí está o *ranking* do que eles consideraram o que seja a ineficiência da infraestrutura brasileira. No primeiro ponto, estão portos, energia elétrica e ali está o *ranking*, que não vou detalhar para que não percamos tempo com isso.

Do nosso ponto de vista, a ineficiência da infraestrutura é mais ou menos nessa direção que estão os portos; o menos desenvolvido, o menos eficiente são os portos, saneamento, rodovia, aeroportos e energia até a área de telecomunicações, que, apesar dos pesares, é a mais desenvolvida no Brasil. Os portos são, portanto, o principal gargalo da nossa cadeia logística. Sua baixa eficiência e saturação – o companheiro Fayet já falou sobre isso – vem comprometendo a competitividade da economia brasileira.

No último *ranking* do Fórum Econômico Mundial, publicado no fim do ano passado, o Brasil figura entre as dez piores nações em termos de qualidade da infraestrutura portuária, em 144 países analisados. Nós estamos na posição 135^a. Senhores, esse é um dado a ser considerado. O Brasil não pode ter um sistema portuário classificado mundialmente numa posição como essa que aí está informada.

Os portos brasileiros, as chamadas Companhias Docas, estão localizados em cidades – o que é um fenômeno normal; esses portos se estabeleceram há muitos anos, e as cidades foram para cima. Isso é normal em toda infraestrutura. Quem é do interior sabe que, quando a ferrovia passa, ela traz



cidades e aquelas coisas ficam ao longo das ferrovias, até criando problemas depois. Então, os nossos portos públicos estão bloqueados por terra, eles não têm capacidade de crescimento. Essa é uma análise que precisa ser feita principalmente porque nós precisamos de portos em escala e nós vamos mostrar adiante onde é que estamos em escala no mundo.

Aí está. Quer dizer, para os senhores terem uma ideia, o movimento global de contêineres no Brasil foi alguma coisa, no ano passado, da ordem de 10 milhões de TEUs ou um pouco menos do que isso. Somente o porto de Xangai, apenas um, na China, é três vezes maior do que todo o movimento de contêineres no Brasil. A conteinerização é uma modernização da economia. E aí, nós temos vários outros portos. Vejam a escala que está apresentada. O Brasil está ali – o Porto de Santos – no 43º lugar, quando se faz essa comparação.

Todo mundo sabe que o contêiner tem um efeito de escala importante para a redução de custos. Se passar de 150 para 350 mil contêineres, o custo de mão de obra cairá mais da metade, só para dar uma ideia da escala.

Adiante.

No Brasil do interior, no Brasil que produz, vem crescendo a produção de cargas, e não se encontra o mesmo tipo de resposta no seu sistema logístico, no seu sistema portuário. Nós estamos criando um monstro. Isso precisa ser resolvido. Não preciso citar nenhum exemplo aos senhores. Basta que se pegue o jornal de hoje para ler que os produtores de soja de Mato Grosso pararam de tirar carga porque não têm caminhão, como se caminhão fosse a melhor solução para escoar produtos.

Bom, eu não vou me deter nesses detalhes. Todos sabem o grau de ineficiência que o Brasil tem, hoje, em infraestrutura.

Vamos adiante.

Aí está um quadro do movimento global portuário, que mostra também, de outra forma, mas dentro do mesmo fenômeno, a baixa escala que estamos usando nos nossos portos. Aí estão vários portos e seu movimento no Brasil. Esses portos que estão aí citados – Tubarão, Itaqui e Itaguaí –, na verdade, movimentam essencialmente *commodities* de ferro; é isso que dá esse movimento. Mas nós temos que considerar o movimento da economia como um todo, e, na parte que nos interessa, isso representa o movimento da indústria na transferência para o exterior. E se vê que o nosso principal porto – novamente o Porto de Santos – está numa posição, embora importante para o Brasil, bastante reduzida em vista do que sejam as escalas mundiais de portos.

Até então temos tido investimentos paralisados desde 2008. Há vários projetos, é uma área interessante, porque há várias propostas empresariais para realizar os investimentos, e isso não tem sido possível porque o Governo não aprova, porque não tem um instrumento, não tem um marco legal que dê tranquilidade. Os governos foram omissos em relação a esse assunto. Não é só esse Governo, não, mas todos eles.



(Soa a campainha.)

O SR. JOSÉ DE FREITAS MASCARENHAS – Bom, vou acelerar aqui para terminar.

Nós temos restrições que são impostas pelo Decreto nº 6.620; disputas comerciais dentro de área privada, o que só trouxe perda de energia, sem nenhum progresso.

Adiante.

É preciso reconhecer que o Governo, ao editar essa medida, a MP 595, age no sentido de recuperar o déficit da infraestrutura portuária e viabiliza os investimentos para o setor privado. Prioriza, portanto, duas pontas: investimentos e eficiência nos portos. É inegável que a intenção do Governo é essa, e é isso que temos que considerar o resumo central desse projeto. É um importante avanço, ordena o marco legal do setor; acaba com distinção de carga própria e de terceiro, o que é uma maluquice brasileira; assegura a continuidade...

(Falha na gravação.)

O SR. JOSÉ DE FREITAS MASCARENHAS – ...autorizada; organiza os novos investimentos em terminais privados e suas prorrogações; ordena os novos investimentos em terminais privados dentro da área do porto; define porto organizado como bem público, quando as concessões de arrendamento se darão por meio de licitações; possibilita a concessão de administrações portuárias da iniciativa privada, quando e se necessário; define o papel do CAP como consultivo, e nós concordamos que isso é a substância desse ponto, não temos nada contra isso; cria a eficiência através da Conaportos, capaz de fazer com que as representações federais ajam no sentido de reduzir custos e ser mais eficiente; e reduz custo com a obrigação de eliminação de guarda portuário e coisas desse tipo. Alguns pontos merecem atenção, mas acho absolutamente simples de serem resolvidos.

Os arts. 7º e 10 nos parecem uma interferência inadequada da forma como foram postos, mas eu acho que uma redação correta pode ser feita para cumprir o que eu desejo, que é resguardar a segurança jurídica.

No art. 9º, §2º, eu acho que isso também pode ser resolvido porque são terrenos privados, são ações privadas, que não necessariamente precisam de um processo de seleção, podem ser feitas diretamente pelo interessado.

Não apresento uma solução prática para os contratos antes de 1993.

Enfim, a conclusão é mais ou menos uma repetição do que eu já disse. Em obediência ao decidido, eu vou terminar, mas antes gostaria de mostrar a última foto.

O que é que a indústria quer? A indústria quer exatamente o que está ali: que haja navios de porte que possam atracar nos portos brasileiros, seja em terminais de uso público, seja em terminais de uso privado, liberados rapidamente, e que o custo final seja competitivo com os custos internacionais. Somente isso é o que nós desejamos.



Muito obrigado por sua atenção. (*Palmas.*)

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

Vamos ouvir agora o Sr. Bruno Batista, Diretor-Executivo da Confederação Nacional do Transporte.

O SR. BRUNO BATISTA – Boa tarde, Sr. Presidente; boa tarde, Sr. Relator e demais Parlamentares.

Em nome da CNT, é uma satisfação muito grande ter a oportunidade de vir discutir um tema sobre o qual, em rigor, estamos falando há anos.

A confederação tem um bom hábito, que é fazer pesquisa, que é avaliar, na prática, a realidade que o setor de transportes vivencia no Brasil. Nesse sentido, as informações não são muito boas. A infraestrutura nacional de transportes é deficiente – e isso já tem sido comentado há bastante tempo –, mas agora nós passamos a contar com um ingrediente novo e bastante favorável que é a adesão de outros setores que estão agora vivenciando, na pele – e esse na pele se traduz em custos –, as ineficiências que o setor de transporte oferece hoje para o Brasil.

É importante fazer uma distinção entre setor de transporte e transportador, porque a movimentação pressupõe as empresas, os operadores, mas pressupõe um elemento fundamental que é a infraestrutura. Nesse aspecto, a infraestrutura nacional, como nós poderemos ver mais especificamente no caso marítimo, tem deixado bastante a desejar, e isso está gerando custo e fazendo com que o exemplo que foi dado aqui pelo Fayet se reflita em âmbito cada vez mais amplo, que é a elevação e, em alguns casos, até a inviabilização econômica de determinadas atividades hoje no País.

Próximo.

Fizemos, no ano passado, foi concluída em dezembro de 2012, uma pesquisa para avaliar o transporte marítimo. Foi feita, então, a avaliação do sistema geral, uma análise dos principais portos e o nível de serviços oferecidos por eles.

O sistema portuário brasileiro movimenta 96% das exportações brasileiras em toneladas, 88%, quase 89% das importações. Traduzindo em miúdos, 851 milhões de toneladas transitaram pelos portos brasileiros em 2011.

O transporte aquaviário, evidentemente, tem suas vantagens. Ele oferece ganhos de escala em menor custo por tonelada, oferece uma possibilidade de abrangência econômica para se levarem os produtos nacionais para o outro lado do mundo – isso só o transporte marítimo oferece –, e oferece também uma maior eficiência energética. Em termos de consumo de diesel por tonelada, ele é mais vantajoso.

Próximo.

No sistema portuário brasileiro, foram avaliados, na nossa pesquisa, os 34 principais portos públicos marítimos, que são esses identificados.



Próximo.

Cento e trinta terminais portuários de uso privativo.

Próximo.

Em síntese, entre os 13 principais portos brasileiros estão estes: Santos, Paranaguá, Vila do Conde, Suape, Vitória, Aratu, Fortaleza, e eles são responsáveis por mais de 95% daquela movimentação que foi explicitada no eslaide anterior.

Próximo.

Movimentação de longo curso, que é aquela que sai do Brasil e vai para outros países, para outros continentes. Pode-se ver que, ao longo do tempo, ela tem crescido, atingindo, em 2011, 658 milhões de toneladas, sendo 143 de importação e 514 de exportação. A cabotagem, apesar de um ritmo mais lento, também vem crescendo ao longo do tempo, totalizando, em 2011, 193,5 milhões de toneladas.

E aí nós nos deparamos com aquele elemento que eu adiantei agora há pouco: a questão dos investimentos públicos no transporte marítimo, mais especificamente na questão portuária. Ora, de forma geral, o Governo tem investido pouco em infraestrutura de transportes. Não é uma exclusividade de problema relacionado ao setor portuário, ao setor marítimo. Para se ter uma ideia, no ano passado, do total de recursos disponíveis autorizados no Orçamento da União, o Governo só pagou, em dezembro de 2012, algo em torno de 45%. Ou seja, apesar de haver recursos disponíveis, só 45% deles foram efetivamente aplicados. Isso faz com que nós percebemos que existe um programa gerencial acoplado a isso. E, mais especificamente no transporte marítimo, o que nós podemos ver é que, entre 2002 e 2012, apesar de ter havido um crescimento mais expressivo a partir de 2009, nesses 11 anos de acompanhamento, foram investidos, então, pelo Governo, incluindo Companhias Docas, R\$5,1 bilhões. Isso para um País que está vivenciando um cenário econômico de crescimento, principalmente no que se refere à exportação agrícola, como foi muito bem falado pelo Fayet, é pouco. Aliás, eu diria: é muito pouco. E vale lembrar que a situação dos portos brasileiros é evidentemente conectada, porque hoje se fala muito em sistemas logísticos. E sistemas logísticos pressupõem diversidade de modalidades e, mais importante do que isso, conexão eficiente entre elas. E esse não é o cenário que vivenciamos hoje no Brasil.

Próximo.

Um parâmetro de comparação. Custo médio de movimentação dos contêineres: Cingapura, US\$197; Rotterdam, US\$245; Hamburgo... E o Brasil com US\$360. Então, é um valor que acaba comprovando a necessidade de maior investimento para reduzir esses custos, já que nossos competidores internacionais, principalmente China, têm investido muito em infraestrutura de transporte.

Próximo.



Alguns resultados da nossa pesquisa realizada no ano passado.

Passe mais um item, por favor.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Isso vai ser distribuído. Todos vão receber cópias.

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

Eu gostaria de sugerir uma coisa a mais à CNT. Que distribuísse o trabalho completo. É um trabalho extraordinário, um trabalho grande, detalhadíssimo. Tive o prazer de recebê-lo da CNT – e acho que todos os colegas, Deputados e Senadores, gostariam de tê-lo também –, do nosso Presidente, Senador Clésio Andrade.

O SR. BRUNO BATISTA – Sim, providenciaremos, Senadora.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Bom, está feito o pedido, prontamente atendido pela CNT.

O SR. BRUNO BATISTA – Avaliação das dificuldades enfrentadas pelo setor.

Além da carência de infraestrutura, nós temos problemas burocráticos, gerenciais, que foram apontados como muito graves para 56% dos entrevistados, fazendo um complemento de 32% que acham que são problemas graves. Nós temos problemas de excesso de tarifação, de elevado custo tarifário, problemas de acessos terrestres, de custo de mão de obra e excesso de burocracia.

Próximo.

Na avaliação do tempo médio de espera por berço de atracação, que, na prática, é um problema operacional que se verifica a partir das deficiências existentes, nós temos um problema mais sério que atinge diretamente a questão do setor agrícola, que é escoamento dos granéis sólidos. Nós podemos ver ali na terceira linha que o tempo médio de espera para atracação na exportação de granéis sólidos, em 60% dos casos, atinge mais de 48 horas. Então, os navios ficam parados à espera de berços de atracação.

Próximo.

As operações portuárias na avaliação da pesquisa.

Os itens mais relevantes foram os gastos com a praticagem – que já foi um assunto abordado aqui e ainda é um elemento grande em termos de composição de custo – gastos com rebocadores, gastos com mão de obra avulsa.

Tempos de dispêndio nas operações de carga e descarga.

Os terminais públicos de uso geral foram avaliados como lentos em 54% dos casos; terminais privativos, rápidos, entre 47%; e adequados, 47,1%.

Próximo.

Falando, então, dos problemas aquaviários, nós temos problema de profundidade de canal. A dragagem é um item necessário e essencial ao bom



dinamismo da atividade portuária e ela ainda acontece de forma bastante lenta no Brasil, apesar dos avanços nos últimos anos.

Próximo.

Nós temos também problemas nos acessos rodoviários, principalmente nas travessias de área urbana de chegada aos portos, com 34%, engarrafamentos de veículos por conta de falta de estacionamentos e áreas de apoio, com 32%.

Próximo.

Acessos ferroviários com falta de infraestrutura para embarque e desembarque, com 33%, e acesso ferroviário em precário estado de conservação, em 20%.

Próximo.

E aí entra outro elemento, que é a questão da atuação das autoridades públicas. O que deveria ser melhor? O Fayet quantificou em 10% o ganho, que pode ser dado só com a simplificação e a melhoria da atuação das autoridades portuárias. E o resultado está aí, a pesquisa aponta isto: 68%. Um dos graves problemas, o principal problema é a simplificação de procedimentos, ou seja, a eliminação de burocracia.

Próximo.

A burocracia nos portos públicos foi avaliada como muito grande por praticamente a metade dos entrevistados, com mais de 30% considerando como grande. Então, burocracia é ainda um grave problema nos portos brasileiros.

Próximo.

Nós temos identificados 16 órgãos que atuam no setor. Isso explica um pouco essa avaliação do excesso de burocracia.

Próximo.

O sistema que foi pensado para eliminar essa questão da burocracia é o porto sem papel, que foi parcialmente implantado até hoje. O mais grave é que, nos locais onde ele foi implantado, a pesquisa fez a seguinte avaliação: ele propiciou celeridade. Na prática, haveria uma centralização. Todos os documentos seriam alimentados em um sistema único que pudesse ser compartilhado por todos os agentes públicos. Mas mesmo nos locais em que foi implantado, ele não funciona. Então, na prática, hoje você tem o porto sem papel com papel. Além de fazer a entrada dos dados nesse sistema, você ainda tem que apresentar os papéis, ou seja, é a burocracia gerando custos para a operação portuária brasileira.

Próximo.

Avaliação por tipo de carga transportada.

Finalizando, o tempo de espera, principalmente nos granéis sólidos muito altos, é superior a 48 horas, isso devido a congestionamentos.

Próximo.

Contribuições da MP 595 em relação a isso.



O primeiro passo é o fim da diferenciação das cargas próprias e de terceiros, que tem o grande potencial de aumentar a oferta de serviços portuários.

Novos terminais.

O Brasil precisa ter novas opções. O transporte nacional está saturado em todas as suas modalidades.

A MP também possibilita maior participação da iniciativa privada, o que vem a ser uma ferramenta essencial, quando vemos que o Brasil tem sérias dificuldades de fazer os investimentos. O investimento em novas superestruturas vai poder, então, reduzir o tempo de espera de atracação, com menores custos.

As limitações de espaço e as dificuldades encontradas nos acessos terrestres são insuficientes. A MP também ataca este problema: a melhoria da infraestrutura na construção de novos portos e terminais e no aumento da profundidade de berços e canais.

Próximo.

Para finalizar, então, pontos considerados como positivos na MP.

A possibilidade de concessão à iniciativa privada é fundamental. Deve haver, evidentemente, algumas necessidades de ajuste. Ela oferece a possibilidade de menores tarifas e maiores movimentações, define desempenho para as Companhias Docas, também na questão do RDC, na questão de dragagem, vem a ser um complemento interessante àquilo que o Governo tem conseguido fazer até agora.

Próximo.

Um ponto específico que tem que ser bastante discutido, talvez não no âmbito da MP, mas complementar a ela, é a questão do excesso de burocracia. Nós temos, hoje, um número elevado de órgãos públicos que atuam de forma desconexa em horários também não coincidentes. Na prática, há órgãos públicos que trabalham até sexta-feira e só retomam às segundas, e outros que trabalham sábado. Ou funcionam todos os órgãos de forma coordenada e uniforme ou, na prática, a ineficiência vai continuar reinando na atuação governamental.

Próximo.

Enfim, a questão de se fazer essa articulação entre as diversas autoridades portuárias se faz mais do que necessária.

Próximo.

Esses são os principais resultados da nossa pesquisa concluída no ano passado e, a pedido da Senadora, vamos disponibilizar, Sr. Presidente, os exemplares desse estudo para serem distribuídos aos senhores como subsídio do nosso trabalho realizado.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Muito obrigado
Bruno Batista.

Vamos ouvir agora o Sr. Jorge Gerdau, Coordenador da Ação Empresarial.



O SR. JORGE GERDAU JOHANNPETER – Sr. Presidente, Sr. Relator, em primeiro lugar, quero me congratular com o Congresso pelo esforço de trabalhar esse tema tão importante da atividade empresarial.

Pessoalmente, de certa forma, estou bastante envolvido nesse tema, porque passei praticamente dois anos trabalhando nesta Casa com os Srs. Deputados na construção da Lei nº 8.630, o que foi extremamente gratificante e pessoalmente um grande aprendizado. Entendo eu que, de certo modo, esse esforço foi decisivo para, de certo modo, atingirmos o número total de importações e exportações que tivemos. De outro lado, entendo que a decisão do Governo da Presidenta Dilma de estabelecer com essa medida provisória estruturas que viessem possibilitar o crescimento de investimentos e também estabelecer consequentemente o crescimento de investimentos, levar a ter uma maior competição, maior concorrência, maior oferta, no meu entender, é uma peça chave. Lógico que o tema tem em si uma complexidade enorme e procuramos fazer um trabalho de análise do que foi proposto.

Gostaria ainda de fazer uma observação em relação à próxima transparência da situação anterior, da Lei nº 8.630, que realmente teve um cenário de péssima situação. Mas houve evoluções positivas. Procurou-se, através dessa lei, definição de princípios: produtividade, mão de obra, liberdade de operação dos terminais privativos, reestruturação dos portos através da privatização dos serviços. Realmente a lei que foi encaminhada era de 11 artigos, mas terminou com 72 artigos.

Quais foram as principais conquistas?

Uma lei muito interessante, que diverge muito da atual medida provisória, que é praticamente autoaplicável, tema com que os senhores que têm responsabilidade em termos de legislação, no meu entender, devem ter certa preocupação. De outro lado, uma lei regular todas as relações que existem necessita de uma flexibilidade gerencial importante.

Criou-se o órgão com que se fez o acesso universalizado ao trabalho, com regras claras e possibilidade de contratação com vínculo: o CAP descentralizado, que, no meu entender, foi uma conquista importante.

Chamo atenção para esse tema, porque o CAP tem uma representação dos envolvidos. Se me perguntarem se todos os CAPs funcionaram com eficiência, tenho a opinião de que parte dos CAPs tiveram realmente representações que trabalharam com maior nível de eficiência e outras não. Mas também, algumas lideranças e presidências de CAPs colocaram delegados do Governo Federal sentados em Brasília e tenho dúvida se justamente a característica do CAP, que é uma tentativa de aproximar os interessados na operação, atendeu esse aspecto.

A verdade é que tivemos um resultado importante de crescimento e a elevação do comércio exterior foi o ponto mais importante, pois saiu de 64 bilhões para 482 bilhões. Lógico que o setor dos terminais privados tiveram uma



peça chave, e isso já foi demonstrado aqui: os principais produtos como soja, grãos e minério tiveram um peso enorme nesse processo. São importantes os números alcançados. Isso foi praticamente feito com US\$10 bilhões de investimentos privados nessa área toda.

Um problema surgiu, no meu entender, com o Decreto nº 6.620. Realmente, até a data desse decreto, de certo modo, havia certa harmonização de toda a estrutura empresarial e esse decreto foi uma peça chave para romper a estrutura de isonomia competitiva que existia. Por quê? Porque os terminais dos portos públicos operados privatamente pagaram outorga pesada. E essa outorga também continua sendo paga de contêiner a contêiner. Os outros portos, fora dessas características, conseguiram escapar desse custo, e isso trouxe uma perturbação ao sistema, e realmente também fez necessário o surgimento dessa medida provisória com esse objetivo realmente de abrir o processo e criar competitividade.

Qual é a visão que nós temos para o porto do futuro?

Próxima transparência.

Nós achamos que há o conceito de o Governo criar competição e desenvolvimento; o usuário quer esse serviço com qualidade e custos competitivos: foi posto aí, anteriormente, e é importante esse conceito de diferenças de custos em termos de padrão internacional; e prestação de serviços: regras estáveis e resultados. Para isso, é preciso planejamento com uma visão sistêmica, terminais modernos e investimentos de escala.

Esse tema de escala é extremamente importante no processo que foi mostrado. Hoje ainda todos os terminais que nós temos são pequenos e os navios estão crescendo, então é um problema de toda uma visão diferenciada que precisa ser desenvolvida, ajustando-se ao tamanho dos novos navios.

Canais de acesso marítimo.

Aí a proposta da medida provisória realmente melhora as condições, inclusive com possibilidade de contratos de longo prazo. A integração com rodovias e ferrovias é da maior importância, porque nós temos esse atraso global de investimentos e infraestrutura. Só para dar números de hoje: o Ministério dos Transportes teve investimentos, orçamentos de R\$12 bilhões, em 2010; em 2011, um orçamento de R\$14 bilhões. Com déficit de estrada – conforme trabalho que Bernardo Figueiredo fez e está em debate –, nós temos um atraso de R\$300 a R\$400 bilhões na infraestrutura. Daí a importância da atitude do Governo de ter aberto a possibilidade dos investimentos com PPPs e concessões.

Infelizmente demoramos, talvez, demais nesse reconhecimento. Mas também, o crescimento e desenvolvimento do País, eu acho que até aconteceu mais rápido do que a nossa capacidade de analisar esse atraso. De qualquer forma, por melhor que fosse o esforço do orçamento, esses números, para atingir esses atrasos, são absolutamente insatisfatórios.



Em relação ao rodoviário, é bom dizer o seguinte, Bernardo Figueiredo me chamou a atenção: no Brasil se usa o caminhão como estocagem nos portos. Quer dizer, a estocagem está sendo feita em cima do caminhão. E, no mundo inteiro, a estocagem é feita em silos. Isso gera uma confusão. Eu, aqui, estive pensando, e até com mais clareza digo: em vez de fazer a fila em cima do porto, pelo menos podíamos fazer uma fila a 5km do porto, para não estar dentro das cidades. E isso é fichinha, é uma questão fácil de gerenciar. Filas é uma coisa importante em qualquer confusão. Então, me veio essa ideia. Na realidade, no momento das safras, nós vivemos um verdadeiro caos.

O que nós tentamos fazer?

Próxima transparência.

A Lei dos Portos foi praticamente construída com entidades que estão envolvidas historicamente, vamos dizer. A Federação Nacional dos Operadores Portuários convive há dezenas de anos com processos das organizações dos trabalhadores dos portos. Quanto à infraestrutura, a ABDIB tem uma tradição enorme, a Abratec cuida dos terminais de contêineres de uso público e temos também a ABTP, que tem hoje quase 25 anos. São importantes...

(Soa a campainha.)

O SR. JORGE GERDAU JOHANNPETER – ...no meu entender, porque são entidades que dominam o processo.

Na medida provisória, tratamos de poucas coisas. Direito a acesso de terceiros, art. 7º e art. 10. Nossa proposta é acabar com essa suspeição desses dois artigos, porque é uma intervenção governamental desnecessária. E temos uma proposta alternativa se quiserem manter alguma coisa desse processo.

Depois, temos a proposta ainda do art. 8º e do art. 9º, o que, no nosso entender, está posto de uma forma que, nos terminais totalmente privados, que praticamente trabalham com cargas próprias, se pede um chamamento, antes de se obter autorização. Na minha opinião, a simples publicização do processo seria suficiente, como é hoje: se eu quiser fazer um terminal privado, tenho que obter autorização da secretaria do Ministério e tenho que receber autorização da agência, fora a autorização estadual – dão autorização se está dentro da política, se não estiver na chamada pública de terminal privado. Acho que é uma coisa desnecessária. Temos proposta escrita sobre isso.

Próxima transparência.

Pode pular, próxima.

Prorrogação dos contratos de arrendamento posteriores a 93, adequação das áreas, art. 49.

Acho que é importante fazer um entendimento conceitual, autorizar a antecipação desses contratos, até para não haver interrupção dos processos.

A próxima proposição é sobre o art. 49. No nosso entender, essa medida provisória tem que ter preocupação de escala e, sobre esse tema, temos



uma preocupação: o conflito de isonomia. Gostaria de colocar aos senhores um conceitual decisivo, que é uma mudança que o Governo está fazendo e praticamente ninguém percebeu o conteúdo filosófico desse processo.

Historicamente, quando o Governo fazia uma outorga, digo assim, ele puxava as fichinhas, como no cassino, e procurava arrecadar o máximo. Gerar custos menores ou serviço melhor não era o principal objetivo. O fato histórico no processo de concessões no Brasil, no meu entender, aconteceu como um jirau: o Governo fez a concorrência a um preço teórico de R\$90,00; a energia foi a um preço, agora não sei dizer se de R\$72,00 ou R\$74,00.

Mas qual era a meta do Governo? Era conseguir energia a custos competitivos melhores.

A mesma coisa se dá hoje em todos os processos. O Governo usava a concessão para arrecadar dinheiro. E a função do Governo não é essa. A função é estabelecer conceitos de competitividade e eficiência no serviço. Digo que esse processo é extremamente importante. Mas o que acontece? Os terminais do porto público-privados que operam pagaram outorga, e, mais, pagam para cada contêiner uma outorga, e há outro porto que não paga. Então, com base na minha visão empresarial, digo o seguinte: é preciso achar caminhos – prorroga o prazo, para que se ache um balanceamento. Não há cabimento em o Governo cobrar uma outorga antecipada e ainda cobrar sobre cada contêiner R\$70,00. Quer dizer, essa baixa de valor, R\$70,00, que são US\$35,00, desse preço, cento e cinquenta...

Há a relação ainda do preço das companhias de navegação. Realmente, o operador portuário paga praticamente a metade que ele ganha do serviço. O resto as companhias de navegação ganham. Esse é outro tema com que, na regulamentação, precisa-se tomar um cuidado enorme, porque, se abrirmos a concorrência desse processo... O Brasil tem que analisar esse espaço com maior cuidado.

(Soa a campainha.)

Finalmente, temos que procurar – próxima transparência – o reequilíbrio econômico do contrato de arrendamento. E temos, na próxima transparência, sobre isso, uma redação substitutiva.

Senhores, gostaria de reforçar um ponto que a mim me preocupa: o OGMO. O OGMO é uma estrutura, no meu entender, extremamente interessante que existe no mundo inteiro e fez com que se criasse, na lei que foi estabelecida, uma organização especializada em tratar do gerenciamento da mão de obra avulsa e, mais, fez uma legalização do processo, que antes não respeitava os direitos trabalhistas.

O órgão é gerenciado, e aí há talvez coisas a serem aprimoradas, mas, no meu entender, é extremamente importante, Sr. Presidente, que se analise bem, porque se ele passa a ser um órgão de gerenciamento direto do sindicato, eu acho que perde o foco do sindicato. Eu acho que os sindicatos têm que entrar



nas relações do OGMO, de um setor ou de outro, como eles atuam em outras instituições todas, mas, no meu entender, o OGMO dá uma flexibilidade estrutural.

O aprimoramento da faina, dos ternos etc é um trabalho que teve início e teve evoluções, mas, como foi posto aqui, é desigual. Quer dizer, o grande esforço é que realmente nós tenhamos estímulos de investimentos para chegar à produtividade e eficiências mundiais. Essa é uma batalha difícil, mas eu não vejo que a extinção do órgão vai modificar esse processo.

Eu fico por aqui, Sr. Presidente, e acho que, para o Governo, assim como atacou outros temas decisivos na estrutura da competitividade, atacar os problemas dos portos é da maior importância. Agora, no esforço dessas seiscentas e tantas emendas, no meu entender, eu faria algumas correções básicas para que mantenham o sistema, para os operários em portos públicos terem o órgão, mas, fora do porto organizado e privado, eu manteria a opção totalmente livre, porque há portos fora da área portuária que usam o OGMO e outros que não usam. Manteria o sistema aberto porque, se não houver pressão em cima do OGMO de competitividade externa, nós vamos ter um sindicato com uma posição monopolista que tira a eficiência da produtividade.

Eu acho que, de modo geral, nós devemos apoiar o esforço da medida provisória, porque ela é um avanço. E a competência deste Congresso, acho, vai fazer com que se possa aprimorar aqueles pontos que são necessários.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, Sr. Jorge Gerdau.

Agora vamos ouvir o último da chamada de hoje, da audiência, o Sr. Carlos Antonio Cavalcanti, Vice-Presidente da Comissão do Conselho Superior de Infraestrutura da Fiesp,

O SR. CARLOS ANTONIO CAVALCANTI – Sr. Presidente, Sr. Relator, muito obrigado pelo convite à Federação das Indústrias do Estado de São Paulo. Estou aqui em nome do Presidente Paulo Skaf, que ficou honrado com o convite e ontem trabalhou bastante tempo, inclusive falando com alguns Parlamentares como a Senadora Kátia Abreu, ao longo do dia, se preparando para esta audiência pública. Mas infelizmente ontem à noite teve que ... Não pôde comparecer aqui.

Eu não fiz apresentação por escrito porque acho que, a esta altura do campeonato, explicar porque nós precisamos de uma reforma portuária no Brasil já é um assunto superado. Estudar a projeção de comércio exterior do Brasil, tanto de importação quanto de exportação, para ver como a nossa infraestrutura está defasada, também é um assunto que está superado.

O que eu digo aqui e que acho importante é o seguinte: talvez nós não estejamos percebendo ainda a dimensão histórica do que está acontecendo no Brasil, basicamente desde o final de agosto do ano passado, nas reformas do setor de infraestrutura no Governo da Presidenta Dilma Rousseff.



Nós não vimos isso na história brasileira nas últimas quatro, cinco décadas. E eu quero deixar muito claro que não estamos falando de pacote de obras públicas que normalmente terminam em atraso e em corrupção, mas estamos falando de um governo que reformulou, em rodovias, em ferrovias, em energia elétrica, em aeroportos, e agora em portos, que é o tema desta Comissão, a forma de pensar, de estruturar a modalidade de gestão da área, de cada uma dessas áreas da infraestrutura, e fundamentalmente está chamando o setor privado a fazer aquilo que o setor privado melhor faz, que é investir e fazer a gestão.

Está reservando ao Estado brasileiro aquilo em que ele é insubstituível, que é o papel de planejador, de regulador e de fiscalizador da prestação do serviço público pelo setor privado.

Dito isso, eu queria dizer que, sobre essa Medida Provisória nº 595, do ponto de vista da Fiesp, o nosso pedido a V. Ex^{as}s seria aprovar-a rapidamente e com menos modificações possível, porque ela tem a característica, como disse aqui o meu companheiro da CNA, de dar o choque de oferta, de abrir-se aos investimentos imediatamente para sairmos atrás do gargalo, do atraso de investimentos no setor portuário.

Nós, da Fiesp, temos falado, há muito tempo, que concessão não pode transformar-se em política de Estado de arrecadação, que isso estava errado no Brasil. Isso mudou a partir de 94, com a reforma do setor elétrico, e foi introduzido pela então Ministra de Minas e Energia Dilma Rousseff; isso foi introduzido nas rodovias pela Ministra Chefe da Casa Civil Dilma Rousseff; e isso está agora sendo confirmado nesta medida provisória pela Presidenta Dilma Rousseff.

O preço da infraestrutura é aquele que garante competitividade da utilização do serviço público e não aquilo que arrecada o Estado. Isso falado, isso colocado, é o de que nós precisamos. No Brasil, o custo Brasil é sempre o custo Brasil do outro, nunca é o custo Brasil que eu produzo. E é isso que estamos vendo aqui, neste debate, não por parte de V. Ex^{as}s, mas por parte dos debates que estão sendo feitos dentro do Parlamento.

Digo a V. Ex^{as}s: essa medida provisória é extremamente boa, é extremamente positiva e ela vai ao encontro de resolver uma série de problemas dos investimentos e da gestão do setor portuário brasileiro. Mas, evidentemente, ela fere interesses, que são interesses que estão ali colocados e que, na verdade, causam o custo logístico brasileiro. E o alto custo logístico brasileiro e a ineficiência da operação logística brasileira, na hora em que se põe a mão, apontam o dedo e procura mudar, obviamente vem a reação.

Eu queria aqui que alguém conseguisse justificar, no Brasil, quando é que algum CAP, no Brasil, conseguiu dar solução ao problema portuário. O CAP, primeiro, virou um clube do Bolinha, sem representatividade. E eu falo isso pelo de Santos, com muita ênfase. O CAP tem que responder como órgão



consultivo. Se é que ele deve existir, tem que responder a uma política nacional e a um contrato de gestão preestabelecido de uma autoridade de planejamento que só pode estar no Governo Federal, porque nós temos que pensar o Brasil como um país e não como um clube de ação local.

E a segunda coisa que eu acho importante ressaltar aqui é que querer tirar o livre acesso aos terminais é a negação do próprio princípio da medida provisória. Não vamos nos esquecer de que, sendo investimento privado ou utilização de infraestrutura pública, nós estamos falando de um serviço público, Senador, cujo livre acesso é fundamental. Qualquer empresário, qualquer utilizador de serviço de infraestrutura no Brasil tem que ter acesso à infraestrutura. Ela não pode ser exclusiva do investidor ou do operador.

E eu quero também ressaltar que nós somos terminantemente contra qualquer tipo ou de antecipação de renovação de concessões ou de dar mais dez anos de prazo para concessões que estão vencidas há 20 anos. A Lei, em 1993, deu 180 dias para fazer o processo de licitação e de outorga dos terminais portuários.

Depois de 20 anos, nós ainda estamos pedindo mais 10? Quando é que vamos ver entrar em vigor aquilo que a medida provisória está propondo? A medida provisória está propondo que nós realizemos os processos de licitação para que possamos ter o critério combinado de menor tarifa com maior capacidade de carga, maior compromisso de utilização que signifique eficiência.

Nós vamos dar mais dez anos para quem? E por que nós temos que antecipar renovação de contratos de concessão para ter investimento? Não. Há outros instrumentos no Brasil para fazer isso. E se é ruim que eles estejam pagando outorga, pior ainda é prorrogar contratos na mesma modelagem. É melhor acabar o contrato no seu tempo para que a gente passe para o modelo novo nessas concessões.

Então, eu queria dizer a V. Ex^{as}s o seguinte: a sociedade brasileira não gosta de político que não seja honesto, não gosta de médico que não conhece medicina e, principalmente, não deve gostar de empresário que teme competição. Nós estamos aqui para defender os empresários que, no seu dia a dia, têm que competir no mercado livre. Concessionário, no Brasil, resolveu prorrogar o sistema de capitania hereditária. Concessionário, no Brasil, quando assume uma concessão, ele canta o sambinha: "Daqui não saio, daqui ninguém me tira." Mas isso tem que acabar. Isso tem que acabar, e esta é a nossa oportunidade.

Eu queria fazer o enfático apelo em nome da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, Senador Eduardo Braga e Sr. Presidente, para que a medida provisória seja aprovada o mais rapidamente possível. Eu não tenho a pretensão de achar que o Plenário, que esta Comissão e que o Congresso Nacional não encontrem aperfeiçoamentos que obviamente venham a ser necessários, temas que não foram abordados e que podem ser abordados. Mas



aqui há uma grande oportunidade de o Brasil dar um passo concreto na melhoria da gestão na sua infraestrutura portuária.

Nós temos que parabenizar o Governo, a Presidenta Dilma Rousseff, que já fez a maior parte do trabalho.

Obrigado.

(Manifestação da galeria.)

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Vamos solicitar aos senhores e senhoras presentes respeito aqui nesta Comissão. Aliás, desde o início, tanto eu, Presidente, como o Relator, Senador Eduardo Braga, falamos que aqui é proibido proibir; aqui a livre manifestação de pensamento, seja divergente ou não, tem que ser garantido a todos os nossos convidados, sejam empresários ou trabalhadores.

Portanto, vamos manter aqui a boa ordem, como é o que tem caracterizado as audiências públicas aqui realizadas.

O Sr. Paulo Godoy não se faz presente. Fomos informados de que ele está em outro compromisso.

Eu, Senador, já considero que a fala dele está cancelada em função do debate com os Srs. Parlamentares. O.k.? Não está na hora, não está na Mesa, portanto, é considerado ausente. Vamos em frente com os inscritos. O.k?

Quero anunciar que temos Papa, também. Não saiu o nome, mas já saiu a fumaça branca. Já temos fumaça. Já, já, a gente anuncia diretamente de Roma.

O SR. ARNALDO JARDIM (PPS – SP) – Mas é um brasileiro, Presidente? É brasileiro ou não?

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Bom, há muita expectativa, aqui, de informações. Vamos aguardar mais um pouquinho. O Relator está diretamente conectado à Praça de São Pedro e anunciará já, já o novo Papa, da Capela Sistina.

O SR. ARNALDO JARDIM (PPS – SP) – Presidente, pela ordem, Presidente.

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

O SR. ARNALDO JARDIM (PPS – SP) – Presidente, no momento em que V. Ex^a considerar oportuno, há um requerimento meu. Mantive um diálogo com o nosso Relator e, como vamos passar à fase do debate – temos que ter o olhar também na sequência, que será na próxima semana, quando virá basicamente o Executivo aqui dispor – registro que sobrou remanescente um requerimento de minha autoria, que discutia e sugeria a vinda da Ministra Gleisi Hoffmann da Casa Civil. Nós havíamos acordado que ele seria submetido, não sei se agora, não sei se ao final, mas aqui, nesta reunião, para que ele possa produzir efeito para a semana que vem.



Se for de consenso, eu proporia que a gente já considerasse isso rapidamente enquanto temos quórum. Mas fica a critério de V. Ex^a, que está organizando os nossos trabalhos.

O SR. MÁRCIO FRANÇA (PSB – SP) – Pela oportunidade, Presidente.

Há um requerimento que eu fiz hoje com três Governadores.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – É, nós temos mais dois. Qual é o problema? Há mais dois requerimentos aqui na mesa. Para não iniciarmos os debates dos requerimentos, nós vamos – como já há parlamentares inscritos –, ao final, dar encaminhamento, compreendendo a importância das sugestões de V. Ex^as.

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

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

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Pela ordem, Deputado Geraldo Simões; em seguida, o Deputado Paulinho da Força.

O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP) – Eu só queria fazer um esclarecimento. Como há sugestão de trazer outras pessoas, o Governo adiou a Medida Provisória por mais 60 dias. Eu queria, então, saber o trâmite da Medida Provisória e o tempo que a gente tem para debatê-la, já que foi prorrogada.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Com a palavra o Relator da matéria.

O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Bem, na realidade, a prorrogação é automática, e o prazo já é conhecido: 14 de maio. Portanto, a MP tem validade até 14 de maio. Ao aprovarmos o nosso cronograma de trabalho aqui, na Comissão, já achávamos que a prorrogação aconteceria. Portanto, nós votaremos o relatório no dia 10 de abril. O relatório, então, seguirá para a Câmara dos Deputados a partir daí; logo a seguir, para o Plenário do Senado da República. Portanto, haverá tempo suficiente e hábil para que possamos votar em ambas as Casas.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, Relator, Senador Eduardo, pelos esclarecimentos.

Ao final, iremos deliberar, encaminhar os requerimentos do Deputado Márcio, Deputado...

O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Perdão, uma correção. Dezesseis de maio é o prazo.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Bom, o Deputado Geraldo Simões pediu apenas para se inscrever.

Bom, então passamos aos oradores inscritos. O primeiro é a Senadora Kátia. Em seguida, Paulinho da Força.

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

Eu quero agradecer a presença de todos os convidados que vêm, mais uma vez, nos prestigiar e nos ajudar nesse embate tão importante da



modernização dos portos do Brasil, todas as entidades, seus representantes, Dr. Gerdau.

Na verdade, eu gostaria muito de concordar com o representante da Fiesp em relação à importância e à estrutura principal desta MP. Não podemos nos esquecer, acerca desta MP, nem tirar o tirar o foco, da possibilidade, grande possibilidade que está sendo retomada, sem nenhuma novidade, dos portos privados no Brasil. A Lei dos Portos, que foi, com a colaboração do Dr. Gerdau, construída há muitos anos, já garantia que os portos privados de carga mista poderiam e eram possíveis. Portanto, quando entraram na licitação, quando compraram os terminais, todos sabiam que a possibilidade existia. A licitação foi posterior à Lei dos Portos. Então, no jogo não há novidade; ninguém está mudando regra de jogo. Os TUPs já existiam, tanto que estão pedindo prorrogação aqueles que não se adequaram à nova Lei dos Portos. Só que eu conheço: são em torno de 56 portos privativos mistos que não se adequaram e que estão pedindo prorrogação.

Eu confesso, senhor representante da Fiesp – não o estou enxergando o seu nome daqui, desculpe-me.

O SR. CARLOS CAVALCANTI (*Fora do microfone.*) – Carlos Cavalcanti.

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

Na verdade, esta Casa é democrática. Eu concordo com possibilidade de dar aos empresários do Brasil, aos novos empresários, a chance de entrar nesses editais. Eu acho que é democrático e justo com aqueles que têm vontade de ter terminais e entrar novamente nessa autorização. Acho que está perfeitamente correto, isso é o livre mercado, isso é o liberalismo econômico.

(*Soa a campainha.*)

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Mas acontece que possivelmente isso pode ser alguma chance, alguma garantia de que essa MP pode ser aprovada. Nós vamos discutindo, entrando em acordos, cedendo, avançando, quer dizer, nada aqui pode ser aprovado do jeito que cada um quer. Aqui tudo é aprovado do jeito que é possível.

Lembro-me do Código Florestal, de que todo mundo aqui participou tanto. Ficou satisfeita 100% com o Código Florestal? Não, mas como cidadã, fiquei 100% satisfeita porque nós fizemos avanços. Então, eu acho que o senhor tem toda razão, mas também não vejo nenhuma dificuldade em aceitar essas prorrogações em prol do princípio da MP principal, que é a abertura do porto privado neste País, independentemente de carga própria como sempre disse a MP.

Com relação aos CAPs, aos OGMOs eu gostaria de fazer um comentário básico. Acerca das dificuldades que encontramos nos portos do Brasil com relação à ineficiência – e nisso não há nenhuma acusação direta ao trabalhador, ao dono do terminal –, trata-se de um conjunto de erros e de



equívocos que não foram cumpridos e que não são cumpridos, começando pelo Poder Público, que não faz as entidades funcionarem 24 horas, que talvez não tenha investido e não investiu à altura. Para dar um exemplo, o que a CNT, o Bruno, mostrou aqui é que R\$5 bilhões em dez anos significa, segundo o meu colega Deputado aqui me lembrou, três estádios...

(Soa a campainha.)

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – ... de futebol que estão sendo feitos para a Copa agora. O que se investiu nos portos no Brasil, em dez anos, dá para construir três estádios de futebol. Então, isso demonstra as falhas que houve nos últimos dez anos com falta de investimentos. Agora, ao final do ano, foram anunciados pelo Governo Federal R\$10 bilhões de investimentos – R\$8 bilhões, se não me engano – para os próximos anos.

É importantíssimo o porto público. Ele aguentou a barra até aqui, mas isso não significa que ele pode ter exclusividade. Isso não pode existir porque cabem os dois tipos de portos.

Com relação ao OGMO e ao CAP, eu só acho que alguma coisa deve estar errada. Há um conjunto de culpados, um conjunto de equívocos, não mal-intencionados, na sua grande maioria, mas há erros. E todas as estruturas que existem hoje precisam ser revistas porque, de um modo geral, o porto não funciona. Nós somos, no *ranking* internacional – não fui eu que fiz esse *ranking* –, um dos piores do mundo, um dos piores do mundo! Isso significa que a nossa estrutura precisa ser revisada. Há casas que não dão reforma; há casas que precisam ser desmoronadas para começar tudo de novo, ou então elas vão cair e ficar muito mais caras.

Então, o sistema de CAP, sem nenhum preconceito, é um sistema complexo, burocrático, com muita gente, e eu gosto mais da regulação nacional que fica sob as vistas...

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

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) –... do Congresso Nacional. Acho que é muito importante que essa transparência seja garantida.

(Soa a campainha.)

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Um comentário, Sr. Presidente, com relação às áreas privadas dentro do porto organizado. Ontem, vimos aqui um debate em que alguém se apresentou colocando uma situação nova que eu nunca imaginava que pudesse existir.

Eu só imaginava a área privada dentro do porto organizado que ainda não estava em desenvolvimento; mas, ao contrário, nós temos vários empresários trabalhando dentro do porto organizado que ainda não são TUPs, que ainda não são terminais de uso privativo, mas que está fazendo embarque, movimentação e desembarque nessas áreas, especialmente na Amazônia.



Então, não é justo eu ter comprado um terreno lá atrás, sabedor de que ali eu poderia fazer um TUP, e eu não poder fazer mais. Assim, isso é respeito a contrato, isso é respeito ao direito de propriedade, de direito das pessoas. Se ele não fez o porto até agora é porque ele não pôde, porque ele não teve dinheiro; porque ele não conseguiu tirar licença. Nós temos várias situações em que licenças estão sendo tiradas...

(Soa a campainha.)

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – ...e recursos e financiamentos já foram tomados. E, de repente, o sonho acabou; de repente, a partir de hoje, não pode mais fazer um TUP dentro do porto organizado. Tudo bem, daqui para frente, tudo bem serem negadas essas áreas, mas as áreas anteriores à medida provisória, dentro do porto organizado, privado, precisam ter seu direito garantido.

Então, eu acho que o Relator poderia avaliar essa situação de respeitar contratos e garantias dos brasileiros.

Muito obrigada.

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

O SR. PAULINHO DA FORÇA (PDT – SP) – Sr. Presidente, estou levando uma sorte, todos os dias me inscrevo exatamente atrás da Kátia Abreu, para manifestarmos exatamente opiniões diferentes.

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Eu já peço o meu direito de resposta.

O SR. PAULINHO DA FORÇA (PDT – SP) – Primeiro, digo, Carlos Antônio, que eu fui o responsável por convidar a Fiesp para vir para cá. Se eu soubesse, não o teria feito. Não sabia que o senhor vinha para cá só para puxar o saco do Governo, porque o que o senhor falou aqui são coisas absurdas. Pensei que vinha o Paulo Skaf, para dar a opinião da FIESP, as não essa, que, tenho certeza, não seria a opinião dele.

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

Por favor, Deputado.

Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PAULINHO DA FORÇA (PDT – SP) – Eu não te interrompi, você, por favor, fique na sua.

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

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Só um minutinho. Senadora, só um minutinho.

(Soa a campainha.)

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

O senhor precisa se manifestar e não deixar os nossos convidados serem agredidos aqui publicamente. Pelo amor de Deus!

(Soa a campainha.)



O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Deputado Paulinho da Força. Pela ordem, Senadora Kátia.

O SR. PAULINHO DA FORÇA (PDT – SP) – Eu queria, primeiro, Sr. Presidente...

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Pela ordem. Ele me deu a palavra, Deputado. Com licença.

O SR. PAULINHO DA FORÇA (PDT – SP) – Ele não deu a palavra para a senhora.

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – O senhor não manda na palavra. Quem manda na palavra é o Presidente.

O SR. PAULINHO DA FORÇA (PDT – SP) – Mas ela está me cortando.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – A questão de ordem pode ser feita a qualquer momento.

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Sr. Presidente, eu gostaria de pedir a V. Ex^a, assim como eu estive aqui sentada em todos os momentos, escutando todos os representantes dos trabalhadores, praticamente isolada, mas aqui firme, democraticamente ouvindo, eu espero que os representantes dos empresários do Brasil possam ter direito à voz e à palavra, nesta Comissão, sem serem ofendidos, sem serem agredidos aqui publicamente.

Por favor, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – E o respeito a todos nós.

O SR. PAULINHO DA FORÇA (PDT – SP) – Tem que começar por ela.

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

O SR. PAULINHO DA FORÇA (PDT – SP) – Agredindo todo mundo.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Vamos respeitar os nossos convidados e...

O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM. *Fora do microfone.*) – Bergoglio é o novo Papa. O Cardeal Bergoglio é o novo Papa.

O SR. MARCIO FRANÇA (PSB – SP) – Bergoglio é um argentino? Eu recebi a informação de um argentino, Francisco alguma coisa.

(*Tumulto no recinto.*)

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Só faltava a Argentina...

Essa ninguém esperava, não é? Nem os trabalhadores, nem os empresários.

Por favor, vamos retomar aqui os inscritos.

Reiniciando o tempo, Deputado Paulinho da Força.



O SR. PAULINHO DA FORÇA (PDT – SP) – Não renunciou, vou ficar esperando, porque tem gente aqui que agride todo mundo, pega a palavra e vai embora depois, e não acontece nada. Aconteceu isso ontem.

Bom, Sr. Presidente, o nosso problema com a medida provisória é que ela mantém o sistema público – e é bom dizer que, quando se fala em sistema público, é um público com concessão privada – e cria um novo sistema. Esse novo sistema, que muitos defendem porque compraram o terreno antes – talvez estejam até sócios desses terrenos, porque esses terrenos já estão lá bem preparadinhos para fazerem esses portos –, vai quebrar o sistema público, esse sistema público com concessão, que é o sistema público que acontece em todos os lugares do mundo. Com esse sistema privado quebrando o sistema público, nós não podemos concordar, e vai quebrar exatamente por causa dos custos. Há custos no sistema público que não haverá no sistema privado. Nós não temos.

Eu acho que – vou até aqui defender alguns dos empresários – o empresariado que investiu nos portos brasileiros, que modernizou os portos, que levou a nossa produtividade de 11 contêineres, há 10 anos, para 80, hoje, portanto, uma das mais competitivas do mundo, não se pode dizer que esse pessoal tem medo de concorrência. O problema é a concorrência que a medida provisória está criando, que é uma concorrência desleal, porque não tem custo nenhum. E vamos falar a verdade: trata-se uma chamada pública para os amigos. Esse é o problema. Do nosso ponto de vista, é a questão dos OGMOs.

Eu queria falar um pouco disso, até por causa do tempo. Fala-se tanto que os OGMOs são o grande problema do porto brasileiro, e poderia juntar os operadores. Agora, não se leva em conta para trás. Infelizmente, esse estudo foi feito pelo Instituto do Aço, de que o Gerdau poderia ter falado. O custo de um contêiner para sair do Brasil, do Porto de Santos, e chegar a Cingapura, se ele tiver 300km de distância, ele custa US\$8.036. Quarenta e cinco por cento disso é tarifa portuária, a tarifa do armador; 30% é estrada, acesso aos portos; 17%, como muito bem falou o Bruno, é burocracia. Felizmente a Kátia Abreu parece que já entendeu isso, porque começa a falar nisso também – não falava até a semana passada. Ou seja, a burocracia é um dos grandes problemas. O porto trabalha 24 horas, mas a burocracia não trabalha.

A medida provisória poderia ter vindo assim: precisamos contratar mais tantas pessoas para a Receita Federal, para trabalharem 24 horas. A medida provisória poderia ter vindo: nós precisamos contratar mais tantas pessoas para trabalhar no Ministério da Agricultura, enfim, para fazer com que ele pudesse trabalhar 24 horas e impedir que os contêineres ficassem lá 11, 12 dias, como também diz a Kátia Abreu.

Senadora Kátia Abreu, a senhora que fala tanto de custo dos OGMOs, sabe quanto paga para embarcar cem toneladas de soja? A senhora paga R\$0,19 em São Paulo e R\$0,13 no Paraná, naquela fila de caminhões que está lá no Porto de Paranaguá – R\$0,13 em cem toneladas. Sabe quanto é cem



toneladas? É exatamente o tamanho desta sala aqui lotada de soja. É isso que um trabalhador ganha para embarcar cem toneladas de soja. A Senadora, de preferência, como ela gosta muito, provavelmente gostaria que todo mundo embarcasse de graça, como escravo, como era antigamente. Então, é isso que o trabalhador ganha.

Eu falei aqui, na semana passada, o quanto ganha um trabalhador para embarcar um carro. Mas, para embarcar um contêiner, Senador Eduardo Braga, o trabalhador ganha, no Porto de Santos, R\$2,47; lá no porto do seu Estado, ganha R\$3,40. É isso que um trabalhador ganha para embarcar um contêiner.

Eu pergunto: se 45% é tarifa, 30% é estrada, 17% é a burocracia do porto, sobram 8% para os trabalhadores e para as pessoas que operam o porto. Se nós trabalhássemos de graça e os operadores de porto fizessem gratuitamente, o Brasil economizaria US\$300 por contêiner. Com isso está resolvido o problema dos portos? É isso que o representante da Fiesp quer? Vamos fazer isso, vamos trabalhar de graça. O senhor embarca um contêiner para Cingapura a US\$7.736, porque nós vamos economizar, já que os trabalhadores vão trabalhar de graça, como provavelmente o senhor gostaria muito que fosse. Felizmente, existe sindicato para enfrentar gente como o senhor! Se os trabalhadores trabalhassem de graça, gratuitamente, os portos economizariam US\$300 por contêiner. Estaria resolvido o problema dos portos, já que a medida provisória é uma beleza, como diz aqui o senhor?

Era só isso o que eu queria falar.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Próximo inscrito...

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Art. 14, Sr. Presidente. Eu fui mencionada várias vezes, art. 14.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Com a palavra, a Senadora Kátia Abreu.

Em seguida, o Deputado Edinho Bez.

É direito regimental da Senadora.

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Quanto tempo eu tenho, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Três minutos.

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Sr. Presidente, eu fico bastante impressionada, em certas ocasiões, com a ditadura que algumas pessoas querem implementar. Quer dizer que o cidadão da Fiesp só poderia vir se fosse para falar a favor de uma tese. Como veio para falar de outra tese, há o arrependimento por ele estar aqui. Eu aprendi que, na democracia, você tem a obrigação de ouvir os dois lados, mesmo que você já tenha escolhido o seu. Você tem que dar direito à



voz, às pessoas de falarem. É por isso que todos os brasileiros podem votar neste País.

E eu fico muito impressionada acerca de quanto prestam atenção na minha fala aqui. Um sentimento que eu acho muito triste no mundo, Sr. Presidente, é o sentimento da covardia, porque atacar a Kátia Abreu é muito fácil. Por que não atacam a dona da MP, quem editou a MP, quem escreveu e assinou a MP? Porque não pode, porque está esperando alguma coisa ainda: ministérios, cargos, algumas coisas, e não podem falar da Dilma Rousseff. Por que não falam dela? Não fui eu que escrevi essa MP, não. Não fui eu que escrevi nem editei, não. Então, nós temos que colocar os pingos nos is, vestir calça de manhã, de tarde e de noite, ser homem e dizer quem é o dono dos bois, dizer quem é que merece a ofensa. Por que só eu? Por que a mim esse ataque todo?

Pois, Sr. Presidente, eu tenho tanto orgulho do que faço, tenho tanto orgulho de estar aqui dentro, principalmente porque, Sr. Presidente, em toda minha vida pública, em todos os anos do meu mandato, nunca ninguém disse, em lugar nenhum do País, que eu tenha recebido grana, dinheiro sujo para defender teses contra o País, diferente de algumas pessoas infelizmente que há no Brasil.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Com a palavra o Deputado Edinho Bez.

Deputado Paulinho, a Senadora fez uso de um direito regimental e ela não citou nenhum Parlamentar.

O SR. PAULINHO DA FORÇA (PDT – SP) – Não, ela falou para mim.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Não, ela não falou. Nem sequer citou o nome de V. Ex^a.

Com a palavra o Deputado Edinho Bez.

O SR. EDINHO BEZ (PMDB – SC) – Sr. Presidente, meus colegas Parlamentares, primeiro agradeço aos nossos convidados por atenderem a uma decisão que tomamos aqui na nossa Comissão, mas vou me dirigir mais a esse grande homem que aprendemos a admirar e com quem tive a oportunidade de discutir outras questões com ele que é Jorge Gerdau, coordenador da Ação Empresarial.

Faço apenas algumas observações que poderão ser interpretadas como perguntas, se V. S^a entender respondê-las. V. S^a, antes da medida provisória, era a favor ou contra a Lei dos Portos? E qual a recomendação do setor empresarial, através de V. S^a, à Presidente Dilma Rousseff sobre a Lei de Portos? Ela era boa ou ruim na avaliação de V. S^a? E, na qualidade de coordenador da Ação Empresarial, quais as sugestões que o senhor deu, se é que deu, ao Governo Federal em especial à Casa Civil e à Presidência da República, se é que realmente V. S^a sugeriu algo antes de estarmos aqui discutindo a medida provisória?



Mais ou menos em setembro, o setor empresarial manifestou-se, através de seus representantes, favoravelmente. Segundo informações – não estou aqui afirmo, são informações que recebo, leio nos jornais, minha assessoria – através dos seus representantes, antes da medida provisória, até que se manifestaram simpáticos ou favoráveis à argumentação de V. S^a em nome da ação empresarial. De repente, o próprio Governo mudou de opinião ou não entendeu as informações, sugestões de V. S^a. Leia-se aqui o Palácio do Planalto, contrariando o projeto do futuro dos portos, ou seja, o Porto do Futuro.

A Medida Provisória nº 595, de 2012, que estamos aqui discutindo, se ficar como está, será uma festa para poucos, em especial para os armadores – e vamos ainda falar um pouco sobre isso. Obviamente, nós aqui não estamos 100% contrários à medida provisória. Entendemos que precisamos modernizar a Lei dos Portos. Agora, o que não dá para fazer é aprovarmos 100% da medida provisória como foi citado pelo Sr. Carlos Antonio Cavalcanti, representante da Fiesp.

Causa-me espanto quando, de 100%, não vi ninguém até agora. Há coisas boas e coisas ruins na medida provisória. Para isso, nós temos um Relator, temos aqui os Deputados, suprapartidários, uma comissão eclética, e iremos avaliar. Quando V. S^a diz que fere o interesse, se aprovarmos 100% como está aí, vai ferir os interesses do País. Precisamos atualizá-la e modernizá-la.

Para encerrar a minha participação, também me causa espanto que a administração moderna – isso é no mundo inteiro – procura hoje trabalhar de forma descentralizada. O mundo hoje está pequeno com o avanço tecnológico, a rapidez com que acontecem as coisas. Não é possível que um porto na Amazônia, no meu Estado de Santa Catarina tem que se submeter aqui à Secretaria de Portos para tomar decisão lá, e centraliza aqui. Isso é um atraso, e vou brigar aqui para mudar pelo menos esse item. Temos que reconhecer que precisamos fazer algumas mudanças na medida provisória. Repito: não estou dizendo que sou contra. Sou a favor e vamos lutar para fazer algumas modificações. Não reconhecer fica difícil.

Era isso.

Sr. Presidente, faço essas minhas ponderações.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Só um instante. Bom, foram feitas perguntas a um dos nossos convidados, participante da nossa Mesa. A sugestão, Dr. Gerdau, é a seguinte: Vamos ouvir mais três parlamentares inscritos, para irmos avançando.

O próximo é o Deputado Geraldo Simões, mais um parlamentar de esquerda.

O SR. GERALDO SIMÕES (PT – BA) – Sr. Presidente, Sr. Relator, expositores, colegas Deputados, visitantes, eu não gosto muito quando ouço uma avaliação rigorosa, como foi feita aqui hoje, sobre a proatividade de funcionamento dos nossos portos.



Olhando os números, estou vendo aqui: em 2002, temos dois milhões de contêineres; em 2011, cinco milhões de contêineres. Em 2002, a manutenção de mercadorias nos portos foram US\$100 bilhões. Em 2011, quase US\$500 bilhões. Eu sei que tivemos um processo gradativo.

A Lei nº 8.630 foi um avanço. O Brasil está crescendo muito, nós queremos mudar a lei agora e estamos discutindo mudanças, mas não se podem desconsiderar os avanços que ocorreram nos portos, principalmente a partir da lei e dos investimentos feitos. Do Governo Lula para cá, há a Secretaria Especial de Portos, a qualificação melhor dos dirigentes portuários, plano nacional de dragagem, pois não existia draga no Brasil e se abriu a possibilidade de contratação de draga no Brasil, e os investimentos foram mais do que o dobro em relação ao PIB.

E nós temos operadores portuários hoje que cobram preço e têm produtividade igual a alguns dos mais importantes do mundo. Claro que eu sei que existem dificuldades. Não é bom que a agricultura, a saúde e a receita não tenham uma organização no seu trabalho.

O Porto de Ilhéus fez uma licitação e tem dinheiro para fazer uma dragagem em dezembro de 2011. A nossa escalada é 10 e já está em 9,5. A capitania pode fechar o porto. Não andou porque o Ibama todo dia inventa e faz uma exigência nova. Quando eu cumpro a exigência, já vem outra do Ibama. Eu sei o que o TCU faz em um processo licitatório dentro de um porto: a parte prejudicada leva a denúncia ao TCU e anula uma concorrência.

Eu prefiro ficar com a avaliação que o Dr. Gerdau fez dos portos. Avançamos muito, mas podemos fazer mais e valorizar o que temos.

Em Ilhéus agora vai chegar a soja. São três meses. É correto que o depósito da soja está nos caminhoneiros na estrada, porque nos não temos capacidade de armazenar nenhuma safra. Os Estados Unidos armazenam três safras. Nós vamos ter de fazer isso mesmo agora. O operador portuário tem lá o seu funcionário normal para atender o ano, mas, para atender o movimento de soja, que é durante três meses, ele vai precisar de mão de obra especializada. Vai recorrer a quem? Vai recorrer para o OGMO.

Eu acho que dá para discutir aqui e atender também esse setor dos trabalhadores em relação aos portos. Eu sou favorável ao terminal da indústria. E não precisa colocar esse negócio dissimulado de "chamada pública". O dono da Bahia Sul Celulose, em Eunápolis, movimenta dois milhões de celulose com barcaça para o Espírito Santo. Só ele tinha interesse naquilo. Para que vai haver chamada pública?

E ainda: se eu estou dizendo que quero melhorar os portos, com mais investimentos nos portos, e a lei me permite que eu faça isso, por que eu não faço? Porque o Tribunal de Contas da União, esta semana, estava com parecer técnico para mandar licitar quatro portos importantes do Brasil que estão à margem da lei: Itapoá; Portonave; um outro, na Bahia; e Embraport, em Santos. E



os Ministros do Tribunal iam julgar nesse sentido, licitar. Não fizeram, porque veio uma medida provisória que legaliza a situação deles. Por que eu não posso então fazer isso com os terminais que estão aparecendo dentro dos portos, adequando os contratos conforme determina a lei?

E gostei da ideia do Dr. Gerdau de que os terminais que estão funcionando e que querem fazer investimento – é disso que todo mundo reclama, que está faltando investimento nos portos – que possam fazê-lo. Podemos renovar esses contratos de maneira antecipada. Acho que faltou ao Governo ouvir o Dr. Gerdau. Se ouvisse, no início da medida provisória, nós estaríamos com menos divergência em relação à medida.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. GERALDO SIMÕES (PT – BA) – Menos divergência do que nos tínhamos.

Então, eu acho, pelo que ouvi aqui, sem o rigor da avaliação negativa dos nossos portos, sem o rigor disso, sem achar que o trabalhador é o responsável pelo alto custo... Outra coisa que temos que fazer, Dr. Gerdau, o senhor apontou. Fizemos alguma avaliação a partir da lei que aumentou a produtividade dos portos e quem ganhou com essa produtividade, pelo que eu sinto hoje, foram os armadores, não foram os trabalhadores, nem os operadores portuários.

Acho que dá, com esse debate que estamos fazendo, ouvindo as partes, contemplando interesses, que são legítimos, de empresários, de trabalhadores, essas coisas todas, para fazer, Sr. Relator, um bom aperfeiçoamento nessa medida para atender ao desenvolvimento do Brasil.

O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. PT – CE) – Obrigado, Deputado Geraldo Simões.

Vamos ouvir o Deputado César Colnago.

O SR. CÉSAR COLNAGO (PSDB – ES) – Acertou, Presidente. Mas ontem foi o Relator que errou o nome.

Primeiro, quero parabenizar a todos e dizer que democracia é bom por isso. Ontem tínhamos vários empresários e operadores portuários aqui e levantaram três coisas fundamentais: a falta de investimento nos portos, a nossa logística em infraestrutura, que está sucateadíssima. Precisamos de R\$400 bilhões em ferrovias, hidrovias e estradas para chegar até os portos. Está certo? Há um problema fora do porto. E eles colocavam – o Geraldo expressou um pouquinho aqui agora – o que evoluiu com a Lei dos Portos. Foram dois anos debatendo aqui dentro.

O primeiro problema que eu quero levantar, e já tenho falado isso para o caríssimo Senador Eduardo, Relator, que tem uma tarefa grande, é que a medida provisória traz questões fundamentais: de aumento da competitividade, da necessidade e das condições para investir em portos. Isto é necessário.



Por outro lado, se ela traz questões fundamentais e de avanço... E eu vou deixar uma pergunta para todos, até porque o Dr. Gerdau colocou e o Bruno também, quando disse que é necessário flexibilizar a questão da gestão. Na minha visão, há um equívoco enorme, um vetor contrário.

Eu reclamo da medida provisória porque estou com dois estudos do BNDES. Estou agora também com um estudo que você nos entrega, Bruno, e isso é importante, porque temos que formar conceito no interesse público. Eu tive cinco dias para fazer emenda e em 30 ou 60 dias tenho que pegar. Tive a informação de que o Governo ficou nove meses conversando com os setores, e nós vamos ter que, em um ou dois meses, decidir coisas complexas, de números que não batem, porque cada setor coloca para o seu lado, e, muitas vezes, vê nos trabalhadores os culpados pelos custos. Nós não vamos concordar com isso.

Lá, no meu Estado, 50% do que ganham os avulsos vêm num terminal privado, que contratou, via OGMO, os avulsos, lá no terminal de Tubarão.

A questão principal, o principal defeito dessa medida provisória é que enquanto o mundo – vamos comparar alho com alho –, enquanto a China, os Estados Unidos, continentes com muitos portos estão descentralizando no sentido de ter os operadores portuários, os empresários que atuam, os trabalhadores, o Município e o Estado fazendo a gestão, nós vamos levar para o plano federal? A licitação, que durava seis meses ou um ano, está levando quatro anos. Quando for concentrar tudo na SEP, vai inviabilizar. Esse vetor é o único, na minha visão, que está errado. Tem que ir para a descentralização. O BNDES é contratado a ponto da descentralização. O Governo quer centralizar na SEP. É para dar errado. Isso não vai dar certo. Há muitos aspectos positivos aqui. Isso tem que ser flexibilizado. Quem conhece o funcionamento do CAP? Há CAPs e CAPs. Há OGMO e OGMO. A gestão tem problema? Tem. E sabem qual o principal problema? A divisão entre os partidos dentro, muitas vezes, da estrutura pública. Esse é o problema. E o atraso dos nossos políticos. Esse é o problema. O problema é a falta de investimentos, é a atratividade para que o setor privado possa vir e ajudar no desenvolvimento do Brasil.

Agora, é uma medida provisória que tem lacunas. Do porto, o delegado não tem quase nada. Os guardas portuários estão fora do nosso serviço de distribuição via cabotagem de combustíveis. Estão fora. Outro dia eu até brinquei dizendo que parece que foi algum holandês que não entende nada do Brasil e entende de porto. O porto da Holanda significa mais do que aquele país. Neste País, não! Nós temos, só no Espírito Santo, sete portos grandes, que, no volume, só perdem para Santos. Por isso que esta nossa discussão tem que ter muita responsabilidade. Nós não podemos estar aqui sendo enganados por A, B ou C. O interesse é o interesse de desenvolver, ter atratividade para colocar investimentos, modernizar os portos, ter infraestrutura. O Governo do Alckmin está investindo em São Sebastião, só na infraestrutura extraportuária, R\$4 bilhões. É



maior do que no porto. Se há problemas de transporte, um deles são as nossas vias...

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

O SR. CÉSAR COLNAGO (PSDB – ES) – Há falta, inclusive, de ferrovias e hidrovias. Eu, que sou da oposição, acho que a Presidente Dilma trouxe este tema num bom momento. E aí é o Relator. Temos 645 emendas. Há lacunas. Há lacunas. E precisamos, na verdade, aproveitar esta medida provisória, que é positiva, que traz coisas boas, mas precisamos, com certeza, preencher lacunas e inverter o vetor da centralização. Havia o sistema de docas e a Portobrás. Agora vai haver a SEP e o zelador tomando conta de porto.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Próximo orador inscrito, Deputado Milton Monti.

O SR. MILTON MONTI (PR – SP) – Sr. Presidente, caro Relator, eu vou começar como comecei ontem. Tenho certeza de que, senão a unanimidade – acredito nessa unanimidade de empresários, Governo e trabalhadores – estão querendo o melhor para o País. Estão procurando ver acontecer investimentos, aumentar a competitividade, diminuir do custo Brasil, fazer com que nós geremos empregos, mas, ao mesmo tempo, ver que algumas questões possam ser garantidas.

E eu quero aqui, com todo o respeito, pontuar só um assunto.

Eu acho que o representante da Fiesp foi infeliz nas suas colocações, porque, veja, contestar que alguns segmentos possam vir ao Congresso reivindicar, que alguns direitos possam ser garantidos... Eu acompanhei representantes da indústria aqui neste Congresso por centenas de vezes. Isso não pode ser dito aqui nesta Casa. Aqui nesta Casa, cada um defende o seu ponto de vista e deve ser respeitado. Não é para ser criticado. Os empresários defendem os deles, os trabalhadores defendem o dele, e cada um defende o seu.

Então, acho as colocações foram infelizes. Infelizmente, é um representante que deve pensar melhor para vir ao Congresso Nacional representar uma entidade tão importante e pela qual eu tenho o máximo respeito.

Eu quero falar a respeito da questão da MP. Ela precisa realmente de ajustes. Não há nenhuma dúvida. Vejo questões desse chamamento por porto-indústria uma coisa meio no contrassenso. Misturaram a questão da utilização das concessões ferroviárias, que são bens públicos, em que você dá o direito de passagem, porque o bem é público, com a questão do porto privado, que é um instrumento feito exclusivamente pela iniciativa privada.

Agora, como eu vou permitir que o meu concorrente vá usar o meu porto-indústria, pois eu comprei o terreno, investi e fiz funcionar? Acho um equívoco.



Quanto à questão dos contratos que são anteriores a 93, os contratos que estão ainda com prazo superior, o espírito é o do início: vamos trazer investimentos para o País. Se existir uma forma de adequar esses contratos, os anteriores a 93 e os atuais, para que o País tenha uma gama de investimentos importantes e para que a gente possa ganhar com produtividade e eficiência, vamos caminhar também nessa linha, porque acho que é superimportante para o País. Não é importante para ninguém. É importante para o País.

Quanto à questão da movimentação de carga para novos contratos, à exigência, foi dito ontem com muita propriedade aqui: cargas e preços, eu tenho dúvidas. Eu vi as concessões rodoviárias, num primeiro momento, serem feitas onerosas. Num segundo momento, não onerosas, com menor preço. E vi que umas são caras demais, as outras, ineficientes. Nós precisamos encontrar um meio termo para isso. O menor preço não vai significar exatamente o menor custo.

(Soa a campainha.)

O SR. MILTON MONTI (PR – SP) – O menor preço pode significar ineficiência. E nós temos que ponderar essas questões, porque temos exemplos práticos acontecidos há pouco tempo.

Acredito até que o planejamento – e se planeja pouco no País –, as diretrizes centrais devam emanar do Governo central, porque é claro. Amanhã vamos fazer um porto de contêineres em um lugar que não precisa? Ou fazer onde seria predatório fazer outro porto de contêineres? Não vamos fazer. Vamos fazer esse porto de contêineres em outro lugar. Então, essas linhas macro, acho, deviam ser feitas pelo Governo Federal. Agora, no dia a dia da administração, concordo que elas têm que ser compartilhadas com os Municípios, com os Estados e com todos os agentes que estão envolvidos no porto.

Portanto, eu quero, mais uma vez, dizer, caro Relator, que não o invejo, porque V. Ex^a tem uma grande responsabilidade, um grande trabalho, mas nós também estamos tranquilos.

Já disse isto no início da instalação da nossa Comissão, a V. Ex^a e ao nosso Presidente: tenho certeza de que V. Ex^a com sua capacidade política de grande Governador que foi do Amazonas, grande político, foi Senador, Deputado, vai conseguir encontrar esse caminho, esse meio termo. E é para isto que o Congresso serve, é para mediar essas questões. E que o produto final, e não há demérito nenhum nisso, possa ser um produto melhor do que aquele que chegou aqui.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Bom, nós precisamos ainda hoje deliberar algumas questões ou, pelo menos, orientarmos. Alguns convidados já têm horário, inclusive, para irem para o aeroporto. Então, vamos ter sensibilidade e vamos ouvir, conforme o combinado, o último inscrito, que é o Deputado Márcio Jardim.



O SR. MÁRCIO FRANÇA (PSB – SP) – Márcio França. Márcio França, Sr. Presidente, o senhor misturou o Arnaldo Jardim, com Márcio Jardim.

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

Está aqui! Márcio França, por favor.

O SR. MÁRCIO FRANÇA (PSB – SP) – É que a França é sempre um jardim, não é?

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

O SR. MÁRCIO FRANÇA (PSB – SP) – Sr. Presidente, Sr. Relator, prezados convidados, colegas aqui da comissão.

Sr. Presidente, finalmente conseguimos aí encontrar parte das pessoas ou aquelas que, de alguma maneira, enxergam na medida provisória algum avanço. De todas as audiências esta é a primeira das reuniões em que nós conseguimos ver algumas pessoas a elogiar.

Quero dizer assim: Acho que talvez a intenção original da Presidente – e aí não é especificamente a Presidente, mas quem a assessora – foi a intenção correta de fazer, aumentar a competição, de pensar numa possibilidade de nós termos um custo mais barato, já que ela insiste sempre nessa história do custo mais barato.

Mas eu queria reforçar, porque sabe o Carlos da amizade que nós temos, em especial, que eu tenho com o Paulo Skaf. Quero dizer que, nas suas palavras, chamou-me a atenção dois assuntos em especial. Primeiro, que você mencionou, com bastante ênfase, a sua intenção inicial de que qualquer eventual prorrogação, adequação, seria um erro porque proibiria o livre mercado ou diminuiria a chance de outros participarem, que a lógica seria que tivesse concorrência em tudo. E eu me recordo, e você vai se recordar, porque foi uma das coisas que o Paulo usou muitas vezes na televisão, da necessidade de nós termos a concorrência pública para as elétricas. E depois eu vi o mesmo Paulo defendendo a prorrogação das elétricas desde que houvesse menor custo.

Quer dizer, o que a Fiesp entendeu? Que era melhor ter menor custo, ainda que tivesse prorrogação. É o que eu deduzi, porque, de verdade, começou com a história – o Paulo foi enfático – de se dizer o seguinte: olha, é um absurdo renovar o contrato das elétricas que estão nessa história há anos, que já foram renovadas várias vezes e que, agora, estão querendo renovar de novo! E depois o Paulo, agora na televisão, vem dizer: olha, parabéns a todo mundo, parabéns a nós, parabéns à Presidente. Ele se esqueceu de mencionar o Congresso que, de verdade, votou a lei que permitiu a redução das tarifas, e, por essa lei, prorrogamos os contratos das elétricas desde que eles abajassem o preço, não é?

Talvez essa tenha sido a lógica que o Dr. Gerdau falou aqui, na possibilidade de que, em eventual prorrogação ou adequação, se tenha, lá na



ponta, o objetivo de fazer o menor preço. Já que o objetivo é o menor preço, será isso.

É preciso só tomar cuidado porque, mais uma vez, insisto: o preço que as pessoas pagam, os agricultores, os pecuaristas, os industriais, não pagam para operadores, pagam para armadores. Eles é que recebem de verdade esse preço.

Então, em rigor, quando vamos abaixar qualquer coisa, vamos pagar aos armadores. É preciso encontrar um mecanismo de fazer o armador abaixar de alguma maneira esse tal custo Brasil que, de verdade, está embutido tanto na operação do Brasil, quanto na operação lá do outro lado. E isso é para a gente não ficar depois abaixando do nosso lado para incorporar um pouco mais do lucro dos armadores, que são tão poucos no mundo, são tão poucos! Só três operam no Brasil praticamente. Então, se eles vão fazer isso e o lucro a mais vai ficar para eles, seria realmente uma judiação, primeiro porque estamos tendo aqui perda nesses meses todos, todo mundo com mil problemas para enfrentar e conseguirmos um jeito de colocar US\$200, US\$300 a mais para os armadores.

Era isso.

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

Vamos abrir para um minuto o Deputado Mendonça, que chegou agora há pouco, não participou desde o início. Vamos ter um pouquinho de paciência para ouvi-lo.

O SR. JOSÉ MENDONÇA BEZERRA FILHO (DEM – PE) – Um minuto é muita síntese, Sr. Presidente, mas não será muito mais que um minuto.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT - CE) – V. Ex^a pediu um minuto.

O SR. JOSÉ MENDONÇA BEZERRA FILHO (DEM – PE) – Só quero aqui trazer uma contribuição pernambucana e um alerta ao nobre Relator Eduardo Braga, Senador, com relação a essa tendência centralizadora. Assisti, inclusive, há algum tempo, a uma entrevista do Senador dando conta de que a centralização é uma coisa positiva. Eu acho justamente o contrário.

A experiência pernambucana no Porto de Suape é justamente diversa dessa realidade. Suape é um dos portos mais modernos da América do Sul, pode-se dizer claramente. E o sucesso de Suape é decorrente, basicamente, da autonomia de fazer seus processos licitatórios. Evidentemente, tem que guardar uma sintonia com a política portuária brasileira, mas não dá para imaginar que, para licitar uma área, para movimentar adiante qualquer que seja o assunto portuário, num porto importante como o Suape, haja a necessidade de submeter à Secretaria Nacional de Portos, Antaq, ou coisa que o valha.

É muito importante a sua reflexão, porque essa é uma luta que tem unido toda a Bancada. Eu acho, sinceramente, que o método, o caminho, o encaminhamento desse processo, dessa busca de modernização foi equivocado, pelo Presidente Dilma. Poderia ter sido um projeto de lei. Adotou-se o caminho da



medida provisória. Eu acho que realmente foi uma coisa desnecessária. Chegaríamos à mesma conclusão sem o açodamento, sem essa pressa demasiada.

Para concluir, atendendo ao apelo do Presidente, Deputado José Guimarães, quero dizer que a gente precisa ter muita cautela também nesse propósito exclusivo de modernização por modernização, levando em consideração que muitos empresários gostam de cartelzinho. Então, se porventura ficar a coisa verticalizada, em que o armador vai ter um terminal privado, ele vai criar condições de competitividade, e a lucratividade do processo vai estar destinada a um segmento específico da área de transportes, que atua nos portos do Brasil.

Então, meu objetivo, como membro suplente da Comissão, é trazer minha contribuição.

Peço ao Senador Eduardo Braga que reflita bastante e se espelhe no modelo de sucesso. Foi o primeiro porto do Brasil. Nós já estamos a contratar mão de obra através de processo celetista, pela Consolidação das Leis do Trabalho. Esse é o Porto de Suape, aquele importante Porto pernambucano.

Não podemos desfazer todo esse sucesso alcançado, a duras penas, com dinheiro, inicialmente, muito fortemente, pernambucano, azul e branco.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Com a palavra o nobre Relator.

O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Só um minuto, Sr. Relator.

Deputado Vanhoni, pela ordem.

O SR. ANGELO VANHONI (PT – PR) – Apenas um minuto. Serei breve para contraditar e pôr um pouquinho de pensamento em relação ao que o nobre amigo pernambucano colocou.

Nós, do Paraná, temos um porto, o Porto de Paranaguá, Paranaguá e Antonina. Recentemente tivemos uma discussão sobre ferrovia, que, de Mato Grosso, vai passar pelo Paraná até o Rio Grande do Sul. Na discussão feita sobre ferrovia, com vários agentes, de repente, Dr. Gerdau, o prefeito de uma cidade disse o seguinte: mas a ferrovia vai passar na minha cidade? É muito importante que a ferrovia passe na minha cidade, porque aí ela vai desenvolver. De outra cidade, o prefeito dizia o seguinte: olha, o trajeto dá para passar lá? Num determinado momento, o diretor, o pessoal da gestão da discussão, teve que dizer o seguinte: olha, a ferrovia não é para passar nessa ou naquela cidade. A ferrovia é para levar a carga da origem ao lugar que ela tem que ir, que seja o melhor traçado. Então, não está essa discussão em jogo.

A centralização, no meu ponto de vista, e aí trago uma contribuição também ao Relator, a centralização é muito importante para se pensar o Brasil,



para se pensar o desenvolvimento do País. Entendo a opinião de vocês. Para pensar e para executar.

No Paraná, o nosso porto tem R\$500 milhões em caixa há mais de cinco anos. Nós últimos dez anos. não fez nenhuma licitação, nenhuma licitação.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT/CE) – Muito bem.

O Relator, em seguida o Sr. Gerdau.

O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Sr. Presidente, Srs. Senadores, senhores convidados, todos os Srs. Deputados que vêm e frequentam esta Comissão, desde o início, perceberam que tenho adotado uma postura de ouvir muito e falar muito pouco. No entanto, o nobre Deputado Mendonça Filho, que veio hoje à nossa Comissão, usou a palavra para fazer manifestações diretas em torno da postura do Relator, o que me obriga, obviamente, nobre Deputado, a responder.

Veja, não estou olhando o relatório desta MP pelo caso específico de Pernambuco. Como bem disse o nobre Deputado, essa é uma MP que é voltada para o Brasil. Ela não é voltada para o Porto de Suape, ela é voltada para o Brasil. Ela é voltada para responder às demandas de um País que precisa ser competitivo diante de uma economia global e diante do fato de que o Brasil está inserido em uma nova realidade. O Brasil de dez anos atrás não é o Brasil de hoje. Os portos que o Brasil precisa possuir não são os portos de dez anos atrás. A política de regulação que o Brasil precisa obter a partir dessa MP não é a de dez anos atrás. Se nada estivesse ruim nos portos, nós não estaríamos aqui há horas. Se somarmos as horas que estamos aqui em audiência pública, com absoluta disciplina e ouvindo todos os comentários, percebemos que vários pontos de estrangulamento que precisam ser evoluídos.

O Brasil avançou, cresceu, e tenho absoluta convicção de que esta Casa, que representa a nossa Federação, que representa um diálogo federativo importante, haverá de ter maturidade para discutir todos os ângulos desse setor. Não apenas o ângulo específico do Porto de Suape, não apenas o ângulo específico do Porto de Santos, não apenas o ângulo específico do porto do Espírito Santo, mas de todos os portos brasileiros. Não podemos dividir este País entre um Brasil moderno, próspero, que se prepara para o futuro, e um Brasil de atrasos, de exclusão, um Brasil que relega à Região Norte não ter política nenhuma de portos diante da maior hidrovia do Planeta, por falta de políticas públicas adequadas.

Portanto, quero apenas dizer aos Srs. Deputados e aos Srs. Senadores que não estarei aqui pautando minha posição como Relator em função de questões específicas. Outra coisa que não farei é levar para essa questão dos portos discussão política. Frequentei e participei ardorosamente das negociações com relação a MP das elétricas. Vi um erro grave sendo cometido: o erro de tentar levar para aquele debate a discussão política. Essa é uma questão econômica. A



política de que estamos falando aqui é a política do desenvolvimento, é a política do progresso, é a política de inclusão e de novas oportunidades.

Apenas para deixar tranquilo o Deputado Mendonça, que chegou, e fez muita questão de... Quero convidá-lo, Deputado, como membro desta Comissão, para que V. Ex^a esteja presente para elevar o nosso debate e trazer uma contribuição importante diante da experiência tão bem sucedida do Porto de Suape.

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

Vamos ouvir o Dr. Gerdau. Em seguida, vamos encaminhar para o final da reunião.

O SR. JORGE GERDAU JOHANNPETER – Gostaria de fazer, apenas, algumas observações de ordem geral.

Fez-me perguntas diretas, o Senador Edinho.

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

O SR. EDINHO BEZ (PMDB – SC. *Fora do microfone.*) – Ainda não. Em breve.

O SR. JORGE GERDAU JOHANNPETER – Perdão. Desculpe-me se me antecipei. O tema é o seguinte: nós, pela experiência anterior, fomos convocados a tentar colher as opiniões do setor privado dessas entidades todas pelo governo.

O importante é que, nesse debate, se fez algumas conceituações básicas do objetivo do Governo Federal, que foram se aprimorando nos debates e nas análises.

Na realidade, Valdir, eu tentei harmonizar as opiniões do setor privado antes da saída da medida provisória, mas não conseguimos harmonizar principalmente o tema que hoje está começando a ter aceitação, graças ao debate aqui desta Casa: o problema do desbalanceamento da isonomia, que é um tema profundamente complexo.

Então, eu digo o seguinte: hoje, o setor privado, vinculado ao processo, desde que se encontrem posições razoáveis de não romper a competitividade, é a preocupação dos trabalhadores. Porque, na realidade, a preocupação dos trabalhadores com o órgão, provavelmente se se criar a estrutura de isonomia mais balanceada, desaparece e nos facilita a aprovação do projeto dessa discussão. Esse é um ponto delicado a ser colocado.

Faço mais uma observação sobre a isonomia. Há terminal que pagou R\$2 bilhões para receber a concessão e está pagando R\$70,00, US\$35,00. As operadoras ganham US\$150,00, R\$300,00. O resto, os armadores ganham 100% sobre esse preço. Então, esse é um tema muito complexo que já foi colocado pelos senhores e que merece uma análise detalhada de como conduzir o processo.



E mais, há empresas que foram captar recursos do mercado financeiro internacional em cima da concessão.

Então, este é um tema complexo, o das mudanças que existem, até no setor de energia, embora, na energia, estivessem evidentes os vencimentos. O setor de energia já está amortizando pela terceira vez, para não ter que pagar a quarta amortização de capital. No setor portuário, vamos dizer, para essas empresas captarem, existe uma mudança contratual. Como você vai explicar a um investidor internacional que, de repente, a lei mudou e aquele dinheiro pago perdeu totalmente.

Então, o problema é a isonomia. Hoje, já há porto que não paga os R\$70,00 para operar o contêiner. E é o objetivo correto do Governo buscar essa solução, mas os déficits estruturais das companhias de docas são pagos com essa outorga operacional. Falto do capital posto anteriormente. Então, temos um desafio enorme. Eu quero contêiner a US\$100,00, esse é o meu sonho.

Na realidade, tem que se usar a capacidade de trabalho dos senhores, que não é fácil realmente. Mas estou otimista na perspectiva de construir. E a Senadora Kátia, que antes da medida provisória teve uma posição importante para que crescesse a condição competitiva do setor pelos desbalanceamentos que existem, ela reconhece. Vamos dizer que temos que achar os caminhos.

Então, os senhores, no meu entender, nessa discussão, têm que realmente tentar construir uma solução para que se ache o equilíbrio.

Teoricamente, academicamente, concordo com a representação da Fiesp, mas o mundo não é feito por academicismos conceituais. Temos que saber operar as realidades de todo esse processo.

Essa é a minha visão, a minha posição.

Eu gostaria ainda de fazer mais uma observação dentro desse debate entre centralização e descentralização. A minha tendência não só nisso, mas em outros setores na vida, é de que as políticas do País têm que ser basicamente globais. E se eu posso fazer uma recomendação, Sr. Relator, se me permite, a Lei dos Portos anterior... Tínhamos desenhado isso por uma medida provisória com o Presidente Collor. Aí o Presidente Collor diz assim: vai correr sangue se isso for aprovado dessa forma. Vamos levar para o Congresso. E levou dois anos para chegar às conclusões, num esforço de negociação fantástico com os trabalhadores.

Na realidade, eu diria assim: Sr. Relator, estabeleça cinco, seis princípios, está certo? E tudo que estiver dentro desses princípios passa; o que estiver fora não passa. É o único modo de poder construir uma solução. Isso aumenta a competitividade ou não? Isso baixa o preço ou não? Isso traz produtividade ou não? Se não houver meia dúzia de princípios – cada artigo diz: isso aqui é lixo em relação ao objetivo –, nós não chegamos lá, porque, se nós



atendemos as reivindicações de tudo que é jeito, não chegamos lá, porque todo mundo tem direito.

Mas o objetivo principal – e isso é um mérito da Presidenta – é colocar um sistema que amplie os investimentos, aprimore a concorrência e baixe o custo. Esse é o objetivo do usuário, do beneficiário.

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Dr. Gerdau, o senhor podia complementar o item da apresentação sobre isonomia competitiva, estabilidade regulatória, com exemplos, por favor.

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

O SR. JOSÉ GERDAU JOHANNPETER – Eu diria o seguinte: hoje nós estamos com investimentos parados por causa da indefinição da outorga. Então, eu diria o seguinte: se quiser mexer nesse processo tudo de uma vez só, eu acho que vai piorar temporariamente. Então, tem que se tomar um cuidado enorme.

Eu diria o seguinte: hoje, há porto privado em área pública de porto público, que não pagou outorga e não está pagando a passagem do contêiner. Ele só paga o canal.

(Soa a campainha.)

O SR. JOSÉ GERDAU JOHANNPETER – Já estabeleceu um desbalanceamento, mas, na proporção do todo, ainda não pesa. Isso é que deu a agitação toda no processo.

Na realidade, eu digo assim: eu quero concorrência em tudo. Agora, se permanecer em porto terminal, operação privada em porto público, pagando outorga e tendo que amortizar os 2 bilhões sem ter terminado o prazo e as condições, eu estou estabelecendo uma não isonomia. Então, eu tenho que achar um modo... Teoricamente, digo: para de cobrar contêiner por contêiner. Agora, isso é para pagar passivo de companhia de docas, que foram construídas não sei quando?

São temas complexos. E há pessoas sobrando dentro dessas estruturas. Então, realmente, o saneamento, a limpeza e a produtividade têm que ser construídos.

(Soa a campainha.)

O SR. JOSÉ GERDAU JOHANNPETER – A minha preocupação é a seguinte: existem contratos de outorga, que o Governo colheu e encheu às turras, e há cobrança de contêiner que passa. Cada contêiner paga US\$35. Dos US\$150 que hoje custa o contêiner, US\$35 não é pouco.

Então, na realidade, nós temos aí um problema de equação.

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

O SR. JOSÉ GERDAU – E só se deve buscar, eventualmente, concessões de prazo, obrigações de novos investimentos, coisas desse tipo. O conceito é que tem que estar previsto na lei.



O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, Gerdau, pelas respostas dadas ao Deputado Edinho.

Pedimos desculpas ao Dr. Paulo Godoy. V. S^a chegou atrasado, o que entendemos – V. S^a estava em outra reunião importante –, mas ficamos à disposição para ouvi-lo em outra oportunidade, não em audiência pública, mas a relatoria e a Presidência desta Comissão.

Nós recebemos vários requerimentos: requerimentos assinados pelo Deputado Wellington Fagundes, Márcio França e Arnaldo Jardim. Já combinamos aqui com o Márcio França. A Comissão tem como método de trabalho, ao receber os requerimentos, reunir administrativamente e oferecer parecer. Na terça e quarta da próxima semana, temos mais duas audiências públicas já marcadas.

Então, vou encerrar a reunião, não sem antes dizer aos autores dos requerimentos que vamos apreciá-los e deliberaremos na próxima reunião por conta das duas audiências públicas, Arnaldo, que já estão marcadas.

O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Deliberamos na terça.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – E, antes de encerrarmos os nossos trabalhos, solicito a dispensa da leitura e aprovação da ata da reunião anterior.

Aprovada a ata da reunião anterior.

Estão encerrados os nossos trabalhos. E nós vamos conversar.

(Iniciada às 14 horas e 47 minutos, a reunião é encerrada às 17 horas e 08 minutos.)