



CONGRESSO NACIONAL

## MEDIDA PROVISÓRIA

Autor: Presidente da República

**Nº 595, DE 2012**

(MENSAGEM Nº 00154, de 07/12/2012 - CN e Nº 00542, de 06/12/2012 - PR)

**EMENTA:** 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.

(VOLUME VI)



CONGRESSO NACIONAL

## PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO (CN)

Autor: Comissão Mista da Medida Provisória nº 595, de 2012 (SF)

**Nº 9, DE 2013**

**EMENTA:** 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.

(VOLUME VI)

Ofício nº 02 (CN)

Brasília, em 10 de Janeiro de 2013.

A Sua Excelência o Senhor  
Deputado Marco Maia  
Presidente da Câmara dos Deputados

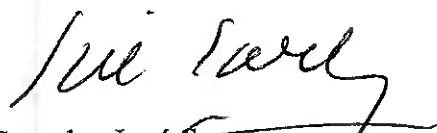
Assunto: Composição e calendário de tramitação da MPV nº 595, de 2012.

Senhor Presidente,

A Senhora Presidente da República adotou, no dia 6 de dezembro de 2012, e publicou, no dia 7 do mesmo mês e ano, a Medida Provisória nº 595, 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”.

Nos termos dos arts. 2º e 3º da Resolução nº 1, de 2002-CN, da Resolução nº 1, de 2012-CN, e do artigo 10-A do Regimento Comum, fica constituída a Comissão Mista incumbida de emitir parecer sobre a matéria e estabelecido o calendário para a sua tramitação, conforme relação anexa, lida em Sessão do Senado Federal realizada no dia 11 de dezembro de 2012.

Atenciosamente,



Senador José Sarney  
Presidente da Mesa do Congresso Nacional



SF – 6-2-2013

14 horas

A Presidência designa:



- o Deputado Jovair Arantes, como membro suplente, em substituição ao Deputado Arnon Bezerra, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 595, de 2012, conforme o Ofício nº 37, de 2013, da Liderança do PTB na Câmara dos Deputados;

- o Deputado Jorge Corte Real, como membro titular, em substituição aos Deputados Jovair Arantes, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 597, de 2012, conforme o Ofício nº 38, de 2013, da Liderança do PTB na Câmara dos Deputados;

- o Deputado Jorge Corte Real, como membro titular, em substituição aos Deputados Jovair Arantes, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 599, de 2012, conforme o Ofício nº 39, de 2013, da Liderança do PTB na Câmara dos Deputados;

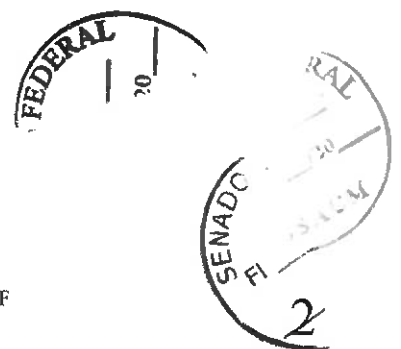


2

- a Deputada Magda Moffato, como membro titular, em substituição aos Deputados Jovair Arantes, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 600, de 2012, conforme o Ofício nº 40, de 2013, da Liderança do PTB na Câmara dos Deputados;

- o Deputado Alex Caziani, como membro titular, em substituição aos Deputados Jovair Arantes, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 601, de 2012, conforme o Ofício nº 42, de 2013, da Liderança do PTB na Câmara dos Deputados;

- o Deputado Alex Caziani, como membro titular, em substituição aos Deputados Jovair Arantes, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 602, de 2012, conforme o Ofício nº 43, de 2013, da Liderança do PTB na Câmara dos Deputados;



3

- o Deputado José Augusto Maia, como membro titular, em substituição aos Deputados Jovair Arantes, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 603, de 2013, conforme o Ofício nº 44, de 2013, da Liderança do PTB na Câmara dos Deputados;

- o Deputado Ronaldo Nogueira, como membro titular, em substituição aos Deputados Jovair Arantes, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 605, de 2013, conforme o Ofício nº 45, de 2013, da Liderança do PTB na Câmara dos Deputados;

Os ofícios serão encaminhados à Comissão Mista para serem juntados aos processados das matérias.

São os seguintes os ofícios:





CÂMARA DOS DEPUTADOS

GABINETE DA LIDERANÇA DO PTB

Of. 37 / 2013

Faça-se a substituição  
solicitada  
Em 06/02/2013

*Prana*

Brasília, 05 de fevereiro de 2013

Excelentíssimo Senhor  
Senador RENAN CALHEIROS  
DD. Presidente do Senado Federal  
N E S T A

**Assunto: Indicação para Medida Provisória 595**

Senhor Presidente,

Indico a Vossa Excelência o Senhor Deputado **JOVAIR ARANTES (PTB-GO)**, na qualidade de Suplente e em substituição ao Senhor Deputado **ARNON BEZERRA (PTB-CE)** para a Comissão Mista sobre a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012, que “Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas por operadores portuários e dá outras providências”.

Ao ensejo, renovo a Vossa Excelência, protestos de estima e elevada consideração.

Atenciosamente,

*[Assinatura]*  
**Deputado JOVAIR ARANTES**  
**Líder do PTB**



Recebi  
Em 06/02/13 10:26  
Edimar Luiz da Silva Filho  
Matr. 232364

SF-6-2-2013  
14 horas



A Presidência designa:

- a Senadora Kátia Abreu como membro titular, para integrar as Comissões Mistas destinadas a proferir parecer às Medidas Provisórias n°s 582, 584, 589, 591, 593 e 595, todas de 2012, conforme os Ofícios n°s 2, 3, 5, 6, 7 e 8 de 2013, da Liderança do PSD no Senado Federal;

- a Senadora Kátia Abreu como membro suplente, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória n° 586, de 2012, conforme o Ofício n° 4 de 2013, da Liderança do PSD no Senado Federal;

Os ofícios serão encaminhados à Comissão Mista para serem juntados aos processados das matérias.

São os seguintes os ofícios:





A Publicação  
Em 06/02/13

*flama*

SENADO FEDERAL  
Gabinete da Liderança do Partido Social Democrático - PSD

OFÍCIO Nº 0008/2013-GLPSD

Brasília, 4 de fevereiro de 2013.

Ao Excelentíssimo Senhor  
**Renan Calheiros**  
Presidente  
Senado Federal

Ref.: **Indicação do PSD para compor a Comissão Mista de apreciação da Medida Provisória nº 595, de 2012.**

Senhor Presidente,

Cumprimentando Vossa Excelência, indico meu nome em substituição ao senador Marco Antônio Costa, pelo Partido Social Democrático – PSD, como membro titular, para compor a Comissão Mista que apreciará a **Medida Provisória nº 595, de 2012**, em decorrência de reassunção de mandato parlamentar.

Respeitosamente,

Senadora **Kátia Abreu**  
Líder do PSD



*Reunião 14h de 6/2/13*

*mat. 230173*



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

## CONVOCAÇÃO

Na qualidade de Presidente Eventual da Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a **MEDIDA PROVISÓRIA nº 595**, adotada em 6 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", **convoco** Vossa Excelência para reunião da Comissão a realizar-se no dia **20 de fevereiro de 2013** (quarta-feira), às **15h**, no Plenário nº **02**, Ala Senador Nilo Coelho, Senado Federal.

PAUTA: INSTALAÇÃO DA COMISSÃO

Secretaria da Comissão Mista, em 15 de fevereiro de 2013.

Senador Francisco Dornelles  
Presidente Eventual



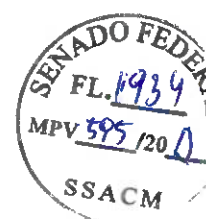
SF – 19-2-2013

14 horas

A Presidência designa, como membro suplente, o Deputado Glauber Braga em substituição ao Deputado Domingos Neto, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 595, de 2012, conforme o ofício nº 10, de 2013, da Liderança do PSB na Câmara dos Deputados.

O ofício será encaminhado à Comissão Mista para ser juntado ao processado da matéria.

É o seguinte o ofício:





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

OF.B / 010 / 13.

Faça-se a substituição solicitada  
Em 19/2/2013

Brasília, 19 de fevereiro de 2013.

Senhor Presidente,

Comunico a Vossa Excelência a indicação do Deputado **GLAUBER BRAGA (PSB-RJ)**, como suplente, da Medida Provisória nº 595, 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”, em substituição ao Deputado **DOMINGOS NETO (PSB-CE)**.

Respeitosamente,

**Deputado BETO ALBUQUERQUE**  
Líder do PSB

A Sua Excelência o Senhor  
Senador **RENAN CALHEIROS**  
Presidente do Congresso Nacional

CONGRESSO FEDERAL  
FL. 1935  
MPV 595/2012  
SSACM

recebi  
Em 19/2/13  
Luiz Augusto Freire da Silva  
Matr. 229870

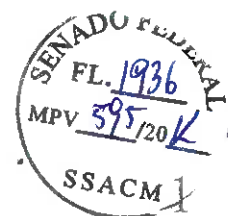
SF – 19-2-2013

14 horas

A Presidência designa:

- como membro titular, o Deputado Onyx Lorenzoni, em substituição ao Deputado Mendonça Prado, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 595, de 2012, conforme o Ofício nº 13, de 2013, da Liderança do DEM na Câmara dos Deputados;

- como membro titular, o Deputado Mendonça Prado, em substituição ao Deputado Ronaldo Caiado, e, como membro suplente, o Deputado Alexandre Leite, para integrarem a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 597, de 2012, conforme o



Ofício nº 14, de 2013, da Liderança do DEM na Câmara dos Deputados;

- como membro titular, o Deputado Alexandre Leite, em substituição ao Deputado Ronaldo Caiado, e, como membro suplente, a Deputada Professora Dorinha Seabra Rezende, para integrarem a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 599, de 2012, conforme o Ofício nº 15, de 2013, da Liderança do DEM na Câmara dos Deputados;

- como membro suplente, o Deputado Abelardo Lupion, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 600, de 2012, conforme o Ofício nº 16, de 2013, da Liderança do DEM na Câmara dos Deputados;

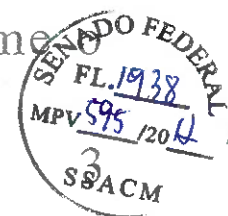
- como membro titular, o Deputado Mendonça Filho, em substituição ao Deputado



Ronaldo Caiado, e, como membro suplente, o Deputado Alexandre Leite, para integrarem a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 601, de 2012, conforme o Ofício nº 17, de 2013, da Liderança do DEM na Câmara dos Deputados;

- como membro titular, o Deputado Mendonça Prado, em substituição ao Deputado Ronaldo Caiado, e, como membro suplente, a Deputada Professora Dorinha Seabra Rezende, para integrarem a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 602, de 2012, conforme o Ofício nº 18, de 2013, da Liderança do DEM na Câmara dos Deputados;

- como membro titular, o Deputado Onyx Lorenzoni, em substituição ao Deputado Ronaldo Caiado, e, como membro suplente, o Deputado Abelardo Lupion, para integrarem a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 603, de 2013, conforme

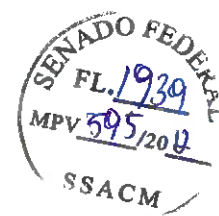


Ofício nº 19, de 2013, da Liderança do DEM na Câmara dos Deputados;

- como membro titular, o Deputado Mendonça Filho, em substituição ao Deputado Ronaldo Caiado, e, como membro suplente, o Deputado Onyx Lorenzoni, para integrarem a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 605, de 2013, conforme o Ofício nº 20, de 2013, da Liderança do DEM na Câmara dos Deputados.

Os ofícios serão encaminhados às Comissões Mistas para serem juntados aos processados das matérias.

São os seguintes os ofícios:





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
GABINETE DA LIDERANÇA DO DEMOCRATAS

Faça-se a substituição  
solicitada  
Em 19 / 2 / 2013

Ofício nº 013-L-Democratas/13

Brasília, 19 de fevereiro de 2013.

Excelentíssimo Senhor  
Senador **RENAN CALHEIROS**  
Presidente do Congresso Nacional  
NESTA

Senhor Presidente,

Indico a Vossa Excelência o Deputado **ONYX LORENZONI** para integrar, como membro **titular**, a Comissão Mista destinada a emitir parecer à **Medida Provisória nº 595/12**, 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", em substituição ao Deputado **MENDONÇA PRADO**.

Respeitosamente,

Deputado **RONALDO CAIADO**  
Líder do Democratas



Recebi  
Em 19 / 2 / 13  
Luiz Augusto Freire da Silva  
Matr. 229870

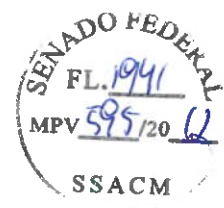
SF – 19-2-2013

14 horas

A Presidência designa, como membro titular, o Senador Blairo Maggi, em substituição ao Senador Gim, e, como membro suplente, o Senador Gim, em substituição ao Senador Blairo Maggi, para integrarem a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 595, de 2012, conforme o ofício nº 20, de 2013, da Liderança do Bloco Parlamentar União e Força no Senado Federal.

O ofício será encaminhado à Comissão Mista para ser juntado ao processado da matéria.

Éo seguinte o ofício:





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Bloco Parlamentar União e Força

Façam-se as substituições  
solicitadas  
Em 19 / 2 / 2013

OF. Nº 020/2013-BLUFOR

Brasília, 19 de fevereiro de 2013.

Ao Excelentíssimo Senhor  
Senador **RENAN CALHEIROS**  
Presidente do Congresso Nacional

Senhor Presidente,

Com meus cordiais cumprimentos e nos termos regimentais, dirijo-me a Vossa Excelência para indicar, pelo Bloco Parlamentar União e Força, o Senador **BLAIRO MAGGI** para integrar, como membro Titular, a Comissão Mista destinada a apreciar a Medida Provisória nº 595, 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”, em vaga ocupada anteriormente pelo nobre Senador Gim Argello, que passará a ocupar a vaga de suplente.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência protesto de estima e consideração.

Atenciosamente,

Senador **GIM**

Líder do Bloco Parlamentar União e Força  
PTB - PR - PSC - PPL

Recebi  
Em 19 / 2 / 2013 - 19:23  
André Augusto Sak  
Matr. 232420



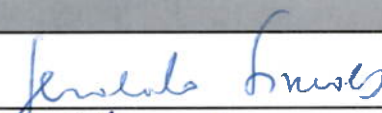
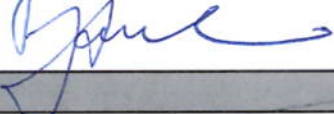



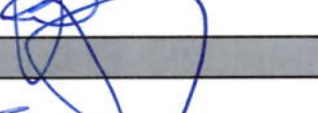
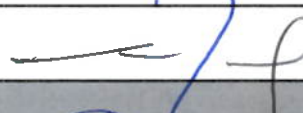

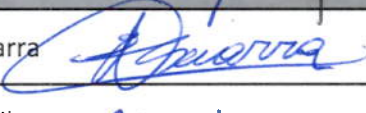

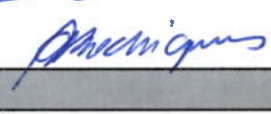







**1ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir Parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012, adotada em 6 de dezembro de 2012, que "Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências", a realizar-se em 20 de fevereiro de 2013, às 15h, no Plenário nº 2 da Ala Senador Nilo Coelho.**

SENADORES	
TITULARES	SUPLENTES
<b>Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PV)</b>	
Romero Jucá	1. Francisco Dornelles
Eduardo Braga	2. Lobão Filho
Ricardo Ferraço	3. Vital do Rêgo
Eunício Oliveira	4. Clésio Andrade
Kátia Abreu	5. Sérgio Souza
<b>Bloco de Apoio ao Governo (PT, PDT, PSB, PCdoB, PRB)</b>	
Walter Pinheiro	1. José Pimentel
Humberto Costa	2. Acir Gurgacz
Ana Rita	3. Lindbergh Farias
Antônio Carlos Valadares	4. Inácio Arruda
<b>Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)</b>	
Flexa Ribeiro	1. Jayme Campos
José Agripino	2. Lúcia Vânia
<b>Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC)</b>	
Eduardo Amorim	1. Gim
Blairo Maggi	2. Armando Monteiro
<b>PSD</b>	
	1. Sérgio Petecão

o Senador Ciro Noqueira



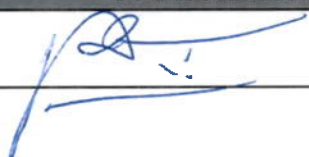
**1ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir Parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012, adotada em 6 de dezembro de 2012, que "Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências", a realizar-se em 20 de fevereiro de 2013, às 15h, no Plenário nº 2 da Ala Senador Nilo Coelho.**

DEPUTADOS	
TITULARES	SUPLENTES
<b>PT</b>	
Geraldo Simões 	1. Jorge Bittar
José Guimarães 	2. Iriny Lopes 
<b>PMDB</b>	
Edinho Bez 	1. Fátima Pelaes 
Manoel Junior 	2. Eduardo Cunha 
<b>PSD</b>	
Marcos Montes 	1. Eduardo Sciarra 
Roberto Santiago 	2. Ademir Camilo 
<b>PSDB</b>	
Bruno Araújo	1. Cesar Colnago
<b>PP</b>	
Beto Mansur 	1. Cida Borghetti
<b>DEM</b>	
Onyx Lorenzoni 	1. Mendonça Filho
<b>PR</b>	
Milton Monti 	1. João Carlos Bacelar
<b>PSB</b>	
Márcio França 	1. Glauber Braga 
<b>PDT</b>	
Paulo Pereira da Silva 	1. Sueli Vidigal
<b>Bloco (PV, PPS)</b>	
Arnaldo Jardim	1. Sarney Filho
<b>PTB</b>	
Nelson Marquezelli	1. Jovair Arantes
<b>PSL</b>	
Vitor Paulo	1. Valtenir Pereira 

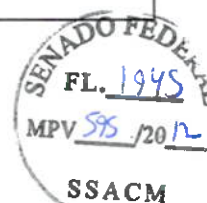
SENADO FL. 1944  
 MPV 595/2012  
 SSACM

**1ª 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, 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", a realizar-se em 20 de fevereiro de 2013, às 15h, no Plenário nº 2 da Ala Senador Nilo Coelho.**

**PARLAMENTARES NÃO INTEGRANTES DA COMISSÃO**



ALMA CARVALHO AN. - PTB - PR





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

A Publicação  
Em 20/02/2013

Ofício nº 001/MPV595-2012

Brasília, 20 de fevereiro de 2013.

Senhor Presidente,

Comunicamos a Vossa Excelência a instalação da Comissão Mista destinada a apreciar a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012, em reunião realizada nesta data, com o seguinte resultado:

**Presidente:** Deputado José Guimarães

**Vice-Presidente:** Senador José Pimentel

**Relator:** Senador Eduardo Braga

**Relator Revisor:** Deputado Manoel Junior

Respeitosamente,

Senador José Pimentel  
Vice-Presidente da Comissão

Excelentíssimo Senhor  
Senador **RENAN CALHEIROS**  
Presidente do Congresso Nacional

Recebi  
Em 20/02/2013  
Maria Lúcia Ferreira de Mello  
Matr. 19085-AS 18:48 H

SENADO FEDERAL  
FL. 1946  
MPV 595/2012  
SSACM

SF – 20-2-2013

14 horas

A Presidência designou:

- como membros titulares, os Senadores Eduardo Braga, Casildo Maldaner, Waldemir Moka, João Alberto Souza e Sérgio Souza, em substituição aos Senadores Renan Calheiros, Francisco Dornelles, Paulo Davim, Vital do Rêgo e Ana Amélia; e como membros suplentes, os Senadores Ricardo Ferraço, Luiz Henrique, Romero Jucá, Ivo Cassol e Ana Amélia, em substituição aos Senadores Romero Jucá, Sérgio Souza, Waldemir Moka, Ricardo Ferraço e Casildo Maldaner, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 586, de 2012, conforme o Ofício nº 11, de 2013, da Liderança do Bloco Parlamentar da Maioria no Senado Federal;



- como membros titulares, os Senadores Romero Jucá, Eduardo Braga, Ricardo Ferraço, Eunício Oliveira e Kátia Abreu, em substituição aos Senadores Renan Calheiros, Francisco Dornelles e Ana Amélia; e como membros suplentes, os Senadores Casildo Maldaner, Jarbas Vasconcelos, Romero Jucá, Pedro Simon e Benedito de Lira, em substituição aos Senadores Romero Jucá, Sérgio Souza, Waldemir Moka, Ricardo Ferraço e Casildo Maldaner, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 587, de 2012, conforme o Ofício nº 12, de 2013, da Liderança do Bloco Parlamentar da Maioria no Senado Federal;



- como membros titulares, os Senadores Eduardo Braga, Ricardo Ferraço, Pedro Simon e Benedito Lira, em substituição aos Senadores Renan Calheiros, Francisco Dornelles, Paulo Davim e Ana Amélia; e como membros suplentes, os Senadores Sérgio Souza, Jarbas Vasconcelos, Valdir Raupp, Romero Jucá e Paulo Davim, em substituição aos Senadores Romero Jucá, Sérgio Souza, Waldemir Moka, Ricardo Ferraço e Casildo Maldaner, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 589, de 2012, conforme o Ofício nº 18, de 2013, da Liderança do Bloco Parlamentar da Maioria no Senado Federal;



- como membros titulares, os Senadores Eduardo Braga, Waldemir Moka, João Alberto Souza e Jarbas Vasconcelos, em substituição aos Senadores Renan Calheiros, Francisco Dornelles, Paulo Davim e Vital do Rêgo; e como membros suplentes, os Senadores Vital do Rêgo, Pedro Simon, Clésio Andrade, Sérgio Souza e Ivo Cassol, em substituição aos Senadores Romero Jucá, Sérgio Souza, Waldemir Moka, Ricardo Ferraço e Casildo Maldaner, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 590, de 2012, conforme o Ofício nº 19, de 2013, da Liderança do Bloco Parlamentar da Maioria no Senado Federal;



- como membros titulares, os Senadores Waldemir Moka, Sérgio Souza, Eduardo Braga e Eunício Oliveira, em substituição aos Senadores Renan Calheiros, Paulo Davim, Vital do Rêgo e Ana Amélia; e como membros suplentes, os Senadores Clésio Andrade, Lobão Filho, Romero Jucá e Ana Amélia, em substituição aos Senadores Romero Jucá, Sérgio Souza, Waldemir Moka e Casildo Maldaner, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 592, de 2012, conforme o Ofício nº 20, de 2013, da Liderança do Bloco Parlamentar da Maioria no Senado Federal;



- como membros titulares, os Senadores Eduardo Braga, Luiz Henrique, Casildo Maldaner e Clésio Andrade, em substituição aos Senadores Renan Calheiros, Francisco Dornelles, Paulo Davim e Vital do Rêgo; e como membros suplentes, os Senadores Sérgio Souza, João Alberto Souza, Jader Barbalho e Benedito de Lira, em substituição aos Senadores Romero Jucá, Sérgio Souza, Ricardo Ferraço e Casildo Maldaner, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 593, de 2012, conforme o Ofício nº 21, de 2013, da Liderança do Bloco Parlamentar da Maioria no Senado Federal;



- como membros titulares, os Senadores Eduardo Braga, Sérgio Souza, Jarbas Vasconcelos, Pedro Simon e Ivo Cassol, em substituição aos Senadores Renan Calheiros, Francisco Dornelles, Paulo Davim, Vital do Rêgo e Ana Amélia; e como membros suplentes, os Senadores Vital do Rêgo, Casildo Maldaner, Clésio Andrade, João Alberto Souza e Ciro Nogueira, em substituição aos Senadores Romero Jucá, Sérgio Souza, Waldemir Moka, Ricardo Ferraço e Casildo Maldaner, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 594, de 2012, conforme o Ofício nº 22, de 2013, da Liderança do Bloco Parlamentar da Maioria no Senado Federal;



- como membros titulares, os Senadores Romero Jucá, Eduardo Braga, Ricardo Ferraço, Eunício Oliveira e Kátia Abreu, em substituição aos Senadores Renan Calheiros, Francisco Dornelles, Paulo Davim, Vital do Rêgo e Ana Amélia; e como membros suplentes, os Senadores Francisco Dornelles, Lobão Filho, Vital do Rêgo, Clésio Andrade e Sérgio Souza, em substituição aos Senadores Romero Jucá, Sérgio Souza, Waldemir Moka, Ricardo Ferraço e Casildo Maldaner, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 595, de 2012, conforme o Ofício nº 23, de 2013, da Liderança do Bloco Parlamentar da Maioria no Senado Federal;

- como membros titulares, os Senadores Eduardo Braga, Clésio Andrade e Sérgio Souza, em substituição aos Senadores Eunício Oliveira, Francisco Dornelles e Paulo Davim; como membros titulares, os Senadores Waldemir Moka e Ivo Cassol em vagas existentes; e como membros suplentes, os Senadores Vital do Rêgo, João Alberto Souza, Lobão Filho, Pedro Simon e Paulo Davim em vagas existentes, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 597, de 2012, conforme o Ofício nº 24, de 2013, da Liderança do Bloco Parlamentar da Maioria no Senado Federal;



- como membros titulares, os Senadores Ricardo Ferraço, Eduardo Braga e Vital do Rêgo, em substituição aos Senadores Eunício Oliveira, Francisco Dornelles e Paulo Davim; como membros titulares, os Senadores Romero Jucá e Eunício Oliveira em vagas existentes; e como membros suplentes, os Senadores Casildo Maldaner, Clésio Andrade, Valdir Raupp, Jarbas Vasconcelos e Ciro Nogueira em vagas existentes, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 599, de 2012, conforme o Ofício nº 25, de 2013, da Liderança do Bloco Parlamentar da Maioria no Senado Federal;



- como membros titulares, os Senadores Eduardo Braga, Vital do Rêgo e Casildo Maldaner, em substituição aos Senadores Eunício Oliveira, Francisco Dornelles e Paulo Davim; como membros titulares, os Senadores Luiz Henrique e Sérgio Petecão em vagas existentes; e como membros suplentes, os Senadores Roberto Requião, Pedro Simon, Jader Barbalho, Ivo Cassol e Ana Amélia em vagas existentes, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 600, de 2012, conforme o Ofício nº 26, de 2013, da Liderança do Bloco Parlamentar da Maioria no Senado Federal;



- como membros titulares, os Senadores Eduardo Braga e Luiz Henrique, em substituição aos Senadores Eunício Oliveira e Francisco Dornelles; como membros titulares, os Senadores Casildo Maldaner e Pedro Simon em vagas existentes; e como membros suplentes, os Senadores Vital do Rêgo, João Alberto Souza, Clésio Andrade, Jader Barbalho e Ana Amélia em vagas existentes, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 601, de 2012, conforme o Ofício nº 27, de 2013, da Liderança do Bloco Parlamentar da Maioria no Senado Federal;



- como membros titulares, os Senadores Eduardo Braga, Pedro Simon e Jarbas Vasconcelos, em substituição aos Senadores Eunício Oliveira, Francisco Dornelles e Paulo Davim; como membros titulares, os Senadores Vital do Rêgo e Benedito de Lira em vagas existentes; e como membros suplentes, os Senadores Sérgio Souza, Clésio Andrade, Valdir Raupp, Ricardo Ferraço e Ciro Nogueira em vagas existentes, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 602, de 2012, conforme o Ofício nº 28, de 2013, da Liderança do Bloco Parlamentar da Maioria no Senado Federal;



- como membros titulares, os Senadores Eduardo Braga, Waldemir Moka e Luiz Henrique, em substituição aos Senadores Eunício Oliveira, Francisco Dornelles e Paulo Davim; como membros titulares, os Senadores João Alberto Souza e Kátia Abreu em vagas existentes; e como membros suplentes, os Senadores Casildo Maldaner, Clésio Andrade, Vital do Rêgo, Ana Amélia e Sérgio Petecão em vagas existentes, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 603, de 2013, conforme o Ofício nº 29, de 2013, da Liderança do Bloco Parlamentar da Maioria no Senado Federal;



- como membros titulares, os Senadores Eduardo Braga, Clésio Andrade e Lobão Filho, em substituição aos Senadores Eunício Oliveira, Francisco Dornelles e Paulo Davim; como membros titulares, os Senadores Ricardo Ferraço e Ana Amélia em vagas existentes; e como membros suplentes, os Senadores Vital do Rêgo, Waldemir Moka, Roberto Requião, Jarbas Vasconcelos e Kátia Abreu em vagas existentes, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 605, de 2013, conforme o Ofício nº 30, de 2013, da Liderança do Bloco Parlamentar da Maioria no Senado Federal;



Os ofícios foram encaminhados às Comissões Mistas para serem juntados aos processados das matérias.

São os seguintes os ofícios:





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Líder do PMDB e da Maioria

Façam-se as substituições  
solicitadas  
Em 20 / 02 / 20 13

OF. GLPMDB nº 023/2013


Brasília, 19 de fevereiro de 2013.

Excelentíssimo Senhor Presidente,


Cumprimentando cordialmente, nos termos regimentais, comunico a Vossa Excelência a indicação dos Senadores abaixo relacionados para compor a Comissão Mista, com a finalidade de analisar a Medida Provisória nº 595, de 2012.

Titulares	Suplentes
Romero Jucá	Francisco Dornelles
Eduardo Braga	Lobão Filho
Ricardo Ferraço	Vital do Rêgo
Eunício Oliveira	Clésio Andrade
Kátia Abreu	Sérgio Souza

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência votos de apreço e consideração.

  
Senador **Eunício Oliveira**  
Líder do PMDB

A Sua Excelência o Senhor  
Senador **RENAN CALHEIROS**  
Presidente do Senado Federal  
Brasília - DF

Recebi  
Em 19 / 2 / 13 21h11  
  
Marcos Aurélio Pereira  
Matr. 2º 5443



SF – 20-2-2013

14 horas

A Presidência designou:

- como membros suplentes, os Deputados Fátima Pelaes e Eduardo Cunha, em vagas existentes, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 595, de 2012, conforme o Ofício nº 46, de 2013, da Liderança do PMDB na Câmara dos Deputados;

- como membro titular, o Deputado Colbert Martins, em substituição ao Deputado Eduardo Cunha, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 601, de 2012, conforme o Ofício nº 47, de 2013, da Liderança do PMDB na Câmara dos Deputados;



- como membro titular, o Deputado Alberto Filho, em substituição ao Deputado Alceu Moreira, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 603, de 2013, conforme o Ofício nº 79, de 2013, da Liderança do PMDB na Câmara dos Deputados;

- como membro titular, o Deputado Fabio Trad, em substituição ao Deputado Edio Lopes, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 601, de 2012, conforme o Ofício nº 80, de 2013, da Liderança do PMDB na Câmara dos Deputados;



- como membro titular, o Deputado Professor Setimo, em substituição ao Deputado Raul Henry, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 586, de 2012, conforme o Ofício nº 81, de 2013, da Liderança do PMDB na Câmara dos Deputados;

- como membro titular, o Deputado Osvaldo Reis, em substituição ao Deputado Henrique Eduardo Alves, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 591, de 2012, conforme o Ofício nº 82, de 2013, da Liderança do PMDB na Câmara dos Deputados;



- como membro suplente, o Deputado Professor Setimo, em substituição à Deputada Fátima Pelaes, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 590, de 2012, conforme o Ofício nº 83, de 2013, da Liderança do PMDB na Câmara dos Deputados; e

- como membro suplente, o Deputado Edio Lopes, em substituição à Deputada Teresa Surita, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 591, de 2012, conforme o Ofício nº 84, de 2013, da Liderança do PMDB na Câmara dos Deputados;



Os ofícios foram encaminhados às Comissões Mistas para serem juntados aos processados das matérias.

São os seguintes os ofícios:





Façam-se as substituições  
solicitadas  
Em 20/02/2013

*[Assinatura]*

CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Fiducia do PMDB

OF/GAB/I/Nº 46

Brasília, 18 de fevereiro de 2013.

A Sua Excelência o Senhor  
Senador **RENAN CALHEIROS**  
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

Senhor Presidente,

Comunico a Vossa Excelência que os Deputados **FÁTIMA PELAES** e **EDUARDO CUNHA** passam a integrar, na qualidade de **SUPLENTE**, a Comissão Mista destinada a apreciar e dar parecer à **Medida Provisória nº 595/2012**, 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.", em vagas existentes.

Por oportuno, renovo a Vossa Excelência protestos de estima e consideração.

*[Assinatura]*  
Deputado **EDUARDO CUNHA**  
Líder do **PMDB**

Recbi's 946 de  
20/2/2013, de  
Presidência DF  
marcos.



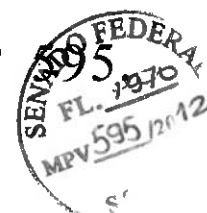
SF – 20-2-2013

14 horas

A Presidência designou:

- como membros titulares, os Deputados Josias Gomes e Gabriel Guimarães, em substituição aos Deputados José Guimarães e Janete Rocha Pietá; e, como membros suplentes, os Deputados Sibá Machado e Henrique Fontana, em substituição aos Deputados Beto Faro e Valmir Assunção, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 599, de 2012, conforme o Ofício nº 89 de 2013, da Liderança do PT na Câmara dos Deputados;

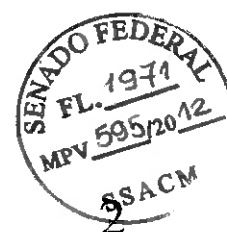
- como membro titular, o Deputado José Guimarães, em substituição à Deputada Iriny Lopes, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº



de 2012, conforme o Ofício nº 91 de 2013, da Liderança do PT na Câmara dos Deputados;

- como membro suplente, a Deputada Iriny Lopes, em substituição ao Deputado Vanderlei Siraque, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 595, de 2012, conforme o Ofício nº 92 de 2013, da Liderança do PT na Câmara dos Deputados;

- como membro titular, o Deputado Osmar Júnior, em substituição à Deputada Luciana Santos; e como membro suplente, a Deputada Luciana Santos, em substituição ao Deputado Osmar Júnior, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 599, de 2012, conforme o Ofício nº 24, de 2013, da Liderança do PC do B na Câmara dos Deputados;



Os ofícios foram encaminhados às Comissões Mistas para serem juntados aos processados das matérias.

São os seguintes os ofícios:





Partidos dos Trabalhadores  
Gabinete da Liderança



OF nº 91/GAB-LidPT

Brasília - DF, 20 de fevereiro de 2013.

Excelentíssimo Senhor  
Senador Renan Calheiros  
Presidente do Senado Federal

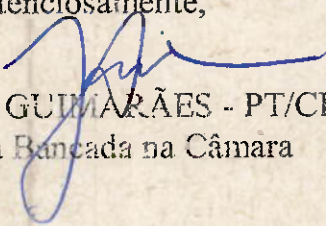
Faça-se a substituição  
solicitada  
Em 20 / 02 / 2013

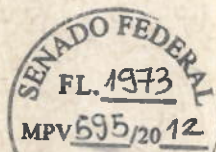
*Pruma*

Senhor Presidente,

Tenho a honra de dirigir-me a Vossa Excelência para indicar o deputado JOSÉ GUIMARÃES (PT/CE) como **titular** em substituição a deputada IRINY LOPES (PT/ES) na Comissão Mista que vai analisar a MP 595/12 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".

Atenciosamente,

  
Dep. JOSÉ GUIMARÃES - PT/CE  
Líder da Bancada na Câmara



*Apresentar o original  
Marcos-2746-0  
em 20-2-2013  
10h 30 min*

SF – 20-2-2013

14 horas

A Presidência designou:

- como membros titulares, os Deputados Josias Gomes e Gabriel Guimarães, em substituição aos Deputados José Guimarães e Janete Rocha Pietá; e, como membros suplentes, os Deputados Sibá Machado e Henrique Fontana, em substituição aos Deputados Beto Faro e Valmir Assunção, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 599, de 2012, conforme o Ofício nº 89 de 2013, da Liderança do PT na Câmara dos Deputados;

- como membro titular, o Deputado José Guimarães, em substituição à Deputada Iriny Lopes, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº



de 2012, conforme o Ofício nº 91 de 2013, da Liderança do PT na Câmara dos Deputados;

- como membro suplente, a Deputada Iriny Lopes, em substituição ao Deputado Vanderlei Siraque, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 595, de 2012, conforme o Ofício nº 92 de 2013, da Liderança do PT na Câmara dos Deputados;

- como membro titular, o Deputado Osmar Júnior, em substituição à Deputada Luciana Santos; e como membro suplente, a Deputada Luciana Santos, em substituição ao Deputado Osmar Júnior, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 599, de 2012, conforme o Ofício nº 24, de 2013, da Liderança do PC do B na Câmara dos Deputados;



Os ofícios foram encaminhados às Comissões Mistas para serem juntados aos processados das matérias.

São os seguintes os ofícios:



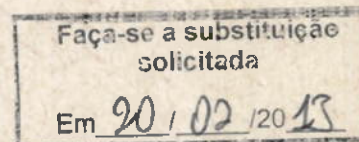
Partidos dos Trabalhadores  
Gabinete da Liderança



OF nº 92/GAB-LidPT

Brasília - DF, 20 de fevereiro de 2013.

Excelentíssimo Senhor  
Senador Renan Calheiros  
Presidente do Senado Federal

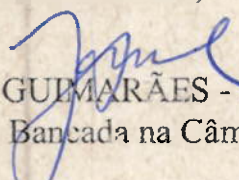


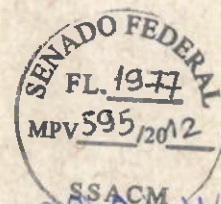
*plano*

Senhor Presidente,

Tenho a honra de dirigir-me a Vossa Excelência para indicar a deputada IRINY LOPES (PT/ES) como suplente em substituição ao deputado VANDERLEI SIRAQUE (PT/SP) na Comissão Mista que vai analisar a MP 595/12 que, "dispõe sobre a exploração direta e indireta da União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências"

Atenciosamente,

  
Dep. JOSÉ GUILMARÃES - PT/CE  
Líder da Bancada na Câmara



*Recebi o ORIGINAL  
MARCOS-2446-0  
04 20-2-2013  
10h 30min*



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Dr. Grilo-PSL/MG

Faça-se a substituição  
solicitada

Em 20 / 03 / 20 13

OF.GAB.DDG-023/2013

Brasília, 20 de fevereiro de 2013.

Senhor Presidente,

Ao cumprimentá-lo, solicito a gentileza de que seja verificada a possibilidade de cessão da vaga de suplente na comissão especial, que analisará a medida provisória 595, que pertence ao Partido Social Liberal - PSL ao Deputado Valtenir Pereira do PSB-MT.

Certo de merecer sua atenção e compreensão, agradeço antecipadamente ao tempo em que envio minha estima.

Atenciosamente,



Deputado Dr. Grilo  
PSL/MG

Recebi  
Em 20 / 2 / 13 - 12:11

André Augusto Sak  
Matr 232420

Ao Senhor  
Renan Calheiros  
Presidente do Congresso Nacional  
Congresso Nacional

Câmara dos Deputados-Anexo IV Gabinete 645/ Brasília-DF  
Fone: (61) 3215-5645 Fax: (61) 3215-2645  
E-mail: dep.dr.grilo@camara.gov.br



SF – 20-2-2013

14 horas

A Presidência designou:

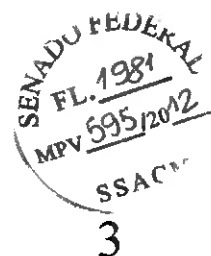
- como membros titulares, os Senadores Romero Jucá, Eduardo Braga, Ricardo Ferraço e Eunício Oliveira, em substituição aos Senadores Renan Calheiros, Francisco Dornelles, Paulo Davim e Ana Amélia; e como membros suplentes, os Senadores Sérgio Souza, Jarbas Vasconcelos, Valdir Raupp, Benedito de Lira e Paulo Davim, em substituição aos Senadores Romero Jucá, Sérgio Souza, Waldemir Moka, Ricardo Ferraço e Casildo Maldaner, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 589, de 2012, conforme o Ofício nº 34, de 2013, da Liderança do Bloco Parlamentar da Maioria no Senado Federal;



- como membros titulares, os Senadores Romero Jucá, Eduardo Braga, Ricardo Ferraço, Eunício Oliveira e Kátia Abreu, em substituição aos Senadores Renan Calheiros, Francisco Dornelles, Paulo Davim, Vital do Rêgo e Ana Amélia; e como membros suplentes, os Senadores Ciro Nogueira, Lobão Filho, Vital do Rêgo, Clésio Andrade e Sérgio Souza, em substituição aos Senadores Romero Jucá, Sérgio Souza, Waldemir Moka, Ricardo Ferraço e Casildo Maldaner, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 595, de 2012, conforme o Ofício nº 35, de 2013, da Liderança do Bloco Parlamentar da Maioria no Senado Federal;

Os ofícios foram encaminhados às Comissões Mistas para serem juntados aos processados das matérias.

São os seguintes os ofícios:





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Líder do PMDB e da Maioria

OF. GLPMDB nº 035/2013

Brasília, 20 de fevereiro de 2013.

Façam-se as substituições  
solicitadas  
Em 20, 2 / 20 13

Excelentíssimo Senhor Presidente,

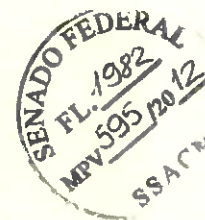
Cumprimentando cordialmente, nos termos regimentais, comunico a Vossa Excelência a indicação dos Senadores abaixo relacionados para compor a Comissão Mista, com a finalidade de analisar a Medida Provisória nº 595, de 2012.

Titulares	Suplentes
Romero Jucá	Ciro Nogueira
Eduardo Braga	Lobão Filho
Ricardo Ferraço	Vital do Rêgo
Eunício Oliveira	Clésio Andrade
Kátia Abreu	Sérgio Souza

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência votos de apreço e consideração.

Senador **Eunício Oliveira**  
Líder do PMDB

A Sua Excelência o Senhor  
Senador **RENAN CALHEIROS**  
Presidente do Senado Federal  
Brasília - DF



Recebi  
Em 20, 2 / 13 13h50  
  
Marcos Aurélio Pereira  
Matr. 2º 6443



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

Faça-se a substituição solicitada  
Em 21/02/2013

Dr. Grilo

OF.B / 022 / 13.

Brasília, 20 de fevereiro de 2013.

*[Assinatura manuscrita]*

Senhor Presidente,

Informo a Vossa Excelência que o Deputado **VALTENIR PEREIRA (PSB-MT)** integrará, como suplente, em vaga cedida pelo PSL a Comissão Especial Mista da Medida Provisória nº 595, 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.”

Respeitosamente,

*[Assinatura manuscrita]*

**Deputado BETO ALBUQUERQUE**  
Líder do PSB

A Sua Excelência o Senhor  
**Senador RENAN CALHEIROS**  
Presidente do Congresso Nacional  
Brasília - DF

SENADO FEDERAL  
FL. 1983  
MPV 595/2012  
SSACM

Recebi  
Em 20/02/2013  
*[Assinatura]*  
Maria Lúcia Ferreira de Mello  
Matr. 1000-18.324



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

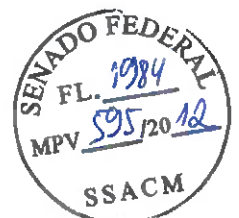
## CONVOCAÇÃO

Na qualidade de Presidente da Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a **MEDIDA PROVISÓRIA nº 595**, adotada em 6 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", **convoco** Vossa Excelência para reunião da Comissão a realizar-se no dia **27** de fevereiro de 2013 (quarta-feira), às **14h30**, no Plenário nº **02**, Ala Senador Nilo Coelho, Senado Federal.

PAUTA: REUNIÃO DE TRABALHO

Secretaria da Comissão Mista, em 21 de fevereiro de 2013.

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente





Aprovado em  
27.02.2013  
[Assinatura]

COMISSÃO MISTA DESTINADA A ANALISAR A MP Nº 595, DE 2012

**REQUERIMENTO Nº 02 , DE 2013**

**(Do Sr. Arnaldo Jardim)**

Requer a realização de audiência pública, para debater temas atinentes à Medida Provisória 595, de 2012.

Senhor Presidente:

Requeiro a Vossa Excelência, nos termos regimentais, seja realizada Audiência Pública, para debater temas atinentes à Medida Provisória 595, 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*".

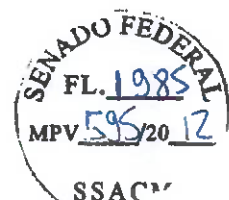
Para tanto, requeiro, a presença dos seguintes convidados:

- **Dr. MAURO SALGADO** – Presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários - FENOP.
- **Prof. PAULO FERNANDO FLEURY** – Presidente do Instituto de Logística e Supluy Chain - ILOS
- **Prof. ANTÔNIO DELFIM NETO** – Ex-Ministro da Fazenda
- **Dr. SÉRGIO AQUINO** – Advogado Especialista Portuário, ex-presidente do Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Santos.

Sala das Comissões, em                      de Fevereiro de 2013.

[Assinatura]

Deputado **ARNALDO JARDIM**  
PPS/SP





**Senado Federal**  
**Liderança do PSDB**

Faça-se a substituição  
solicitada

Em 26/2/2013

Ofício nº 54/13-GLPSDB

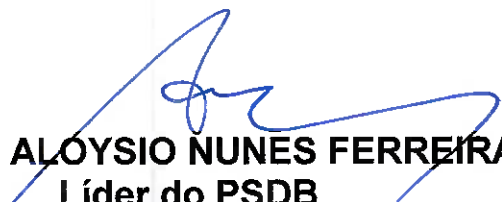
Brasília, de fevereiro de 2013.

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, indico a Senadora **LÚCIA VÂNIA**, para integrar, como titular, a Comissão Mista para análise da Medida Provisória nº 595 de 2012, em vaga cedida pelos Democratas ao Partido da Social Democracia Brasileira - PSDB.

Na oportunidade, renovo protestos de apreço e distinta consideração.

Atenciosamente,

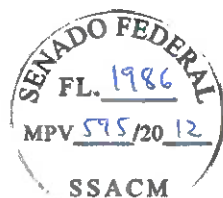


Senador **ALOYSIO NUNES FERREIRA**  
Líder do PSDB

Excelentíssimo Senhor  
Senador **RENAN CALHEIROS**  
Presidente do Senado Federal

Recbi - 14h22min de 26/2/13

mat. 230173



A Publicação

Em 26/12/13  



Brasília, 25 de fevereiro de 2013.

Senhor Presidente,


Nos termos regimentais, comunico que esta Liderança cede ao Partido da Social Democracia Brasileira – PSDB, a vaga de titular, ocupada pelo Senador José Agripino Maia, na Comissão Mista destinada a apreciar a Medida Provisória nº 595, de 2012.

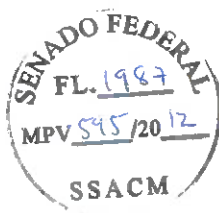
Na oportunidade, renovo protestos de apreço e distinta consideração.

Atenciosamente,

  
Senador **JOSÉ AGRIPINO MAIA**  
Líder do DEM

Excelentíssimo Senhor  
Senador **RENAN CALHEIROS**  
Presidente do Congresso Nacional

Recebi em 26/2/2013 às 14h22m  
  
mat. 230173





Aprovado em  
27.07.2013

**Comissão Mista Destinada a Analisar a  
Medida Provisória Nº 595 de 2012**

Requerimento Nº.....03...../2013  
(Do Senador José Pimentel)

Requer a realização de  
Audiência Pública para  
debater a MP 595/2012

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 26/2/2013, às 18:47  
Paula Teixeira - Mat. 255170

Senhor Presidente, nos termos regimentais, requero a realização de Audiência Pública para debater a Medida Provisória Nº 595, 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, com a presença dos seguintes convidados:

- . Sr. Jorge Gerdau Johannpeter – Coordenador da Ação Empresarial
- . Sr. Robson Andrade – Presidente da Confederação Nacional da Indústria
- . Sr. Roberto Nogueira – Presidente da Confederação Nacional do Comércio (EXCLUÍDO)

**Justificativa**

A MP Nº 595, de 6 de Dezembro de 2012, dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

Com uma costa de 8,5 mil quilômetros navegáveis, o Brasil possui um setor portuário que movimentava anualmente cerca de 700 milhões de toneladas das mais diversas mercadorias e responde, sozinho, por mais de 90% das exportações.



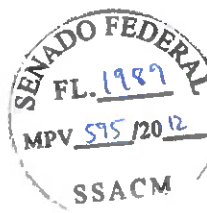


**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador **JOSÉ PIMENTEL**

Compete ao Parlamento brasileiro a missão de discutir e votar este importante conjunto de medidas que vai preparar o país para ocupar o seu lugar ao lado das grandes nações exportadoras mundiais.

Sala da Comissão em 26 de fevereiro de 2013

**José Pimentel**  
**Senador da República (PT-CE)**





*Prejudicada em virtude da aprovação do cronograma de trabalho (Req. nº 1 de 2013)*

**Comissão Mista Destinada a Analisar a  
Medida Provisória Nº 595 de 2012**

Requerimento Nº...../2013

(Do Senador José Pimentel)

Requer sejam convidados representantes das Federações Sindicais para a realização de Audiência Pública para debater a MP 595/2012

Senhor Presidente, nos termos regimentais, requiro a realização de Audiência Pública para debater a Medida Provisória Nº 595, 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, com a presença dos seguintes convidados:

- Sr. Mário Teixeira - Federação Nacional dos Conferentes de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Consertadores e Trabalhadores de Bloco (Fenccovi);
- Sr. Eduardo Guterra - Federação Nacional dos Portuários (FNP);
- Sr. Wilton Ferreira Barreto - Federação Nacional dos Estivadores (FNE);

**JUSTIFICATIVA**

A MP Nº 595, de 6 de Dezembro de 2012, dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

Subscrito em Brasília, 26 de Dezembro de 2013. 18.47  
Mário Teixeira - Mat. 255170

1  
SENADO FEDERAL  
FL. 1990  
MPV 595 / 20 12  
SSACM

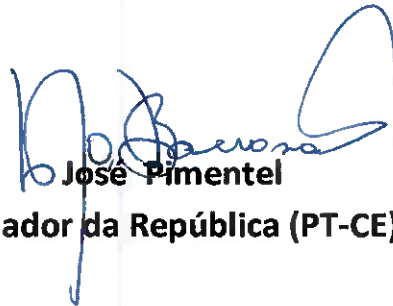


**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador **JOSÉ PIMENTEL**

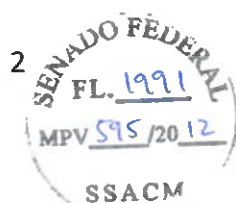
Com uma costa de 8,5 mil quilômetros navegáveis, o Brasil possui um setor portuário que movimenta anualmente cerca de 700 milhões de toneladas das mais diversas mercadorias e responde, sozinho, por mais de 90% das exportações.

Compete ao Parlamento brasileiro a missão de discutir e votar este importante conjunto de medidas que vai preparar o país para ocupar o seu lugar ao lado das grandes nações exportadoras mundiais.

Sala da Comissão em 26 de fevereiro de 2013



**José Pimentel**  
**Senador da República (PT-CE)**





Aprovação em  
27.03.2013  
d

**Comissão Mista Destinada a Analisar a  
Medida Provisória Nº 595 de 2012**

Requerimento Nº.....04...../2013  
(Do Senador José Pimentel)

Requer a realização de  
Audiência Pública para  
debater a MP 595/2012

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 26/2/2013, às 18:47  
Paula Teixeira - Mat. 255170

Senhor Presidente, nos termos regimentais, requero a realização de Audiência Pública para debater a Medida Provisória Nº 595, 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, com a presença dos seguintes convidados:

- Sr. José Leônidas de Menezes Cristino - Ministro-chefe da Secretaria Nacional de Portos;
- Sr. Bernardo Figueiredo – Presidente da Empresa de Planejamento e Logística (EPL).

**Justificativa**

A MP Nº 595, de 6 de Dezembro de 2012, dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

Com uma costa de 8,5 mil quilômetros navegáveis, o Brasil possui um setor portuário que movimenta anualmente cerca de 700 milhões de

SENADO FEDERAL  
FL. 1992  
MPV 595/2012  
SSACM



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador **JOSÉ PIMENTEL**

toneladas das mais diversas mercadorias e responde, sozinho, por mais de 90% das exportações.

Compete ao Parlamento brasileiro a missão de discutir e votar este importante conjunto de medidas que vai preparar o país para ocupar o seu lugar ao lado das grandes nações exportadoras mundiais.

Sala da Comissão em 26 de fevereiro de 2013

**José Pimentel**  
**Senador da República (PT-CE)**





Aprovado em  
27.02.2013

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 26/2/2013, às 18:47  
Paula Teixeira - Mat. 255170

## Comissão Mista Destinada a Analisar a Medida Provisória Nº 595 de 2012

Requerimento Nº...05.../2013

(Do Senador José Pimentel)

Requer a realização de  
Audiência Pública para  
debater a MP 595/2012

Senhor Presidente, nos termos regimentais, requero a realização de Audiência Pública para debater a Medida Provisória Nº 595, 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, com a presença dos seguintes convidados:

- Sr. Mauro Salgado - FENOP - Federação Nacional dos Operadores Portuários;
- Sr. Richard Klien – Abratec - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público;
- Sr. Wilen Manteli -A ABTP - Associação Brasileira dos Terminais Portuários;
- Sr. Paulo Godoi – ABDIB - Associação Brasileira da Indústria de Base e Infraestrutura.

### JUSTIFICATIVA

A MP Nº 595, de 6 de Dezembro de 2012, dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

1

SENADO FEDERAL  
FL. 1994  
MPV 595/2012  
SSACM



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador **JOSÉ PIMENTEL**

Com uma costa de 8,5 mil quilômetros navegáveis, o Brasil possui um setor portuário que movimenta anualmente cerca de 700 milhões de toneladas das mais diversas mercadorias e responde, sozinho, por mais de 90% das exportações.

Compete ao Parlamento brasileiro a missão de discutir e votar este importante conjunto de medidas que vai preparar o país para ocupar o seu lugar ao lado das grandes nações exportadoras mundiais.

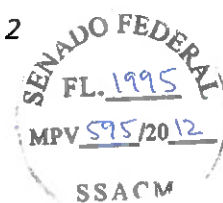
Sala da Comissão em 26 de fevereiro de 2013



**José Pimentel**

**Senador da República (PT-CE)**

2



SF – 27-2-2013

14 horas

A Presidência designa, como membro titular, o Deputado Eduardo Sciarra, em substituição ao Deputado Roberto Santiago e, como suplente, o Deputado Roberto Santiago, em substituição ao Deputado Eduardo Sciarra, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 595, de 2012, conforme o Ofício nº 179 de 2013, da Liderança do PSD na Câmara dos Deputados.

O ofício será encaminhado à Comissão Mista para ser juntado ao processado da matéria.

~~É o seguinte o ofício:~~





Façam-se as substituições  
solicitadas  
Em 27/2/2013

**psd**  
Partido Social Democrático

**Câmara dos Deputados**  
**Liderança do PSD**

**Ofício GAB/PSD nº 179**


**Brasília, 26 de fevereiro de 2013.**

À Sua Excelência o Senhor  
**Senador Renan Calheiros**  
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

Senhor Presidente,

Cumprimentando-o cordialmente venho pelo presente, solicitar a Vossa Excelência, a alteração da composição dos membros do PSD, na Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer à Medida Provisória nº 595, 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", em que os deputados **Eduardo Sciarra (PSD-PR)**, passará a integrar a referida Comissão na condição de titular; e o deputado **Roberto Santiago (PSD-SP)**, na condição de suplente.

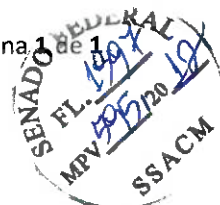
Atenciosamente,

  
**Deputado Eduardo Sciarra**  
Líder do PSD

Recebi  
Em 27/02/13 10:34  
**Edimar Luiz da Silva Filho**  
Matr. 232364

26/02/2013 20:24

Página 1 de 1



Prejudicada em virtude da aprovação do cronograma de trabalho

COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A  
MEDIDA PROVISÓRIA Nº595.

**REQUERIMENTO Nº , de 2012**

**(Do Sr. Paulo Rubem Santiago)**

*Requer a realização de Audiência Pública para apresentação de propostas de alteração e aprimoramento da Medida Provisória 595.*

Senhor Presidente,

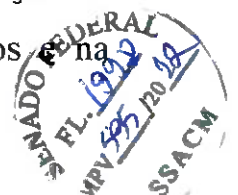
Nos termos regimentais, requeiro a V. Ex<sup>a</sup>, ouvido o Plenário desta Comissão, a realização de Audiência Pública para apresentação das informações relativas os investimentos realizados na infraestrutura portuária.

Para tanto, sugerimos os seguintes convidados:

- ✓ 1. Sr. José Leônidas de Menezes Cristino, Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República.
- ✓ 2. Sr. Eduardo Guterra, Presidente da Federação Nacional dos Portuários.
- ✓ 3. Wilton Ferreira Batista, Federação Nacional dos Estivadores.

**JUSTIFICATIVA**

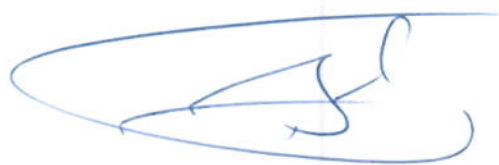
A medida provisória 595 tem como objetivo reformular o marco regulatório do setor portuário, estabelecendo-se, em caso de aprovação do texto atual, uma série de mudanças no funcionamento dos portos



lógica de organização do trabalho. Teme-se que as transformações propostas e a entrada do capital privado estrangeiro signifique o desmantelamento dos portos públicos e a precarização das condições de trabalho.

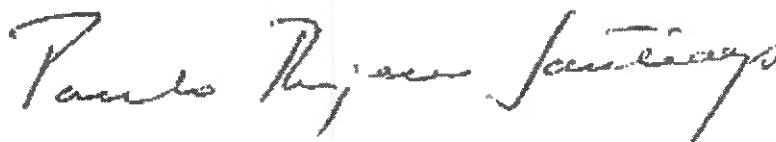
Portanto, seria de fundamental importância que o plenário desta Comissão ouvisse as sugestões de alteração da medida, trazidas pelos trabalhadores portuários mobilizados, uma vez que são diretamente atingidos pela proposta do Governo Federal. Além disso, cabe ao legislativo ouvir as contribuições da sociedade civil às leis propostas ou modificadas por esta Casa.

Por outro lado, reportagem veiculada no jornal Folha de São Paulo, do dia 27/02, aponta indícios de má gestão e irregularidades nos portos federais. Para esclarecer as condições da gestão atual dos mesmos, consideramos fundamental que também venha representante da Secretaria Especial dos Portos, de forma que fique clara qual a situação atual do setor e qual é o montante do orçamento federal que é efetivamente aplicado para melhorias necessárias.



DEP. PAULO PEREIRA DA SILVA

Sala das Comissões, em de 2013.



**Deputado Paulo Rubem Santiago (PDT/PE).**



*Aprovado em  
27/02/2013.*

**REQUERIMENTO, 06 DE 2013 - 595/2012**

REQUEIRO, nos termos do artigo 93 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de AUDIÊNCIA PÚBLICA para discutir a Medida Provisória nº 595, 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.”

Para tanto sugerimos o seguinte representante:

1. **Sr. José Adilson Pereira**, Presidente da Intersindical da Orla Portuária do ES

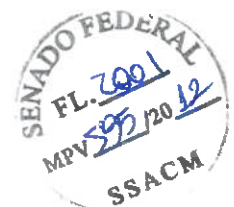
Sala das Comissões, de de 2013.

*Ana Rita*  
Senadora ANA RITA PT/ES



2ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir Parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012, adotada em 06 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.", a realizar-se em **27 de fevereiro de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 02, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, Senado Federal.

SENADORES	
TITULARES	SUPLENTES
<b>Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PV)</b>	
Romero Jucá	1. Ciro Nogueira
Eduardo Braga	2. Lobão Filho
Ricardo Ferraço	3. Vital do Rêgo
Eunício Oliveira	4. Clésio Andrade
Kátia Abreu	5. Sérgio Souza
<b>Bloco de Apoio ao Governo (PT, PDT, PSB, PCdoB, PRB)</b>	
Walter Pinheiro	1. José Pimentel
Humberto Costa	2. Acir Gurgacz
Ana Rita	3. Lindbergh Farias
Antônio Carlos Valadares	4. Inácio Arruda
<b>Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)</b>	
Flexa Ribeiro	1. Jayme Campos
Lúcia Vânia	2.
<b>Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC)</b>	
Eduardo Amorim	1. Gim
Blairo Maggi	2. Armando Monteiro
<b>PSD</b>	
	1. Sérgio Petecão



2ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir Parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012, adotada em 06 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."; a realizar-se em **27 de fevereiro de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 02, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, Senado Federal.

DEPUTADOS	
TITULARES	SUPLENTES
<b>PT</b>	
Geraldo Simões <i>Geraldo Simões</i>	1. Jorge Bittar
José Guimarães <i>José Guimarães</i>	2. Iriny Lopes
<b>PMDB</b>	
Edinho Bez <i>Edinho Bez</i>	1. Fátima Pelaes <i>Fátima Pelaes</i>
Manoel Junior <i>Manoel Junior</i>	2. Eduardo Cunha <i>Eduardo Cunha</i>
<b>PSD</b>	
Marcos Montes <i>Marcos Montes</i>	1. Roberto Santiago <i>Roberto Santiago</i>
Eduardo Sciarra <i>Eduardo Sciarra</i>	2. Ademir Camilo
<b>PSDB</b>	
Bruno Araújo <i>Bruno Araújo</i>	1. Cesar Colnago <i>Cesar Colnago</i>
<b>PP</b>	
Beto Mansur <i>Beto Mansur</i>	1. Cida Borghetti
<b>DEM</b>	
Onyx Lorenzoni <i>Onyx Lorenzoni</i>	1. Mendonça Filho
<b>PR</b>	
Milton Monti <i>Milton Monti</i>	1. João Carlos Bacelar
<b>PSB</b>	
Márcio França <i>Márcio França</i>	1. Glauber Braga <i>Glauber Braga</i>
<b>PDT</b>	
Paulo Pereira da Silva <i>Paulo Pereira da Silva</i>	1. Sueli Vidigal
<b>Bloco (PV, PPS)</b>	
Arnaldo Jardim <i>Arnaldo Jardim</i>	1. Sarney Filho
<b>PTB</b>	
Nelson Marquezelli <i>Nelson Marquezelli</i>	1. Jovair Arantes
<b>PSL</b>	
Vitor Paulo <i>Vitor Paulo</i>	1. Valtenir Pereira



Aprovado em 27.02.2013

  
Deputado José Guimarães  
Presidente da Comissão

**CRONOGRAMA DE TRABALHO (REQUERIMENTO Nº 1 DE 2013 – MPV 595/2012)**

**05.03.2013 – Representantes dos Trabalhadores Portuários**

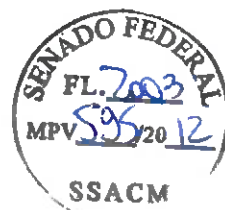
1. FNE – Federação Nacional dos Estivadores
2. FNP – Federação Nacional dos Portuários
3. FENCCOVIB – Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, Nas Atividades Portuárias.
4. Representante do Ministério Público do Trabalho

**06.03.2013 – Representantes dos Trabalhadores Portuários**

1. FETAPORT – Federação Interestadual dos Trabalhadores em Agenciamento Marítimo, Aquaviário e Operadores Portuários
2. STSPERJ – Sindicato dos Portuários do Rio de Janeiro
3. Representante da Intersindical da Orla Portuária do Estado do Espírito Santo

**12.03.2013 – Representantes das Empresas Portuárias / Usuários / Especialista (Grupo 1)**

1. FENOP – Federação Nacional dos Operadores Portuários
2. FENAVEGA – Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Fluvial, Lacustre e de Tráfego Portuário
3. ABRATEC – Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público
4. Paulo Fernando Fleury – Presidente do Instituto de Logística e Supluy Chaim - ILOS
5. Sérgio Aquino – Ex-Presidente do Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Santos
6. ABTP – Associação Brasileira dos Terminais Portuários




**13.03.2013 – Representantes das Empresas Portuárias / Usuários / Especialista  
(Grupo 2)**

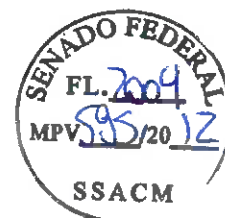
1. CNA – Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil
2. CNI – Confederação Nacional da Indústria
3. CNT – Confederação Nacional do Transporte
4. Jorge Gerdau Johannpeter - Coordenador da Ação Empresarial
5. Antonio Delfim Neto – Ex-Ministro da Fazenda
6. ABDIB – Associação Brasileira da Indústria de Base e Infraestrutura

**20.03.2013 - Representantes do Governo Federal**

1. SEP – Secretaria Especial de Portos
2. Ministério dos Transportes
3. Ministério do Trabalho e Emprego
4. Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
5. ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
6. EPL – Empresa de Planejamento e Logística



Senador EDUARDO BRAGA  
Relator da Medida Provisória





SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora LÚCIA VÂNIA

Aprovado  
em 12.03.2013

## REQUERIMENTO Nº 10, DE 2013

Requeiro, nos termos do art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, seja convidado o Sr. FREDERICO BUSSINGER, para uma audiência pública na Comissão Mista destinada a apreciar a MP 595 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.

Sala das Sessões,

  
Senadora Lúcia Vânia



# **CURRICULUM VITAE**

**FREDERICO BUSSINGER**

## **SUMÁRIO**

Engenheiro e economista. Pós-graduado em engenharia, administração de empresas, direito da concorrência, e mediação e arbitragem.

Atuações como consultor em planejamento e gestão portuária e hidroviária, logística, transporte público, manutenção, planejamento urbano, modelagem (outorga e PPP) e regulação.

Palestrante e articulista.

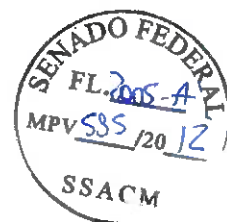
Foi:

**Secretário** Municipal de Transportes (SP-SP) e **Secretário Executivo** do Ministério dos Transportes.

**Presidente** da Companhia. Docas de São Sebastião, SPTRANS, CPTM e Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia – CONFEA. **Diretor** do Departamento Hidroviário (SP), CODESP (Porto de Santos) e METRÔ/SP.

**Órgão colegiados: Presidente** dos Conselhos de Administração da CET/SP, SPTRANS, CODESA (Porto de Vitória), CODESP (Porto de Santos) e RFFSA; e dos Comitês Diretores da Estadualização da CBTU de SP e RJ e Conselho Nacional de Transportes Urbanos – CNTU; **Membro/conselheiro** do Conselho Fiscal da ELETROBRAS, Instituto para o Desenvolvimento de Logística, Transportes e Meio Ambiente - IDELT, Comissão da Reforma Administrativa do Governo Federal – CRA, e da Comissão Diretora do Programa Nacional de Desestatização – CD/PND.

**Coordenador** do GT de Transportes do Comitê Gestor da Política Estadual de Mudanças Climáticas – PEMC (SP).



**1) FORMAÇÃO SUPERIOR:**

- a) Engenheiro Eletricista - Eletrotécnico  
POLI - USP/1973.
- b) Economista  
FEA - USP/ 1976.
- c) Mestrado em Engenharia Elétrica (Créditos Concluídos):  
Poli - USP / 1980.
- d) Mestrado em Administração de Empresas (Créditos Concluídos):  
FGV - SP/ 1987.
- e) Pós-graduação em Defesa da Concorrência  
FGV - SP/1997.
- f) Direito  
UNIP – SP – 3º ano (trancado).
- g) Pós-graduação em Mediação e Arbitragem  
FGV - SP/2011.

**2) ATIVIDADES PROFISSIONAIS – CARGOS E FUNÇÕES:**

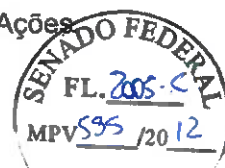
- a) Atualmente:
  - i) Consultor.
  - ii) Árbitro da Câmara de Conciliação, Mediação e Arbitragem  
CIESP/FIESP.
  - iii) Membro do Conselho de Administração da Empresa Paulista de  
Planejamento Metropolitano SA – EMPLASA.
- b) Secretário:
  - i) Secretário Municipal de Transportes de São Paulo/SP –  
2005 / 2007.
  - ii) Secretário Executivo do Ministério dos Transportes  
1992 / 1994.
- c) Presidente:
  - i) Companhia Docas de São Sebastião – CDSS  
2007 / 2011.
  - ii) São Paulo Transportes – SPTRANS  
2006 / 2007.
  - iii) Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM -  
1994 / 1995.
  - iv) Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia –  
CONFEA (duas gestões) 1989 / 1993.
  - v) Comitês Diretores dos Projetos de Estadualização da CBTU de  
São Paulo e do Rio de Janeiro – 1993.
- d) Diretor:
  - i) Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo – DH/SP  
2008 / 2011.



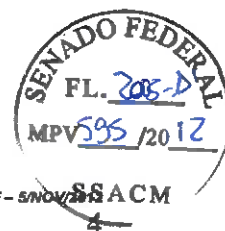
- ii) Diretoria de Gestão Portuária da Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP (Porto de Santos) - 1995 / 1998.
- iii) Diretoria de operações da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRO/SP - 1983 / 1987.
- e) Coordenador:
  - i) GT de Transportes do Comitê Gestor da Política Estadual de Mudanças Climáticas – PEMC (SP) - 2010.
- f) Conselheiro/membro:
  - i) Comissão Diretora do Programa Nacional de Desestatização – CD/PND - 1993 / 1994.
  - ii) Conselho Fiscal das Centrais Elétricas Brasileiras S.A. – ELETROBRAS - 1990 / 1991 e seu Presidente – 1992 / 1993.
  - iii) Comissão da Reforma Administrativa do Governo Federal – CRA - 1985 / 1986.
- g) Outros:
  - i) Assessor da Presidência da Comissão Especial da PEC-6 (Monopólio do Petróleo) da Câmara dos Deputados – 1995.
  - ii) Assessor da Presidência da Comissão Mista do Congresso Nacional que analisou a MP de Concessões (posteriormente, Lei nº 9.074/95) - 1995.
  - iii) Participação no trabalhos de compatibilização da legislação e condições de exercício profissional da Engenharia, Arquitetura, Agronomia e Agrimensura, em conjunto com conselhos e colégios dos países do MERCOSUL - 1990 / 1993.

**3) ATIVIDADES PROFISSIONAIS – CONSULTORIA – PORTOS E LOGÍSTICA:**

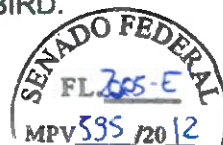
- a) *“Plataforma Logística Multimodal no Rio Guamá – PLG” (PA)*
  - i) JUN-OUT/2012
  - ii) Como consultor da Companhia de Portos e Hidrovias do Estado do Pará – CPH na Elaboração e Apresentação da Concepção Funcional e Termo de Referência.
- b) *“Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ dos portos de Vitória e Barra do Riacho” (ES).*
  - i) MAI-AGO/2012
  - ii) Como consultor da Codesa na elaboração de Termo de Referência para contratação dos PDZs.
- c) *“Disponibilização de Áreas e Instalações para Terminal de Apoio Off Shore no Porto do Rio de Janeiro”*
  - i) NOV/2011 a MAR/2012
  - ii) Como consultor da Petrobras na elaboração de Relatório Técnico, Legal e Institucional para Arrendamento e outras Ações



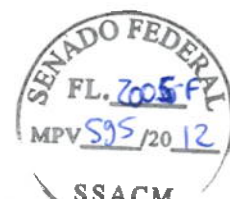
- d) *"Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ"* – Porto do Itaqui – MA
  - i) AGO/2011 a JAN/2012
  - ii) Como assessor da Diretoria da Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP na sistematização dos estudos e aprovação no Conselho de Autoridade Portuária - CAP.
- e) *"Plano Integrado Porto-Cidade"* – PIPC do Porto de São Sebastião – SP
  - i) OUT/2007 a JAN/2011.
  - ii) Como Presidente da Cia. Docas de São Sebastião.
- f) *"Análise de Pré-Viabilidade da Transposição e Conexão Intermodal das Hidrovias Tietê-Paraná e Paraná-Prata"*
  - i) 2010 / 2011.
  - ii) Como Supervisor do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID.
- g) Concepção básica da *"Plataforma Logística de São José dos Campos"*.
  - i) 2009 / 2010
  - ii) Membro do GT paritário: Governo do Estado de São Paulo e Prefeitura Municipal de São José dos Campos.
- h) Certificação ISO-9001/2000 da Autoridade Portuária do Porto de Itaqui – MA:
  - i) Durante 2004.
  - ii) Como consultor do SENAI/MA.
- i) Projeto de implantação de Terminal de Concentrado de Cobre no Porto de Itaqui (inicialmente 400.000 t/ano):
  - i) No período NOV/03 – JAN/04.
  - ii) Como consultor da EMAP – Empresa Maranhense de Administração Portuária nos cálculos e estabelecimento dos valores remuneratórios, na elaboração do contrato e nas suas negociações com a CVRD – Cia. Vale do Rio Doce.
- j) Planejamento da infraestrutura viária de acesso ao Porto de Santos:
  - i) No período de JUL - DEZ/03.
  - ii) Como consultor da DERSA e membro do GT instituído pela Portaria nº 523, de 9/JUL/03, do Ministério dos Transportes, indicado pela Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo.
- k) Arrendamento do TECON do Porto de Vila do Conde – PA:
  - i) No período de AGO/02-JAN/03.
  - ii) Como consultor da CDP – Cia. Docas do Pará, na modelagem e condução do processo licitatório.



- l) Regionalização do Porto de Santos:
  - i) No período AGO/01 a DEZ/02.
  - ii) Como consultor da DERSA e da Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo.
- m) PTN – Pacto de Transição Negociada, entre empresários e trabalhadores do Porto de Itajaí - SC.
  - i) No período de 2000-01.
  - ii) Como consultor e sistematizador do processo.
- n) Projeto de expansão do Porto de Vila do Conde (de 4,1 milhões t/ano para 15 milhões de t/ano):
  - i) No período FEV - ABR/01.
  - ii) Como consultor da CDP – Companhia Docas do Pará na definição do modelo de financiamento (“*project finance*”) para implantação da infraestrutura, na elaboração de contratos e aditivos e nas suas negociações com as empresas do polo alumínio; operadoras portuárias e financiadoras do projeto: ALBRÁS e ALUNORTE.
- o) Arrendamento de terminal de contêineres do Porto de Itajaí – SC (TECONVI):
  - i) No período 1999-2001.
  - ii) Como consultor da Superintendência do Porto, na modelagem e condução dos processos.
- p) Arrendamento do TECON do Porto de Salvador:
  - i) No período NOV-DEZ de 1999.
  - ii) Como consultor externo da CAT – Comissão de Análise Técnica da CODEBA – Companhia Docas da Bahia.
- q) Arrendamentos de instalações portuárias no Porto de Santarém-PA:
  - i) No período 1998-99.
  - ii) Como consultor da CDP – Companhia Docas do Pará, na modelagem e condução dos processos.
- r) “PROAPS – Programa de Arrendamento e Parcerias do Porto de Santos”: Arrendamentos de duas dezenas de processos (concluídos) e outros tantos em andamento, e transferência das operações portuárias à iniciativa privada no Porto de Santos:
  - i) No período 1995-98.
  - ii) Como Diretor de Gestão Portuária da CODESP.
- s) “REFORMAS E REGULIZAÇÃO PORTUÁRIA”: Parte de projeto do IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, para avaliação da desestatização em diversos setores da infraestrutura e serviços públicos, produzido para a SEST - Secretaria de Coordenação e Controle das Empresas Estatais, com apoio do Banco mundial - BIRD.
  - i) No período 1996/97.
  - ii) Como coordenador do trabalho na área portuária.



- 4) **ATIVIDADES PROFISSIONAIS - SETOR PÚBLICO:  
ATIVIDADES RELACIONADAS A REORGANIZAÇÃO E  
DESENVOLVIMENTO DO ESTADO (CONCESSÃO, ARRENDAMENTO,  
PRIVATIZAÇÃO, DESCENTRALIZAÇÃO, REORGANIZAÇÃO):**
- a) Ajustes no Sistema de Transportes Coletivos de Passageiros do Município de São Paulo, destacando-se: Implantação do *"Bilhete Único Integrado"*, Programa de Renovação da Frota, gestão participativa da *"Conta Sistema"*, pré-embarque nos grandes terminais e *"Expresso Tiradentes"* (Trechos I e II), inspeção ambiental de frota.
    - i) No período JAN/05-AGO/07.
    - ii) Como Secretário Municipal de Transportes e Presidente da SPTRANS..
  - b) Novo Sistema de Transportes Coletivos de Passageiros da Cidade de São Paulo: Diagnóstico, planejamento e modelagem.
    - i) No período JUN/01-JUL/02.
    - ii) Como consultor da Secretaria Municipal de Transportes de São Paulo e da SPTRANS nos diagnósticos e concepção do modelo.
  - c) PDDT – Plano Diretor de Desenvolvimento de Transportes do Estado de São Paulo.
    - i) No período 1999-2001.
    - ii) Como consultor ferroviário e portuário da DERSA e da Secretaria dos Transportes.
  - d) Estadualização da rede ferroviária metropolitana de passageiros de São Paulo:
    - i) No período 1992-1995.
    - ii) Inicialmente, do lado do Governo Federal, como Secretário Executivo do Ministério dos Transportes. Posteriormente, do lado do Governo do Estado de São Paulo, como Presidente da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos).
  - e) Privatizações de empresas inclusas no PND (Programa Nacional de Desestatização):
    - i) No período 1992-94.
    - ii) Como membro da CD/PND (Comissão Diretora do Programa Nacional de Desestatização).
  - f) Concessões rodoviárias da Ponte Rio-Niteroi e da Via Dutra:
    - i) No período 1992-1994.
    - ii) Como Secretário Executivo do Ministério dos Transportes.
  - g) Estruturação do sistema de manutenção escolar da FDE – Fundação para o Desenvolvimento da Educação (SP):
    - i) No período 1990/91.
    - ii) Como consultor do projeto.

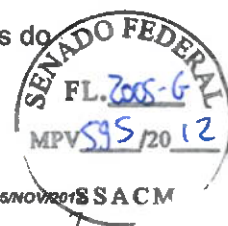


SSACM

- h) Plano Diretor de Cali – Colômbia:
  - i) No período 1989/90.
  - ii) Como consultor Internacional da Prefeitura na elaboração da seção de transportes urbanos.
- i) Projeto de reorganização manutenção da SABESP – Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo:
  - i) No período 1988/89.
  - ii) Como consultor da DUCTOR, contratada para desenvolvimento do projeto.
- j) Implantação da operação e manutenção do Metrô de Medellín – Colômbia:
  - i) No período 1988/89.
  - ii) Como consultor do Metrô de Medellín.
- k) Projeto “BRASIL 2000”, desenvolvido pelo IUPERJ, posteriormente transformado em livro:
  - i) Período 1987/88.
  - ii) Coordenador da seção de Transportes Urbanos.
- l) Implantação da operação e manutenção do Metrô de Caracas – Venezuela:
  - i) No período 1982/84.
  - ii) Como Diretor de Operações do Metrô, diretoria coordenadora do projeto de consultoria e da equipe técnica.

**5) ATIVIDADES PROFISSIONAIS – CONSULTORIA DIVERSAS - SETOR PRIVADO:**

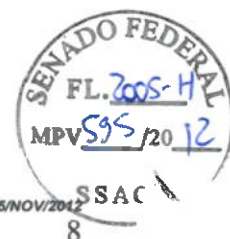
- a) Programa de Desenvolvimento de Executivos da KAISER (São Paulo) e da COCA COLA (Curitiba): Logística de distribuição.
  - i) Em OUT/02 e NOV/02.
  - ii) Como professor da FDC – Fundação Dom Cabral – MG.
- b) Programa de Desenvolvimento de Executivos da MRS – Logística (concessionária ferroviária): Logística e novos negócios.
  - i) No período OUT-DEZ de 2001.
  - ii) Como professor da FDC – Fundação Dom Cabral – MG.
- c) Contencioso junto à SDE – Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça e CADE – Conselho Administrativo de Defesa Econômica.
  - i) No período ABR-JUN de 2000.
  - ii) Como assessor técnico indicado pela Santos Brasil S/A Empreendimentos (arrendatária do Terminal de Contêineres do Porto de Santos – TECON)



6) **EVENTOS INTERNACIONAIS:**

a) **Palestrante/panelista:**

- i) *"Incontro Internazionale Italia-America Latina-Caribi".*
  - ◆ MAI / 2009 – Genova - Italia
  - ◆ Palestrante: *"Plano Integrado Porto-Cidade"* (São Sebastião)
- ii) *"Fórum de Transporte do Banco Mundial".*
  - ◆ MAR / 2009 – Washington – DC – USA
  - ◆ Conferencista convidado para painel de avaliação de Reformas Portuárias, com o tema: *"Brazil: From the ports we have to the logistics we need"*.
- iii) Conferência de investidores *"Latinasia-2008"*:
  - ◆ SET/2008 - Cingapura
  - ◆ Palestrante: *"Port of São Sebastião: Developing a deep water port in the brazilian coast"*.
- iv) *"UNCTAD Regional Conference on ICT Strategies for Competitiveness and Development"*.
  - ◆ NOV / 2003 – Rio de Janeiro
  - ◆ Painelista do painel *"New security requirements in international transport and the need for ICT solutions"*,
- v) *"Conferência de Estiva"*
  - ◆ JUN/2000 - Barcelona - Espanha
  - ◆ Palestrante: *"Reformas Portuárias no Brasil"*.
- vi) *"1er Encuentro Iberoamericano para Intercambio Tecnológico Portuário"*.
  - ◆ ABR/2000 – Cancun - México
  - ◆ Palestrante: *"Reformas e Regulação Portuária"*.
- vii) Conferência do Instituto das Américas: *"Constructing and Operating intermodal networks in the Americas"*.
  - ◆ NOV/1999 - Coral Gables - USA
  - ◆ Painelistas na *"Regulatory Roundtable"* e sistematizador das conclusões.
- viii) Conferência do Instituto das Américas: *"Multimodal Transportation Networks and Opportunities in the Southern Cone"*.
  - ◆ JUN/99 - Punta Del Leste - Uruguai
  - ◆ Painelistas na *"Roundtable on Transportation Regulation: Public and Private Views "*.



- ix) Encontro das Autoridades Portuárias Espanholas
  - ◆ 1997 - Ilhas Canárias - Espanha
  - ◆ Painelistas: Balanço de Reformas Portuárias
- x) "MODERPORT" – Conferencia Internacional sobre Reformas Portuarias promovida pelo Banco Mundial e CODESP.
  - ◆ 1996 – Santos.
  - ◆ Coordenador nacional.

**b) Participante:**

- i) Congresso dos "Green Ports" - Marseille – França – OUT/2012.
- ii) Missão ao Mar do Norte (Visita técnica a bases portuárias para explorações *off shore* de petróleo e gás) - UK, Escócia, Noruega, Holanda - NOV/2010.
- iii) Seminário da APPA - American Association of Port Authorities: "Harbors, Navigation & Environment Seminar and GreenPorts America". - Charleston - USA - MAI/2010.
- iv) Missão à Hidrovia do Mississippi - USA - JUL/2008
- v) Conferência TOC-ASIA: MAR/2008 - Xangai - China
- vi) Congresso da UITP - União Internacional de Transportes Públicos - MAI/07 - Helsinque - Finlândia.
- vii) Conferência BIRD/GEF: "Ar limpo para América Latina" - São Paulo - JUL2006.
- viii) Conferência da CLM – "Council of Logistics Management" - San Francisco - USA - OUT/2002
- ix) Conferência TOC-ASIA: MAR/2002 - Kuala Lumpur - Malásia
- x) Conferência TOC-EUROPE: JUN/2000 - Rotterdam - Holanda
- xi) Conferência "PPPs em infraestruturas" - 1994 - Bangkok - Tailândia.
- xii) Conferência portuária da ONU/UNCTAD - 1993 - Genebra - Suíça.
- xiii) Congresso da UITP - União Internacional de Transportes Públicos - FEV/86 - Cairo - Egito.

**7) FORMAÇÃO EXTRA-CURRICULAR / ESPECIALIZAÇÃO / TREINAMENTO / DESENVOLVIMENTO:**

- a) Curso de Mediação e Arbitragem – FGV/SP – 2011.
- b) Curso de "Administração Portuária" - Porto de Rotterdam - 1995.
- c) Bolsa de estudos para estágios profissionais na área de distribuição de energia elétrica – Japão – 6 meses – AOTS (Association for Overseas Technical Scholarship) - 1975 / 1976.
- d) Estágio na Tokyo Electric Power Co. – Tokyo – Japão – 1976.



- e) Estágio na Toshiba – Yokohama, Tokyo, Hiroshima e Nogoya – Japão – 1975.
- f) Estágio na CHESF – Companhia Hidrelétrica do São Francisco – Pernambuco – 1970.
- g) Visitas técnicas a portos: Além dos nacionais, Aberdeen, Amsterdam, Antuérpia, Barcelona, Bilbao, Bremem, Buenos Aires, Cingapura, Felixtone, Genova, Ghent, Hamburgo, Hong Kong, Ilhas Canárias, Le Havre, Lisboa, Montevidéu, Nova Iorque, Panamá, Port Klang, Rotterdam, San Francisco, Tanjung Pelepas, Yokohama, Xangai.
- h) Visitas técnicas a metrô e ferrovias urbanas: Além de todos os sistemas nacionais, os de Boston, Budapeste, Buenos Aires, Cairo, Caracas, Chicago, Keiv, Leningrado, Lisboa, Londres, Madri, Medellín, México, Montreal, Moscou, Munique, New York, Osaka, Paris, Filadélfia, Praga, San Francisco, Tokyo, Washington.

São Paulo, 5 novembro de 2012

FREDERICO VICTOR MOREIRA BUSSINGER





Câmara dos Deputados  
Gabinete da Liderança do Bloco PR/PTdoB/PRP/PHS/PTC/PSL/PRTB

Faça-se a substituição solicitada  
Em 28/02/2013

Of. nº 040/2013 – Bloco

*[Assinatura]*

Brasília, 27 de fevereiro de 2013.

A Sua Excelência o Senhor  
**Senador Renan Calheiros**  
Presidente do Senado Federal  
Nesta

**Senador Jorge Viana**  
1º Vice-Presidente

**Assunto: Substituição de membro de Comissão Mista.**

Senhor Presidente,

Solicito especial atenção de Vossa Excelência no sentido de indicar o **Deputado Wellington Fagundes (PR/MT)** para membro suplente em substituição ao **Deputado João Carlos Bacelar (PR/BA)** na **Comissão Mista destinada a proferir parecer sobre a Medida Provisória 595 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”.

Respeitosamente,

Recebi  
Em 28/02/2013  
*[Assinatura]*  
**Maria Lúcia Ferreira de Mello**  
Matr. 19085 as 16:47

*[Assinatura]*

**Deputado Anthony Garotinho**  
Líder do Bloco Parlamentar  
PR/PTdoB/PRP/PHS/PTC/PSL/PRTB

Recebi  
Em 28/02/13 9:23  
**Edimar Luiz da Silva Filho**  
Matr. 232364





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

## CONVOCAÇÃO

Na qualidade de Presidente da Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a **MEDIDA PROVISÓRIA nº 595**, adotada em 6 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", **convoco** Vossa Excelência para reunião da Comissão a realizar-se no dia **05 de março** de 2013 (terça-feira), às **14h30**, no Plenário nº **06**, Ala Senador Nilo Coelho, Senado Federal.

PAUTA: Audiência Pública

Secretaria da Comissão Mista, em 01º de março de 2013.

  
Deputado JOSÉ GUIMARAES  
Presidente





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

## CONVOCAÇÃO

Na qualidade de Presidente da Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a **MEDIDA PROVISÓRIA nº 595**, adotada em 6 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”, **convoco** Vossa Excelência para reunião da Comissão a realizar-se no dia **06 de março** de 2013 (quarta-feira), às **14h30**, no Plenário nº **06**, Ala Senador Nilo Coelho, Senado Federal.

PAUTA: Audiência Pública

Secretaria da Comissão Mista, em 01º de março de 2013.

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente





Aprovado em  
06.03.2013

Ao Senhor Deputado Federal José Guimarães  
Presidente da Comissão Mista da Medida Provisória 595 de 2012.

**REQUERIMENTO nº 7 de 2013**  
**(Do Senhor Deputado Edinho Bez)**

*Requer a inclusão da Associação de Comércio Exterior do Brasil – AEB no cronograma de trabalho aprovado em 27 de Fevereiro do corrente, referente às audiências com os representantes do Setor. Por se enquadrar na categoria de Representantes das empresas portuárias/usuários/especialistas (Grupo 1), sugiro sua participação no dia 12/03/2012.*

**JUSTIFICATIVA**

A Associação de Comércio Exterior do Brasil – AEB, constituída em 20 de agosto de 1970, inicialmente com o nome de Associação dos Exportadores do Brasil – AEB, congrega e representa o segmento empresarial de exportação e importação de mercadorias e serviços, bem como de atividades correlatas.

Por sua representatividade e mérito, foi responsável pela indicação de dois representantes titulares e dois suplentes no Conselho de Autoridade Portuária de cada porto público, conforme definido pelo art. 31 da Lei nº 8.630/1993, cujos conselheiros indicados são afiliados à AEB e vinculados a empresas e entidades atuantes no comércio exterior de exportação e/ou importação nos portos e regiões pertinentes.

Adicionalmente, a AEB também participa ativamente de comitês e conselhos em diferentes ministérios e órgãos governamentais, destacando-se o CONEX - Conselho Consultivo do Setor Privado da CAMEX, debatendo e propondo sugestões para questões nacionais de comércio exterior, além de promover e realizar há mais de 40 anos o ENAEX – Encontro Nacional de Comércio Exterior, sempre prestigiado por autoridades federais, gerando modificações e evolução das normas de nosso Comércio Exterior.

Excluir a participação da AEB, uma entidade neutra, na prestação de informes à Comissão Permanente, s.m.j., pode representar ausência de detalhes que poderiam permitir a melhor assertiva ao nosso trabalho na Comissão Mista.

Sala de Comissões, 04 de março de 2013.

Atenciosamente,

**Edinho Bez**  
**Deputado Federal**



3845ACA636



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
GABINETE DO LÍDER DO PSDB

Of. nº 113 /2013/PSDB

Faça-se a substituição  
solicitada  
Em 05/03 /2013

Brasília, 05 de março de 2013.

A Sua Excelência o Senhor  
Senador **RENAN CALHEIROS**  
Presidente do Senado Federal

Assunto: **Indicação de Membro de Comissão.**

Senhor Presidente,

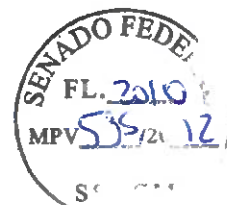
Indico a Vossa Excelência o Deputado **WILLIAM DIB**, em substituição ao Deputado **CESAR COLNAGO**, como membro suplente, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer a Medida Provisória nº 595/12, que dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências.

Respeitosamente,

  
Deputado **CARLOS SAMPAIO**  
Líder do PSDB

Recebi, em 05/03/2013 às 11h:04min  
Em 05/03/2013

Chrystian Reis de Figueiredo  
n.º 228178





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
GABINETE DO LÍDER DO PSDB

Faça-se a substituição  
solicitada  
Em 05/03/2013

Of. nº 114 /2013/PSDB

Brasília, 05 de março de 2013.

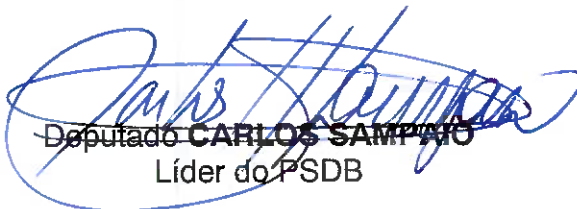
A Sua Excelência o Senhor  
Senador **RENAN CALHEIROS**  
Presidente do Senado Federal

Assunto: **Indicação de Membro de Comissão.**

Senhor Presidente,

Indico a Vossa Excelência o Deputado **CESAR COLNAGO**, em substituição ao Deputado **BRUNO ARAÚJO**, como membro titular, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer a Medida Provisória nº 595/12, 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.

Respeitosamente,

  
Deputado **CARLOS SAMPAIO**  
Líder do PSDB

Recebi, em 16h:04min  
Em 05/03/2013

Chrystian Reis de Figueiredo  
Matr. 226176



REQUERIMENTO N° 8 , DE 2013

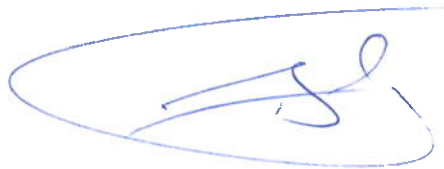
Aprovado em  
06.03.2013

**Comissão Mista destinada  
a analisar a Medida Provisória 595/2012**

**Senhor Presidente,**

Requeiro, nos termos regimentais, em aditamento ao Requerimento n° 01, aprovado no dia 27 de fevereiro de 2013 (Plano de Trabalho), a inclusão da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo – FIESP, na audiência com os Representantes das Empresas Portuárias/Usuários/Especialistas (Grupo 2), a realizar-se no dia 13 de março de 2013.

**Sala da Comissão em 05 de março de 2013**

  
Paulo Pereira da  
Silva  
~~Senador~~  
Dep. Paulo Pereira  
PDT/SP



COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A  
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 595


*Retirado pela  
autora*

REQUERIMENTO Nº , DE 2013

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, requeiro a V.Ex<sup>a</sup>, ouvido o Plenário desta Comissão, a inclusão de um representante do Sindicato Nacional dos Auditores-Fiscais do Trabalho - SINAIT, José Luiz Linhares, na audiência agendada para acontecer na quarta-feira, 6 de março, às 14h30, no Plenário 6, da Ala senador Nilo Coelho, para debater a MP 595/12, que “dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelo operadores portuários, e da outras providência”.

Sala das Sessões,

  
Senadora Ana Rita (PT/ES)



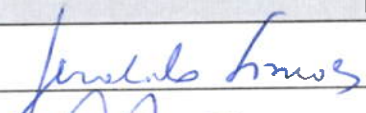
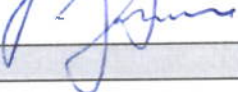
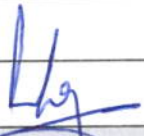

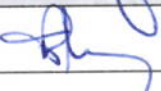

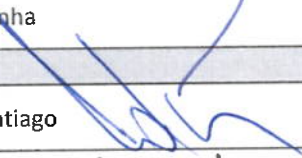
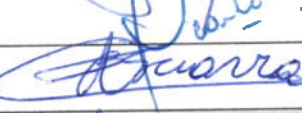


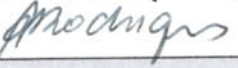
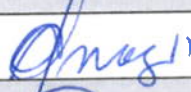
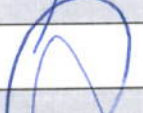
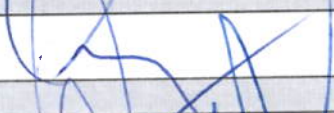
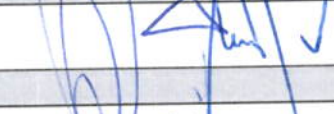

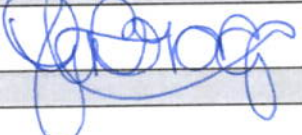

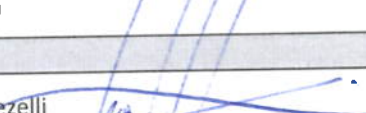
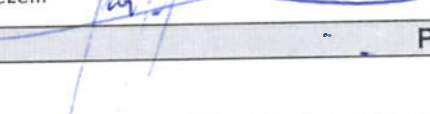
**3ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir Parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012, adotada em 06 de dezembro de 2012, que "Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências.", a realizar-se em 05 de março de 2013, terça-feira, às 14h30, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, Senado Federal.**

SENADORES	
TITULARES	SUPLENTES
<b>Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PV)</b>	
Romero Jucá	1. Ciro Nogueira
Eduardo Braga	2. Lobão Filho
Ricardo Ferraço	3. Vital do Rêgo
Eunício Oliveira	4. Clésio Andrade
Kátia Abreu	5. Sérgio Souza
<b>Bloco de Apoio ao Governo (PT, PDT, PSB, PCdoB, PRB)</b>	
Walter Pinheiro	1. José Pimentel
Humberto Costa	2. Acir Gurgacz
Ana Rita	3. Lindbergh Farias
Antônio Carlos Valadares	4. Inácio Arruda
<b>Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)</b>	
Flexa Ribeiro	1. Jayme Campos
Lúcia Vânia	2.
<b>Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC)</b>	
Eduardo Amorim	1. Gim
Blairo Maggi	2. Armando Monteiro
<b>PSD</b>	
	1. Sérgio Petecão

70 - Sen. João Alberto Souza



3ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir Parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012, adotada em 06 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.", a realizar-se em 05 de março de 2013, terça-feira, às 14h30, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, Senado Federal.

DEPUTADOS	
TITULARES	SUPLENTES
<b>PT</b>	
Geraldo Simões 	1. Jorge Bittar
José Guimarães 	2. Iriny Lopes 
<b>PMDB</b>	
Edinho Bez 	1. Fátima Pelaes 
Manoel Junior 	2. Eduardo Cunha 
<b>PSD</b>	
Marcos Montes 	1. Roberto Santiago 
Eduardo Sciarra 	2. Ademir Camilo 
<b>PSDB</b>	
Cesar Colnago 	1. William Dib
<b>PP</b>	
Beto Mansur 	1. Cida Borghetti
<b>DEM</b>	
Onyx Lorenzoni 	1. Mendonça Filho
<b>PR</b>	
Milton Monti 	1. Wellington Fagundes
<b>PSB</b>	
Márcio França 	1. Glauber Braga 
<b>PDT</b>	
Paulo Pereira da Silva 	1. Sueli Vidigal
<b>Bloco (PV, PPS)</b>	
Arnaldo Jardim 	1. Sarney Filho
<b>PTB</b>	
Nelson Marquezelli 	1. Jovair Arantes
<b>PSL</b>	
Vitor Paulo	1. Valtenir Pereira





**CÂMARA DOS DEPUTADOS  
GABINETE DO DEPUTADO FEDERAL CESAR COLNAGO**

*Aprovado em  
06.03.2013*

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A ANALISAR A MP 595, DE 2012**

**REQUERIMENTO Nº 09 DE 2013**

**(do Sr . Cesar Colnago)**

*Requer sejam convidados representantes dos  
órgãos intervenientes / anuentes do Sistema  
Portuário, bem como a Associação Nacional das  
Empresas Permissionárias de Portos Secos,  
para debater os efeitos da MP 595, de 2012.*

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, requero a realização de audiência pública para debater efeitos das mudanças propostas no sistema Portuário pela Medida Provisória nº 595, de 2012, que dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuária, e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, com a presença dos seguintes convidados:

- Representante do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA;
- Representante da Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA;
- Representante do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA;
- Representante da Associação Nacional das Empresas Permissionárias de Portos Secos – ANPS.

*- Representante da Receita Federal*  
**JUSTIFICAÇÃO**

Possuímos um setor Portuário que movimenta mais de 700 milhões de toneladas de cargas, e do debate sobre a alterações a serem promovidas devem participar todos os entes envolvidos, inclusive os órgãos que possuem ações intervenientes e anuentes no Sistema, bem como da ANPS, que congrega, em todo o território nacional as empresas permissionárias de serviços públicos habilitadas a operar os serviços de regimes aduaneiros desenvolvidos em Portos Secos, categoria que será diretamente atingida pelas mudanças propostas no Sistema pela Medida Provisória 595, de 2012..

*Indevidido - Receita Federal*

Sala da Comissão, em de março de 2013.

*[Assinatura]*  
**Deputado CESAR COLNAGO  
(PSDB - ES)**

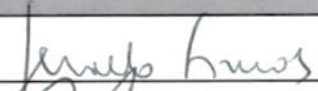
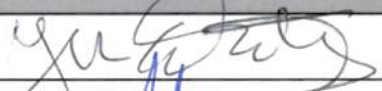
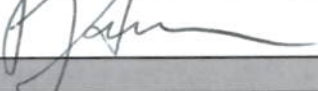



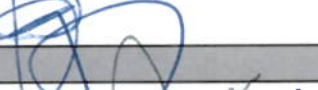
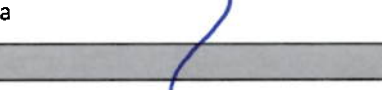

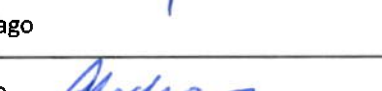
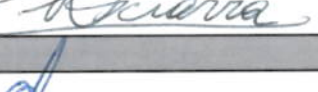
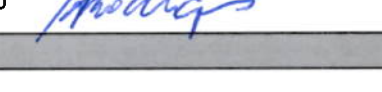




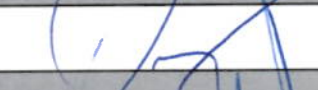

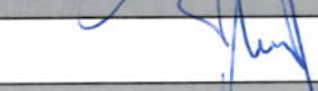


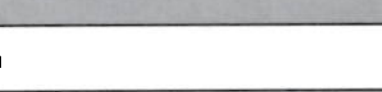










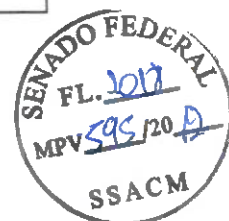
4ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir Parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012, adotada em 06 de dezembro de 2012, que "Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências.", a realizar-se em **06 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, Senado Federal.

SENADORES	
TITULARES	SUPLENTES
<b>Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PV)</b>	
Romero Jucá	1. Ciro Nogueira
Eduardo Braga	2. Lobão Filho
Ricardo Ferraço	3. Vital do Rêgo
Eunício Oliveira	4. Clésio Andrade
Kátia Abreu	5. Sérgio Souza
<b>Bloco de Apoio ao Governo (PT, PDT, PSB, PCdoB, PRB)</b>	
Walter Pinheiro	1. José Pimentel
Humberto Costa	2. Acir Gurgacz
Ana Rita	3. Lindbergh Farias
Antônio Carlos Valadares	4. Inácio Arruda
<b>Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)</b>	
Flexa Ribeiro	1. Jayme Campos
Lúcia Vânia	2.
<b>Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC)</b>	
Eduardo Amorim	1. Gim
Blairo Maggi	2. Armando Monteiro
<b>PSD</b>	
	1. Sérgio Petecão



4ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir Parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012, adotada em 06 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.", a realizar-se em **06 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, Senado Federal.

DEPUTADOS	
TITULARES	SUPLENTES
<b>PT</b>	
Geraldo Simões 	1. Jorge Bittar 
José Guimarães 	2. Iriny Lopes 
<b>PMDB</b>	
Edinho Bez 	1. Fátima Pelaes 
Manoel Junior 	2. Eduardo Cunha 
<b>PSD</b>	
Marcos Montes 	1. Roberto Santiago 
Eduardo Sciarra 	2. Ademir Camilo 
<b>PSDB</b>	
Cesar Colnago 	1. William Dib 
<b>PP</b>	
Beto Mansur 	1. Cida Borghetti 
<b>DEM</b>	
Onyx Lorenzoni 	1. Mendonça Filho 
<b>PR</b>	
Milton Monti 	1. Wellington Fagundes 
<b>PSB</b>	
Márcio França 	1. Glauber Braga 
<b>PDT</b>	
Paulo Pereira da Silva 	1. Sueli Vidigal 
<b>Bloco (PV, PPS)</b>	
Arnaldo Jardim 	1. Sarney Filho 
<b>PTB</b>	
Nelson Markezelli 	1. Jovair Arantes 
<b>PSL</b>	
Vitor Paulo 	1. Valtenir Pereira 

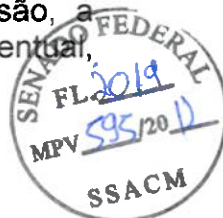




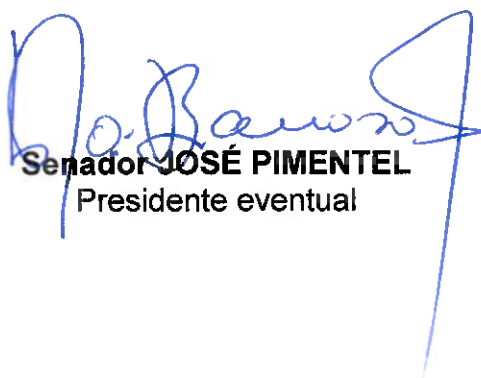
SENADO FEDERAL  
SECRETARIA-GERAL DA MESA  
SECRETARIA DE COMISSÕES  
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES MISTAS

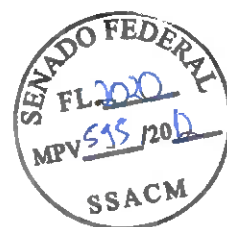
**ATA DA 1ª. REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA DESTINADA A EXAMINAR E EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 595, DE 2012, ADOTADA EM 06 DE DEZEMBRO DE 2012 E PUBLICADA EM 07 DE DEZEMBRO DE 2012, QUE “DISPÕE SOBRE A EXPLORAÇÃO DIRETA E INDIRETA, PELA UNIÃO, DE PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS E SOBRE AS ATIVIDADES DESEMPENHADAS PELOS OPERADORES PORTUÁRIOS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS”, DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 54ª LEGISLATURA, REALIZADA NO DIA 20 DE FEVEREIRO DE 2013, ÀS 15h HORAS, NO PLENÁRIO Nº 02, DA ALA SENADOR NILO COELHO, DO SENADO FEDERAL.**

Às quinze horas e cinquenta minutos do dia vinte de fevereiro de dois mil e treze, na Sala número 2 da Ala Senador Nilo Coelho, sob a Presidência eventual do Senhor Senador José Pimentel, 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, Sérgio Souza, Inácio Arruda, Gim e Armando Monteiro; e dos Deputados Geraldo Simões, José Guimarães, Edinho Bez, Manoel Junior, Iriny Lopes, Fátima Pelaes, Eduardo Cunha, Eduardo Sciarra e Ademir Camilo. Registra-se a presença de parlamentar não membro da Comissão, o Deputado Alex Canziani. Deixam de comparecer os demais membros. Havendo número regimental, a Presidência declara aberta a presente Reunião. O Deputado Paulo Pereira da Silva, apoiado pelo Deputado Glauber Braga, levanta questão de ordem sobre a retirada de assinatura da lista de presença. O Deputado Eduardo Cunha contradita e o Presidente José Pimentel indefere a questão de ordem. Usam da palavra o Deputado Milton Monti, Beto Mansur e Eduardo Braga. O Deputado Arnaldo Jardim levanta questão de ordem sobre impedimento da reunião durante deliberação no plenário em uma das Casas. O Presidente José Pimentel indefere a questão de ordem. Usam da palavra os Deputados Glauber Braga, Beto Mansur, Eduardo Braga, Paulo Pereira da Silva, Paulo Rubem Santiago, Márcio França e Milton Monti. O Senador José Pimentel, presidente eventual, comunica a existência de acordo das lideranças das duas Casas e passa a Presidência ao Deputado Eduardo Braga. O Deputado Eduardo Braga anuncia que são indicados os nomes do Deputado José Guimarães e do Senador José Pimentel para assumir, respectivamente, a Presidência e Vice-Presidência da Comissão. Submetidos os nomes indicados ao Plenário, são aprovados por aclamação. Assume a direção dos trabalhos o Senador José Pimentel, Vice-Presidente eleito da Comissão, que, ato contínuo, designa o Senador Eduardo Braga como Relator e o Deputado Manoel Junior como Relator Revisor. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a Reunião às dezesseis horas e trinta e nove minutos, lavrando eu, Marcos Machado Melo, Secretário da Comissão, a presente Ata, que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente eventual,



Senador José Pimentel, e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com o registro das notas taquigráficas.

  
Senador JOSÉ PIMENTEL  
Presidente eventual



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

MP nº 595/2012 (1ª Reunião)

20/02/2013

(Texto com revisão.)

*(Manifestação da plateia.)*

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Eu quero registrar que a Câmara Federal recebe, com toda tranquilidade, todo e qualquer cidadão ou cidadã deste País. Recebemos com todo carinho, com toda atenção. Mas pedimos aos mesmos que também tenham uma postura que não atrapalhe nossos trabalhos. Portanto, sejam bem-vindos ao nosso Congresso Nacional e queremos vocês sempre aqui, mas com um ambiente em que possamos trabalhar. *(Pausa.)*

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

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

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Deputado Paulinho, aqui no canto esquerdo.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Pois não, nosso Líder Paulo.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Queria fazer uma questão de ordem.

Para a 595, a impressão que a gente tem é de que não há quórum. Qual o procedimento que o senhor vai adotar?

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Nós tivemos, na 595, a assinatura, de Senadores: Romero Jucá, Walter Pinheiro, Humberto Costa, Ana Rita, José Pimentel. E mais: Senador Gim, Senador Armando, Senador Blairo e Senador Sérgio Souza, que é suplente. Um, dois, três, quatro, cinco; um suplente, seis; com Blairo, sete, e Gim, oito. Então, no Senado, nós temos oito membros, porque são 14 titulares.

Na Câmara, também temos 14 Deputados. Foi assinado, pelos Deputados titulares: Geraldo Simões, José Guimarães. Então, o PT tem dois; embora tenham assinado três, contam dois. Pelo PMDB, assinaram os quatro, mas são dois, o Deputado Edinho Bez e Manoel Junior, que são os titulares; mas quatro.

Tivemos mais as assinaturas dos Deputados Beto Mansur, titular; Milton Monti, titular; Glauber Braga, suplente; Paulo Pereira da Silva, titular; e Valtenir Pereira, titular.

**O SR. GLAUBER BRAGA** (PSB – RJ) – Presidente, questão de ordem, art. 12.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Só um minutinho.

**O SR. GLAUBER BRAGA** (PSB – RJ) – Pois não.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Portanto, tivemos assinatura de 10 Parlamentares. A presença está registrada, No entanto, temos algumas assinaturas que, depois de assinadas, foram riscadas.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Não, calma!

O quórum existe. O que podemos fazer, no passo seguinte, é esses Parlamentares votarem contra o processo, porque, uma vez o quórum registrado, não se retira quórum; pede-se verificação da votação e a reunião pode cair.

**O SR. GLAUBER BRAGA** (PSB – RJ) – Presidente, por favor, art. 12 do Regimento Comum.

A presença dos Parlamentares, dos Senadores e Deputados nesta Comissão tem uma relação direta com a vontade subjetiva de cada Parlamentar em poder estar presente. Se há uma manifestação do Parlamentar que diz claramente que retirou a sua assinatura, a vontade do Parlamentar, que é suprema, não pode ser estabelecida como se a presença dele estivesse efetivada, até porque cada Parlamentar pode aqui ter a posição de se levantar e sair da reunião.

Então, gostaria que V. Exª ponderasse e que não houvesse a instalação dessa Medida Provisória hoje, porque a gente tem um processo que fere de morte os portos brasileiros...

*(Manifestação da plateia.)*

**O SR. GLAUBER BRAGA** (PSB – RJ) – E a gente precisa claramente de mais tempo para que essa posição possa ser devidamente tomada.

Então, gostaria que a minha posição, como Parlamentar, que é subjetiva, não fosse



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

MP nº 595/2012 (1ª Reunião)

20/02/2013

configurada com o intuito de dar quorum para instalação desta Comissão.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Já tivemos muitas matérias polêmicas nesta Casa...

**O SR. EDUARDO CUNHA** (PMDB – RJ) – Presidente, queria contraditar.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Deputado Eduardo Cunha.

**O SR. EDUARDO CUNHA** (PMDB – RJ) – Existe a diferença entre a figura da presença e da figura da obstrução. Pelo Regimento, só o fato de usar a palavra já significa a confirmação de presença para efeito de quórum. Existe uma diferença de quórum. Só pelo fato de o Parlamentar vir ao microfone falar, ele não pode dizer que não está presente. Já conta no quórum. Então, para efeito de quórum, o quórum foi tomado pela presença, na medida em que a presença constitui o quórum.

Então, V. Exª pode dar sequência ao processo e cabe aos Parlamentares, legitimamente, verificar, obstruir, fazer qualquer tipo de procedimento regimental que possa impedir, atrasar ou mesmo contestar deliberações, porém presença de quórum não cabe mais, na medida em que foi tido presente.

**O SR. PAULINHO DA FORÇA** (PDT – SP) – Eduardo, por favor, só para uma questão de esclarecimento.

Qual é o artigo do Regimento que você está citando? Só para a gente entender o que você está falando.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – O Regimento da Casa determina que o registro das presenças...

**O SR. PAULINHO DA FORÇA** (PDT – SP) – Em qual das Casas?

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Em ambas, Câmara e Senado.

O registro da presença para fins de deliberação do plenário é a presença assinada no painel. Na comissão permanente e na comissão especial, é a lista de presença assinada. Então, é esse o critério que o Regimento determina.

**O SR. PAULINHO DA FORÇA** (PDT – SP) – Sr. Presidente, agora, se o Deputado retirou a sua assinatura e se é a lista de presença, ela não pode constar, independentemente se estamos aqui ou não.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – O passo seguinte é a obstrução ou a votação contrária. Não existe a possibilidade de, no painel da Câmara e no painel do Senado, uma vez registrada a presença, ela não ser computada. Cabe ao Parlamentar ou obstruir ou votar contra.

**O SR. MILTON MONTI** (PR – SP) – Sr. Presidente, por favor. Deputado Milton Monti.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Pois não, Milton.

**O SR. MILTON MONTI** (PR – SP) – Queria fazer aqui uma ponderação no sentido de contribuir para o encaminhamento da matéria.

Essa, notoriamente, é uma matéria extremamente polêmica e nós somos uma Casa política. As formas de obstruir, retirando assinatura, sendo considerada ou não sendo, é uma discussão regimental que vai nos tomar tempo, e não vamos chegar a lugar algum. Se nós formos prosseguir e for solicitada a verificação de quórum, e os Deputados que retiraram a assinatura, inclusive eu, não votarmos, não vai dar quórum, não se vai instalar a Comissão!

Eu peço a V. Exª que, levando em conta essa minha ponderação, nós possamos marcar uma outra data – pode ser amanhã ou outro dia – para instalarmos esta Comissão.

Veja, é uma Comissão polêmica. Eu acho que, inclusive, na instalação da Comissão, muitos dos parlamentares pretendem pelo menos esboçar o seu posicionamento. E, nessa reunião em que estamos instalando, de roldão, várias medidas provisórias, várias Comissões, isso não vai ser possível.

Então, eu faço uma ponderação a V. Exª, aos demais Líderes da Casa, ao Líder do Governo – que está presente e que vai relatar esta medida provisória: que nós possamos deixar isso para outra oportunidade.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Outro nobre Deputado tinha...

Pois não.

**O SR. EDUARDO CUNHA** (PMDB – RJ) – Pimentel, quando você assina uma lista de



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

MP nº 595/2012 (1ª Reunião)

20/02/2013

presença, você tem a necessidade da conferência da assinatura do parlamentar que assinou essa lista de presença. Eu assinei essa lista de presença e rabisquei para retirar a minha assinatura.

Portanto, V. Exª vai ter como conferir essa lista de presença de que maneira?

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – A intervenção de V. Exª é a confirmação da assinatura.

Mais alguém? (*Risos.*)

**O SR. EDUARDO CUNHA** (PMDB – RJ) – Não, não, não! No meu caso, sim, mas outros...

Não, claro, isso é lógico! Isso é lógico. Eu estou dizendo de uma assinatura, da minha assinatura. Existem mais assinaturas que estão retiradas, e, portanto, V. Exª não terá como conferir se a pessoa não vier aqui confirmar.

**O SR. GLAUBER BRAGA** (PSB – RJ) – Sr. Presidente, com todo o respeito...

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

**O SR. GLAUBER BRAGA** (PSB – RJ) – Nós sabemos que V. Exª tem total legitimidade para deliberar sobre essa questão, mas foi feita uma pergunta, e uma pergunta importante.

O Deputado Eduardo Cunha fez as suas ponderações, da motivação e dos motivos pelos quais essas assinaturas deveriam ser consideradas. E ele disse isso baseado no Regimento Interno ou da Câmara dos Deputados ou do Senado Federal, ou no Regimento Comum. Para que a gente possa recolher essa disposição e não manter, inclusive, essa posição relacionada às nossas assinaturas, eu gostaria muito de pedir a V. Exª que citasse, ou ao próprio Deputado Eduardo Cunha, quais são os dispositivos do Senado Federal, da Câmara dos Deputados ou do Regimento Comum que estão sendo arguidos – pedido que já foi feito pelo Deputado Paulo Pereira –, para que essa deliberação seja realizada, passando por cima da vontade subjetiva de cada Deputado e Senador presente.

**O SR. EDUARDO CUNHA** (PMDB – RJ) – Para contraditar mais uma vez, Sr. Presidente, se V. Exª o permitir.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. Bloco/PT – CE) – Pois não, Deputado Eduardo Cunha.

**O SR. EDUARDO CUNHA** (PMDB – RJ) – Em primeiro lugar, o Deputado Glauber fez uma questão de ordem que cabe a V. Exª recolher após a contradita, decidir ou decidir *a posteriori*, se assim o entender. O fato de V. Exª decidir ou não decidir não impede a continuidade do andamento da Comissão.

Em segundo lugar, nem no Regimento Comum, nem no Regimento de nenhuma das duas Casas – do Senado e da Câmara –, há previsibilidade de retirada de quórum. Não existe. Então, não há previsão expressa. Só há previsão de quórum.

Então, a previsão regimental de que a palavra na Comissão caracteriza quórum é jurisprudência farta, decidida em várias das questões de ordem, e, se o Presidente a recolher, pegará todas as questões de ordem acerca disso e verá as decisões de Plenário considerando a intervenção como participação de quórum.

Assim, V. Exª pode recolher a questão de ordem e subsidiar a decisão inclusive com a palavra do Presidente do Congresso Nacional, a quem cabe, em última instância, a decisão da questão de ordem, pois se trata de uma Comissão Mista e, conseqüentemente, caberá a ele dirimir a questão de ordem que põe em dúvida a instalação ou não de uma Comissão Mista.

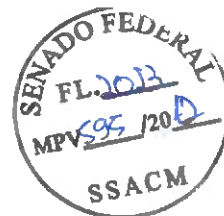
**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. Bloco/PT – CE) – A Mesa já tem condições de dirimir a questão.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Deputado Eduardo Cunha, isso pode ser uma esperteza, mas não está no Regimento.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. Bloco/PT – CE) – A fundamentação da questão de ordem é o art. 12 do Regimento Comum.

O que diz o art. 12? “Art. 12. Os trabalhos da Comissão Mista somente serão iniciados com a presença mínima do terço de sua composição.”

São 14 membros do Senado e 14 membros da Câmara; assim, um terço dessa composição



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

MP nº 595/2012 (1ª Reunião)

20/02/2013

remonta a exatamente cinco. E nós temos número suficiente no Senado e temos número suficiente na Câmara. Além dos que estão com a assinatura não adulterada, três outros já fizeram uso da palavra, o que é registrado para fins de presença. Portanto, há quórum.

Indefiro a questão de ordem.

**O SR. BETO MANSUR (PP – SP)** – Sr. Presidente, pela ordem.

**O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. Bloco/PT – CE)** – Pois não, Deputado.

**O SR. BETO MANSUR (PP – SP)** – Sr. Presidente, eu queria ponderar a V. Exª e aos nossos colegas que, embora eu tenha retirado a minha assinatura, eu, pessoalmente, quero discutir essa questão, até porque existe uma medida provisória já em vigor, e nós, que defendemos os portos públicos e também o trabalho de quem opera neles, precisamos ganhar tempo, até porque existe uma legislação hoje que prejudica os portos públicos e prejudica o trabalho. Então, pondero que mais tempo para discutirmos seria muito importante.

O que nós fizemos com a retirada dessas assinaturas? Nós, na verdade, quisemos – e esta Casa é política – fazer um ato político contra a tentativa de empurrar goela abaixo uma legislação que não foi discutida nem com quem trabalha em porto...

*(Manifestação da plateia.)*

**O SR. BETO MANSUR (PP – SP)** – ... muito menos com quem opera o setor portuário, que são os empresários, principalmente no setor público.

Então, Senador, eu pondero a V. Exª, respeitando a posição da Mesa, que nós até podemos instalar a Comissão e que passemos a voto. Se os Deputados aqui presentes – e, possivelmente, V. Exªs têm mais votos no Senado –, conseguirmos não dar quórum mediante a votação na Câmara dos Deputados, a Comissão não se instala, e, assim, formalizaremos um ato político, que é, na verdade, o que nos interessa.

O que nós precisamos é de tempo para discutir com o Governo, uma vez que não aceitamos essa medida provisória goela abaixo.

*(Manifestação da plateia: "Muito bem!")*

**O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. PT – CE)** – Permitam-me fazer a seguinte ponderação: para toda matéria polêmica, a maneira que nós temos de construir os consensos possíveis é através do diálogo. E já tivemos outras medidas provisórias tão polêmicas quanto esta, como foi o caso concreto do setor energético.

Não há intenção alguma por parte da Câmara ou do Senado em fazer descer goela abaixo nenhum tema, até porque ele não se sustentaria no plenário da Câmara nem no plenário do Senado.

Esta matéria será objeto de muitas audiências públicas. Tanto assim que, uma vez constituída a Mesa Diretora, o passo seguinte será aprovar um plano de trabalho, construído com base no diálogo, construído com os vários setores. E toda a sociedade brasileira tem muito interesse nessa matéria.

Devemos realizar aqui – evidente que já estou avançando sobre nossos pares no que diz respeito aos passos seguintes – um conjunto de audiências públicas, identificando quais os pontos comuns, quais os pontos divergentes e sobre estes construir as alternativas. Esse processo se inicia, no Congresso Nacional, com a instalação da Comissão Mista, o que estamos fazendo hoje. O passo seguinte, agora, é eleger o Presidente e o Vice, a fim de que estes designem o relator e o revisor.

Portanto, como instalada já está a Comissão, o que agora vamos enfrentar é se queremos ter mais tempo para a realização das audiências públicas, das diligências que aqui forem apresentadas. E, quanto mais cedo nós instalarmos os trabalhos, mais tempo nós teremos, porque a medida provisória, como todos nós sabemos, tem um prazo de 120 dias. E não tenham dúvida de que o Parlamento cumprirá com as suas obrigações regimentais.

Portanto, eu faria um apelo aos nossos pares, para que nós elegêssemos a Mesa Diretora com o compromisso de que, antes de eleger o Presidente, o Vice, o Relator e o Revisor, vamos aprovar um plano de trabalho, discutido com todos os Pares, de maneira que tenhamos um ciclo de audiências públicas. E vamos conduzir o processo.

Não haverá nenhum atropelamento, até porque seria um equívoco político assim proceder. A intenção nossa é, no Parlamento, fazer um debate tão aprofundado quanto o foi no setor elétrico. É evidente



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

MP nº 595/2012 (1ª Reunião)

20/02/2013

que, na caminhada, vamos ter muitas mudanças, o que é natural no Parlamento. E haverá um ou outro ponto em que, efetivamente, não haverá unidade. Quanto a esse ponto em que não há unidade, há dois caminhos: um é o de deliberar no voto, e o outro é o de retirar, se for assim, da medida provisória, para se aprofundar a discussão. Fizemos isso no setor elétrico, e, ao término, a sociedade, hoje, entende que foi o melhor caminho.

Portanto, eu pediria aos nossos pares que nos permitissem eleger a Presidência e a Vice-Presidência e fazer a nomeação do Relator e do Revisor, com esse compromisso.

Na fase primeira, eu não iria ficar na Mesa Diretora – sou membro titular –, mas, em face da magnitude dessa matéria, do que ela representa, e a pedido do nosso Senador Eduardo Braga, Líder do Governo no Senado – eu sou Líder do Governo no Congresso –, nós dois vamos estar na Mesa Diretora, ao lado dos outros membros, exatamente para assegurar esse debate franco e duro na política, como sabemos que vai acontecer, mas sem atropelar ninguém.

Eu faria um apelo aos nossos companheiros para que pudéssemos fazer isso. Instalada, ela já está. Temos quórum? Temos. Vamos, agora, eleger o Presidente e o Vice. Pode-se pedir verificação? Isso é legítimo, é regimental. Só que isso, com toda a fraternidade com que a gente tem trabalhado, só vai retardar o início dos nossos trabalhos. O prazo da medida provisória está contando, e sou um daqueles que entendo que é preferível nós aproveitarmos bem o nosso tempo, fazendo esse debate político em torno do projeto e de alternativas, corrigindo aquilo que entendermos que precisa ser alterado.

Não tenha dúvida de que essa medida provisória, ao ser concluída a sua discussão nesta Comissão e no Plenário, não será a que aqui chegou. Ninguém tem dúvida sobre isso.

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

**O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. PT – CE) –** Deputado Paulinho, V. Exª tem a palavra, por gentileza.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP) –** Quero só apresentar uma questão.

Primeiro, quero dizer que o Senador Eduardo é meu amigo de muitos anos, mas nós tínhamos uma preferência pela Relatoria. Indicamos outro nome, mas este não foi aceito pelo Governo. E temos procurado, até através do Presidente da Câmara, receber uma comissão de portuários.

**O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) –** Recebemos hoje.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP) –** O Senador Eduardo Braga não recebeu. Aliás, não atendeu nem telefonema.

**ORADOR NÃO IDENTIFICADO (Fora do microfone.) –** Foi procurado, Deputado, pelos estivadores de Manaus!

**O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. PT – CE) –** Como ele não...

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

**O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. PT – CE) –** Sem querer atrapalhar...

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP) –** Peço-lhe só um minuto, só um minuto!

**O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. PT – CE) –** Sem querer atrapalhar, Deputado Paulinho...

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP) –** É que eu queria dizer exatamente sobre isso que o senhor está dizendo. Vai ser uma democracia razoável, bonita até, pelo que o senhor falou. Agora, se o Relator nem recebe os portuários, como é que haverá essa democracia?

*(Manifestação da plateia.)*

**O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. PT – CE) –** Deixem-me ponderar que o Senador Eduardo Braga, cauteloso nas suas tarefas, como ainda não foi nomeado Relator, estava tentando se resguardar. Isso é fato, é fato.

Portanto, dando posse ao Presidente e ao Vice, haverá exatamente a certeza de que, hoje, sairemos daqui com o Relator e com o Revisor definidos, para podermos fazer esse debate.

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

**O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. PT – CE) –** Tem a palavra o Senador Eduardo Braga.



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

MP nº 595/2012 (1ª Reunião)

20/02/2013

**O SR. EDUARDO BRAGA** (PMDB – AM) – Sr. Presidente, tendo sido citado nominalmente pelo querido amigo e nobre Deputado Paulinho, eu gostaria de dizer o seguinte: evidentemente, estou na qualidade de possível Relator e não posso me reunir sem ser o Relator. Agora, para que o nobre Deputado tenha uma dimensão disso, quero dizer que minha secretária, por exemplo, estava trocando mensagens comigo, para que, ao término da instalação da Comissão, a primeira reunião que eu tivesse fosse exatamente com uma comissão de membros dos trabalhadores portuários no gabinete da Liderança do Governo.

Portanto, podemos fazer isso, inclusive, Deputado Paulinho, tão logo se encerre esta reunião. Hoje, podemos sair daqui com uma comissão para que se reúna na Liderança do Governo, sem nenhuma dificuldade.

**O SR. ARNALDO JARDIM** (PPS – SP) – Pela ordem, Sr. Presidente.

Sr. Presidente, Deputado Arnaldo Jardim, para fazer, primeiro, duas observações. Uma delas regimental: pedir a V. Ex<sup>a</sup>, que é tão zeloso, que atente para o fato de que não incorramos em nenhum contraditório que fragilize, depois, o próprio andamento da reunião, se nós deliberamos. Porque instalar V. Ex<sup>a</sup> já deu por instalada a Comissão, mas não podemos deliberar enquanto houver um processo deliberativo acontecendo em uma das Casas. Eu saí agora da Câmara dos Deputados, e nós estávamos em veio da votação do 582. Então, que isso seja observado, do ponto de vista regimental.

Enquanto isso, porque sei que V. Ex<sup>a</sup> só prosseguirá em deliberação se eu estiver definitivamente esclarecido e contornado, eu queria, entrando no mérito do trabalho aqui, me arriscar... *(Pausa.)*

Eu queria me arriscar a avançar em alguns pontos.

Eu e V. Ex<sup>a</sup>, ao lado de alguns outros parlamentares do Senado e da Câmara, participamos da Medida 579. E é verdade que garantimos um processo de discussão intensa lá. *(Pausa.)*

Eu tenho todo o tempo para que os cumprimentos e as delicadezas todas se processem. *(Palmas.)*

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Desculpe, ilustre Deputado Arnaldo Jardim. Por gentileza.

*(Tumulto no recinto.)*

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Pela ordem, está com a palavra o Deputado Arnaldo Jardim.

**O SR. ARNALDO JARDIM** (PPS – SP) – Muito obrigado, Senador Pimentel.

Eu sou a favor de que nós busquemos aqui estabelecer um plano de trabalho. E V. Ex<sup>a</sup>, ao lado do Senador Renan Calheiros – eu também concorri para isso –, fez isso em relação à Medida Provisória nº 579, como eu disse. Eu queria, primeiro, propor um limite de prazos. Nós podíamos olhar o calendário um pouco de trás para diante, está certo? A emenda tem prazo de vigência. O Governo deve ter um plano no que diz respeito a que momento gostaria que isso fosse colocado, e que nós pudéssemos exercer, particularmente aqui. O plenário é um momento nobre, especial, tanto da Câmara como do Senado, mas, sem dúvida, aqui os diálogos são mais intensos, são mais próximos, são mais aprofundados, pelas características próprias da Comissão. Por isso eu queria pedir que houvesse não simplesmente uma designação, mas, antes até da designação, que pudesse haver – e aí o apelo que faço ao Senador Eduardo Braga – uma proposta de calendário. Com que limite vamos trabalhar? Qual o número de audiências públicas? Que momentos teremos para debates aqui na Comissão? Aí começamos a inverter o formal por aquilo que é o mais importante, que é o mérito, a garantia de discussão de determinadas questões.

Então, respeitada, depois, a questão regimental, eu queria que fôssemos a favor e pudéssemos estabelecer esse prazo. Nós vamos trabalhar, eu e um conjunto de Deputados preocupados com esta medida, que temos a preocupação de estabelecer um processo isonômico entre os portos que se criam agora e os que já existiam anteriormente, para que não haja duplicidade de regras e, portanto, uma disfunção concorrencial. Nós queremos garantir que haja maior debate.

Então, que proposta nós podemos receber e deliberar aqui na Comissão? *(Palmas.)*

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Sobre a questão de ordem de estar



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

MP nº 595/2012 (1ª Reunião)

20/02/2013

funcionando uma sessão extraordinária da Câmara Federal. Esta matéria já foi enfrentada pelas comissões mistas. O Regimento Comum não trata dessa matéria e o Regimento Comum determina que quando ali não é especificado, aplica-se o Regimento do Senado Federal, que apenas determina, como eu diria, o impedimento de deliberação e o adiamento dos trabalhos quando a sessão é deliberativa. Essa matéria já foi à Presidência da Câmara, a Presidência da Câmara fez uma consulta ao Presidente do Congresso Nacional, e, na primeira reunião do Congresso Nacional, essa consulta deverá ser respondida. Mas, aqui no Senado Federal, nós já temos um conjunto de deliberações de que os trabalhos das comissões permanentes, das comissões especiais, que é o caso da comissão mista, só têm impedimento de funcionar quando a sessão do Senado é deliberativa, ordinária deliberativa.

**O SR. ARNALDO JARDIM (PPS – SP)** – Só para entender bem, Sr. Presidente. Houve a consulta ao Presidente da Câmara sobre esse dispositivo, preocupado de que não houvesse deliberação no momento em que esteja ocorrendo sessão, e essa resposta ainda não existe. Então, o senhor estaria se sustentando só no Regimento do Senado. Não seria mais sensato aguardar essa resposta à indagação do Presidente da Câmara, Sr. Presidente?

**O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. PT – CE)** – Essa posição do Regimento do Senado é aplicada há bastante tempo, e continua. Nunca tivemos nenhuma nulidade.

Segundo fator, o regimento após o Regimento Comum é o Regimento do Senado. Trata-se de uma hierarquia. E estou sendo informado de que a sessão da Câmara também já encerrou. Portanto, não há mais obstáculo de qualquer situação para se deliberar.

**O SR. GLAUBER BRAGA (PSB – RJ)** – Sr. Presidente, questão de ordem.

Partindo do pressuposto de que V. Exª já delimitou que a Comissão está instalada. Este Plenário vai deliberar exatamente sobre o quê? Eu gostaria que V. Exª pudesse esclarecer se é a eleição da Mesa ou se mais algum tema a ser deliberado, para que possa ser feito, caso seja essa a deliberação de alguns parlamentares, o pedido de verificação.

**O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. PT – CE)** – É a eleição do presidente e do vice, para que ele possa designar o relator e o revisor, e imediatamente começar esse processo do plano de trabalho, dos prazos, o que o nosso nobre Deputado Arnaldo já tinha que estar aqui apresentando.

Portanto, eu faria um apelo aos nossos pares, para que nós ficássemos com um tempo maior de trabalho na comissão mista, nós pudéssemos eleger o presidente e o vice, nomear o relator e o revisor e, imediatamente, começar o diálogo. Não sei se o nosso...

Por acordo político o relator será o Senador Eduardo Braga, para que nós já pudéssemos, hoje ainda, começar esse diálogo de construção desse calendário, desse conjunto de medidas que aqui estão sendo apresentadas.

Sem eleger a Mesa, a gente não tem, formalmente, como começar. Informalmente, é evidente, temos espaço para trabalhar. Mas eu prefiro trabalhar formalmente, porque, a partir daí, todos os atores sociais, as suas representações legítimas, que são todas, os nossos Pares pudessem conduzir esse processo. Um trabalho que vai ser difícil; vamos ter momentos de muita tensão – sabemos disso –, mas uma coisa é certa, com todo respeito, com toda atenção, vamos tratar essa matéria, para que possamos, ao final, ter o melhor desenho. E o melhor desenho quem vai deliberar são os pares desta Comissão.

Portanto, eu pediria aos nobres Deputados, se nós pudéssemos avançar para eleger a Mesa dos trabalhos, com esse compromisso... Antes, eu não iria ficar na Mesa dos trabalhos; vou ficar na vaga que cabe ao nosso Bloco aqui no Senado, que é de vice-presidente, para estar ao lado dos nossos pares, colaborando nesse debate, nessa discussão. E o presidente da comissão vai ser o Deputado José Nobre Guimarães, que é o Líder do PT na Câmara, para que possamos ter esse processo. E o Relator vai ser o Líder do Governo no Senado, o Senador Eduardo Braga, que será o passo seguinte.

Pois não, nobre Deputado Beto.

**O SR. BETO MANSUR (PP – SP)** – Meu querido Braga, que será o relator, nós também somos amigos de longa data. Eu ouvi do relator, até ponderei com o Paulinho da Força e com os Deputados que estão envolvidos nesse processo.

Faço aqui, eventualmente, uma sugestão aos nossos pares, até porque a questão é muito





## SECRETARIA-GERAL DA MESA

## SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA

## SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES

MP nº 595/2012 (1ª Reunião)

20/02/2013

polêmica e a gente não tem tempo: queria perguntar ao nosso Senador se, depois de eleito, o relator da matéria recebe as lideranças que estão aqui presentes junto com os Parlamentares, até porque o pessoal é trabalhador e veio de muito longe.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (PMDB – AM) – Deputado Beto Mansur, na hora! Terminada a nossa reunião, imediatamente, nós nos reuniremos.

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

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Deputado Paulo Rubem.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Eu queria complementar o seguinte...

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Nobre Deputado Paulo Pereira, só o Paulo Rubem... É a vez dos Paulo, viu?

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Ah, está bem! Desculpe-me.

**O SR. PAULO RUBEM SANTIAGO** (PDT – PE) – Sr. Presidente, prezados Senadores e Deputados, cumprimento o futuro...

Senadores e Deputados. Cumprimento o futuro relator, Senador Eduardo Braga.

Ouvi atentamente aqui as exposições e as intervenções dos Deputados e Senadores e tomo como empréstimo aqui uma referência feita pelo Senador Pimentel do que ocorreu na MP do setor energético, da qual eu tive a honra de fazer parte, indicado pelo PDT.

Nós temos que assegurar o calendário das audiências públicas não só porque esse é um tema único, contido numa medida provisória, mas porque, ao ouvirmos aqui tanto operadores portuários e outras categorias econômicas quanto, especialmente, o que vem acontecendo com as diversas categorias de trabalhadores da beira do cais, em vários portos do Brasil, nós vamos ver que essas audiências serão fundamentais para que nós não permitamos, primeiro, que se repitam os abusos e as arbitrariedades que têm sido feitas em diversos portos no Brasil.

Eu cito aqui o exemplo do Porto de Suape, no meu Estado, em Pernambuco, a partir de 2002, onde todo um processo foi construído em nome da competitividade, da modernização, da redução de tarifas, e lá o que se implantou foi um monopólio, que nos dois primeiros anos tentou subtrair direitos dos trabalhadores. Esse processo gerou uma gigantesca ação judicial. Agora se deu, há dois dias, por parte da Justiça, cinco dias de prazo para o grupo empresarial filipino pagar a causa que está orçada em R\$100 milhões de direitos negados aos trabalhadores portuários. (*Palmas.*)

Então, nós precisamos ter aqui o compromisso – e sei do comprometimento dos que integram esta Comissão – de olhar com aquela lupa de cientista caso a caso o que foi feito em nome do que, para que não passemos à sociedade gato por lebre. Aqui, o eleitor leigo aprovaria as intenções de imediato, mas nós sabemos que esse processo tem um conjunto de interesses. Há por trás disso o interesse de grandes grupos internacionais de se apropriarem da infraestrutura.

(*Manifestação das plateia.*)

**O SR. PAULO RUBEM SANTIAGO** (PDT – PE) – Em alguns casos até de forma monopolista. Não é por acaso que, hoje, a imprensa econômica destaca divergências dos setores empresariais com alguns dos aspectos dessa Medida Provisória.

Eu quero, portanto, Sr. Presidente, concluindo e agradecendo a concessão da palavra, defender aqui, como os demais fizeram, que sejamos profundos, analíticos na realização das audiências, porque o País não só quer ter melhores condições econômicas, mas jamais para atender aos conglomerados, aos monopólios, precarizando direitos fundamentais dos trabalhadores.

(*Manifestação da plateia.*)

**O SR. EDUARDO BRAGA** (PMDB – AM) – Sr. Presidente, se V. Ex<sup>as</sup> me permitem, eu queria apenas dizer ao Deputado Paulo, que acabou de fazer uso da palavra, que concordo em número, gênero e grau com a colocação de S. Ex<sup>a</sup>. Esse é um tema que não pode ser votado por esta Comissão e muito menos pelo Plenário da Câmara e do Senado sem que haja um amplo debate de convencimento dos membros desta Comissão. Portanto, o que quero dizer a V. Ex<sup>as</sup> é que, concluída esta etapa de instalação, escolha e designação do Presidente, Vice-Presidente, Relator e Relator Revisor...

(*Manifestação da plateia.*)



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

MP nº 595/2012 (1ª Reunião)

20/02/2013

**SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Volto a registrar: a vinda dos nossos trabalhadores é muito importante. Agora, eu peço silêncio sob pena, para o bom andamento dos trabalhos, de ter que tomar outra medida. Não quero tomar nenhuma medida. É matéria sobre a qual precisamos ouvir todos. Vamos, com tranquilidade, conduzir os trabalhos.

Eu pediria aos presentes que mantivéssemos a calma. Até agora estão indo tão bem os debates!

Com a palavra o Senador Eduardo Braga.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (PMDB – AM) – Apenas para concluir, Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr<sup>s</sup> Deputadas, Srs. Senadores e Sr<sup>s</sup> Senadoras.

Portanto, aqui, assumi um compromisso, caso venha a ser designado relator desta matéria. A primeira providência será já receber, Deputado Paulinho, uma comissão comandada pelos trabalhadores portuários, pelos representantes Deputados, Senadores, enfim, para uma primeira conversa, que eu não chamaria nem de reunião. Seria uma primeira conversa. E, a partir daí, apresentar um cronograma com os trabalhos da nossa Comissão, com audiências públicas, em que ouviremos, com absoluta transparência e com absoluta tranquilidade, os representantes da classe trabalhadora, os representantes dos empresários e também a parte do Governo, que terá de manifestar sua posição e tirar toda e qualquer dúvida. Acima de tudo, é preciso que não haja dúvida, para que nós possamos votar esta Medida Provisória na Comissão e no plenário, tanto da Câmara quanto do Senado.

Era isso, Sr. Presidente.

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

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. Bloco/PT – CE) – Passo já para V. Ex<sup>a</sup>. Primeiro, o Deputado Paulo Pereira.

**O SR. MÁRCIO FRANÇA** (PSB – SP) – Só para esclarecer, Presidente. V. Ex<sup>a</sup> mencionou que a intenção da Mesa é de que seja eleito o Deputado Guimarães para presidir. É isso?

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Regimentalmente, a Presidência cabe à Câmara.

**O SR. MÁRCIO FRANÇA** (PSB – SP) – Sim.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – E nós estamos indicando o Deputado José Nobre Guimarães para presidir. A Vice-Presidência cabe ao Senado. Para que todo esse conjunto de dirigentes, que estão conduzindo esse processo, tenha uma segurança ampla, como fizemos na medida provisória do setor elétrico, eu estou liberando o nosso nome, para ajudar, ao lado do relator, do revisor, do presidente, nesse processo, para dar segurança de que não vamos atropelar ninguém. E queremos construir.

**O SR. MÁRCIO FRANÇA** (PSB – SP) – É que, em toda instalação, Presidente, a partir do instante em que é eleito o presidente, ele assume a função em que está V. Ex<sup>a</sup> e nomeia um relator. Mas o Deputado Guimarães não está presente.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Por isso, há a figura do vice-presidente. Humildemente, este Senador, que é Líder do Governo no Congresso Nacional, está-se propondo a ser o Vice-Presidente, para que não haja prejuízo dos trabalhos.

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

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Deputado Paulo Pereira.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Presidente, vamos tentar resolver esse negócio. Queria, primeiro, dizer aos companheiros e companheiras parlamentares, Senadores e Deputados, que esta é uma questão – eu não diria nem grave – explosiva. Se esta Casa tratar como o Governo Federal tratou os trabalhadores até agora, eu diria: vocês serão responsáveis por uma paralisação histórica nos portos brasileiros. (*Palmas.*)

Então, eu sei que a medida provisória está em vigor, e vocês viram nesta semana uma coisa grave: uma empresa, já dentro do sistema da nova medida provisória, trouxe para cá os seus equipamentos e já trouxe junto o chinêsinho para descarregar os negócios. Entendeu?

(*Manifestação da plateia.*)

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Então, eu acho e eu apoiiei o Eduardo





## SECRETARIA-GERAL DA MESA

## SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA

## SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES

MP nº 595/2012 (1ª Reunião)

20/02/2013

Braga em todas as suas campanhas eleitorais até hoje – estive lá pessoalmente quando foi candidato a governador, prefeito, enfim. Então, sei dos compromissos que ele tem no Governo, mas sei também que ele não pode esquecer que tem compromisso também com os trabalhadores.

Eu queria sugerir aos companheiros aqui, primeiro, que nesta batalha, de instalação ou não, queremos aqui marcar uma posição com relação a isso. Então, nós queremos, Eduardo, o seguinte: primeiro, um compromisso seu, de receber agora a liderança dos trabalhadores. Primeira coisa.

Segunda, que o senhor marque para a próxima quarta-feira uma reunião da Comissão, já da Comissão instalada, e, na terça-feira da próxima semana, o senhor nos dê um calendário das atividades da Comissão, para que a gente possa analisar na quarta.

E, só avisando aos parlamentares, que há uma greve nacional programada de protesto para sexta-feira, das 7h às 13h, e na terça-feira, das 13h às 19h. Isso é só o começo da brincadeira.

*(Manifestação da plateia.)*

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP)** – Nós estamos às vésperas de uma safra recorde de grãos, e uma greve geral por tempo indeterminado nos portos brasileiros seria um caos. Seria um caos. Nós poderíamos dizer o seguinte: nós, trabalhadores, temos responsabilidade, sabemos disso. Agora, não pode o Governo querer passar medida provisória sem discutir, porque aí o pau vai quebrar, como eu tenho falado.

Então, se o senhor se comprometer agora de receber as lideranças que estão aqui – estamos aqui com os presidentes das três federações de portuários. Está aqui o Wilton, está aqui o Guterra e está aqui o Mário, que são presidentes das federações. Estamos aqui com os presidentes dos principais sindicatos de trabalhadores do Brasil, e, aqui, os parlamentares que se colocaram à disposição. Enfim, não há nenhum problema com pessoas que estão a favor da medida provisória. Se o senhor se comprometer com isso, nós tomamos fazer a instalação da comissão agora.

**O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM)** – Sr. Presidente, peço a palavra para poder responder a proposição do nobre Deputado Paulinho.

Em primeiro lugar, quero aqui, com absoluta tranquilidade, dizer o seguinte: todos aqui, a grande maioria, me conhece antes de eu ser Líder do Governo da Presidenta Dilma. Portanto, eu quero aqui tranquilizar aqueles que não me conhecem dizendo o seguinte: o nosso compromisso é acima de tudo com o País e, acima de tudo, com o povo brasileiro. E nós não iremos abrir mão das nossas convicções.

A função de Líder do Governo não se mistura e não se misturará com a função de relator, se assim for a vontade da Comissão e se eu for assim designado. O relator agirá de acordo com a sua consciência e de acordo com o compromisso que tem para com o País e para com o povo brasileiro.

E quero dizer ao Deputado Paulinho que, tão logo se encerre esta reunião, podemos ir ou para Liderança do Governo ou para uma outra sala aqui mesmo na área de comissões do Senado, para que possamos ter uma conversa inicial com as lideranças dos trabalhadores portuários que aqui estão com a representação parlamentar que entenda estar comprometida com esse movimento, para que possamos começar o diálogo.

E na semana que vem, como já é do conhecimento de muitos, apresentaremos o cronograma de trabalho em que estabeleceremos as datas das audiências públicas aqui na Comissão, a fim de ser debatido e aprovado por esta Comissão e possamos, então, dar início formal aos trabalhos de audiência pública e assim sucessivamente.

Portanto, há um compromisso absolutamente público a respeito da condução dos trabalhos.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP)** – Senador, a proposta que eu fiz é que fosse quarta-feira essa reunião.

Fiz uma proposta clara de que terça-feira se apresentasse o calendário e quarta-feira houvesse uma reunião da Comissão para discutir já o calendário.

**O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM)** – Sem nenhum problema. Nós entregamos à Presidência na terça-feira e, na quarta-feira, já submetemos à Comissão.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP)** – Então, nós estamos de acordo.

**O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. PT – CE)** – Deixe-me fazer a seguinte ponderação:



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

MP nº 595/2012 (1ª Reunião)

20/02/2013

nós vamos eleger agora a Mesa diretora dos trabalhos; em seguida, vamos suspender os trabalhos de instalação das medidas provisórias 596 em diante – vou lê-las daqui a pouco –; a instalação dessas outras comissões fica para amanhã, a partir das 9h30 neste mesmo plenário, para que possamos ainda hoje suspender os trabalhos e tratar dessas questões que o relator aqui apresenta com os nossos pares.

Nós vamos suspender porque há acordo.

**O SR. MILTON MONTI (PR – SP) – Sr. Presidente....**

**O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. PT – CE) – Podemos instalar logo? Para nós, não tem problema.**

**O SR. MILTON MONTI (PR – SP) – Sr. Presidente, Deputado Milton Monti, aqui na ponta.**

**O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. PT – CE) – Sr. Presidente, eu fui um dos primeiros a me manifestar, solicitando que pudéssemos talvez adiar um dia ou dois dias, mas o consenso aqui é no sentido de que esse assunto se resolva neste momento.**

O assunto é – não preciso repetir e repisar aqui – polêmico. Eu só quero registrar, Presidente, e cumprimentar V. Exª, o Relator, Senador Eduardo Braga, porque a ausência do Presidente da Comissão neste momento não é uma boa sinalização para esses trabalhos.

Veja: é o assunto mais polêmico que está sendo tratado no dia de hoje e, no entanto, o Deputado, por quem tenho a máxima consideração, não está presente. Não é uma boa sinalização que, inclusive, um Deputado do Partido do Governo dá aos trabalhadores ao Congresso Nacional e à sociedade brasileira.

Sinto muito. Nós vamos concordar, queremos colaborar e contribuir, mas não ficou bem a ausência do Presidente neste momento. *(Palmas.)*

**O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. PT – CE) – No acordo político, a relatoria cabe ao PMDB do Senado – está sendo indicado o Senador Eduardo Braga –, o relator revisor cabe à Câmara dos Deputados – está sendo indicado o Deputado Manoel Júnior –, a presidência cabe à Câmara dos Deputados – está sendo indicado o Deputado José Nobre Guimarães –, a vice-presidência cabe ao Senado Federal – está sendo indicado o Senador José Pimentel.**

Vou convidar o nosso Senador Francisco Dornelles para... *(Pausa.)*

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. PT – CE) – Então, convidar o próprio Eduardo Braga para presidir os trabalhos, a fim de que conduza a eleição e, depois, a gente inverte.**

Mas o Dornelles é membro sim. Está aqui.

**O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Ah! O Ciro entrou no lugar. Está certo.**

Consulto, portanto, o Plenário se podemos fazer a eleição da Mesa por aclamação?

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

Aprovado o procedimento de votação por aclamação, informo que foram indicados, pelas Lideranças, para Presidente o Deputado José Nobre Guimarães e para Vice-Presidente o Senador José Pimentel.

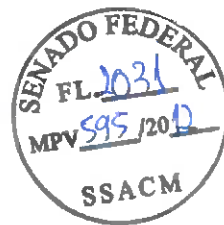
Os Srs. Parlamentares que concordam com as indicações permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Declaro, eleitos por aclamação, o Sr. Presidente, Deputado José Guimarães; e o Sr. Vice-Presidente, Senador José Pimentel.

Passo, novamente, a palavra ao nosso Presidente em exercício, nosso Vice-Presidente recentemente eleito pela Comissão, para dar prosseguimento ao trabalho. Portanto, devolvo a palavra ao Senador Pimentel.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP) – Senador, o senhor poderia já dizer o local da reunião?**

**O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Pode ser inclusive aqui mesmo na sala, tão logo a gente encerre as instalações das demais comissões, ou podemos ir a uma sala aqui ao lado. Aqui**



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

MP nº 595/2012 (1ª Reunião)

20/02/2013

mesmo.

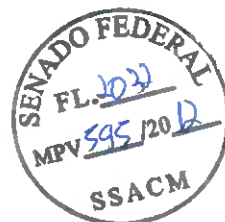
**O SR PRESIDENTE** (José Pimentel, PT – CE) – Deixe-me concluir aqui a parte formal e depois a gente já parte para as tratativas.

Designo, como Relator e Relator revisor da Medida Provisória em questão o Sr. Senador Eduardo Braga, Relator, e o Deputado Manoel Junior, Relator revisor.

Em face desse encaminhamento e com o compromisso de retomar os trabalhos sobre essa Medida Provisória, a estou instalando, por ter quórum, e adiando a eleição do presidente e do vice e a designação dos relatores para amanhã, a partir das 9h, das seguintes medidas provisórias.

Antes, lembrando que os trabalhos desta Comissão estão encerrados para fins de deliberação, mas vamos continuar trabalhando em torno da agenda das seguintes medidas provisórias.

*(Iniciada às 15 horas e 50 minutos, a reunião é encerrada às 16 horas e 39 minutos.)*





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

**ATA DA 2ª REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA DESTINADA A EXAMINAR E EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 595, DE 2012, ADOTADA EM 06 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 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 54ª LEGISLATURA, REALIZADA NO DIA 27 DE FEVEREIRO DE 2013, ÀS 14H30, NO PLENÁRIO Nº 02, DA ALA SENADOR NILO COELHO, DO SENADO FEDERAL.**

Às catorze horas e cinquenta e cinco minutos do dia vinte e sete de fevereiro de dois mil e treze, na Sala número dois da Ala Senador Nilo Coelho, sob a Presidência do Senhor Deputado José Guimarães, reúne-se a Comissão Mista da Medida Provisória nº 595, de 2012, com a presença das Senadoras Ana Rita e Kátia Abreu, dos Senadores Eduardo Braga, Humberto Costa, Antônio Carlos Valadares, Flexa Ribeiro, Eduardo Amorim, Sérgio Souza, José Pimentel, Lindbergh Farias, Inácio Arruda e Armando Monteiro; da Deputada Fátima Pelaes e dos Deputados Geraldo Simões, Edinho Bez, Manoel Júnior, Marcos Montes, Eduardo Sciarra, Beto Mansur, Onyx Lorenzoni, Milton Monti, Márcio França, Paulo Pereira da Silva, Arnaldo Jardim, Nelson Markezelli, Vitor Paulo, Roberto Santiago, Cesar Colnago e Glauber Braga. Deixam de comparecer os demais membros. Havendo número regimental, a Presidência declara aberta a presente Reunião. O Presidente passa a palavra ao Relator, Senador Eduardo Braga, para que apresente o cronograma de trabalho. Lido o plano de trabalho, é colocado em discussão. Após a leitura do cronograma, usam da palavra para discutir os Deputados Paulo Pereira, Geraldo Simões, Edinho Bez, Manoel Júnior, Marcos Montes, Roberto Santiago, Beto Mansur, Onyx Lorenzoni, Milton Monti, Márcio França, Glauber Braga e Arnaldo Jardim e o Senadores José Pimentel e Ana Rita. Colocado em votação, é aprovado o cronograma de trabalho (Requerimento nº 01 de 2013 - MPV 595/2012). Colocados em votação, são aprovados os Requerimentos nº 02, de iniciativa do Deputado Arnaldo Jardim, nº 03, com a retirada do nome do Sr. Roberto Nogueira - Presidente da Confederação Nacional do Comércio, 04 e 05, todos de iniciativa do Senador José Pimentel e nº 06, de autoria da Senadora Ana Rita. Ficam prejudicados os Requerimentos de autoria do Deputado Paulo Pereira da Silva; e do Senador José Pimentel, em virtude de os nomes citados estarem contemplados no cronograma de trabalho aprovado. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a Reunião às dezesseis horas e um minuto, lavrando eu, Marcos Machado Melo, Secretário da Comissão, a presente



Ata, que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente, Deputado José Guimarães, e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com o registro das notas taquigráficas.

  
**Deputado JOSÉ GUIMARÃES**  
Presidente



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

MP 595/2012 (2ª Reunião)

27/02/2013

*(Texto com revisão.)*

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Boa tarde a todos os Senadores e Senadoras, Deputados e Deputadas.

Havendo quórum regimental, declaro aberta a 2ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e a emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2002.

Não havendo quórum para aprovar a ata...

O objetivo desta reunião, Sr<sup>s</sup> e Srs. Parlamentares, é definir o calendário e a agenda de trabalho desta importante Comissão especial de Deputados e Senadores.

É importante que todos atentem para a necessidade de ampliarmos o diálogo. Este é o espírito desta Comissão especial: dialogar, dialogar, dialogar e, após dialogarmos, iniciarmos o processo de construção do relatório, que tem nada menos do que o eminente Senador Eduardo Braga, que, com certeza, ao produzir o seu relatório, vai procurar expressar o máximo de unidade possível daquilo que construímos aqui nesta Comissão especial.

O estado de espírito da Mesa desta Comissão e deste Presidente é trabalharmos em conjunto. Aqui é proibido proibir. As pessoas podem falar no mais absoluto clima de harmonia, entendendo que todos querem o melhor funcionamento para esta Comissão.

Dito isso, Sr. Presidente... Sr<sup>s</sup> e Srs. Parlamentares... Pensei que estivesse na Câmara. Estava citando o Sr. Presidente, mas o Presidente sou eu. Não é o Presidente da Câmara.

Bem, dito isso, concedo a palavra ao eminente Senador Eduardo Braga para suas considerações e apresentação do plano de trabalho.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (PMDB – AM) – Sr. Presidente, Srs. Senadores e Sr<sup>s</sup> Senadoras, Srs. Deputados e Sr<sup>s</sup> Deputadas, senhoras e senhores aqui presentes, de acordo com o compromisso assumido quando da instalação de nossa Comissão, bem como da eleição do Presidente, do Vice-Presidente, do Relator e do Relator revisor – e convidaria o Relator revisor para ter assento aqui ao meu lado à Mesa, o nosso Deputado Manoel Junior –, ficou estabelecido que apresentaríamos no dia de hoje o calendário de audiências públicas e o cronograma de trabalho para deliberação dos Srs. Parlamentares. De acordo com o comprometido, estamos trazendo o plano de trabalho em que estabelecemos um calendário de audiências públicas, a começar pelo dia 6 de março, com representantes dos trabalhadores portuários.

Ao mesmo tempo, ainda há pouco, a Secretaria da Comissão encaminhou ao Relator vários requerimentos já apresentados por Srs. Deputados e Sr<sup>s</sup> Deputadas, Srs. Senadores e Sr<sup>s</sup> Senadoras também indicando entidades e personalidades para audiências públicas.

Gostaria de propor ao Sr. Presidente que eu fizesse a leitura do encaminhamento do plano de trabalho e, a seguir, já apresentasse o parecer sobre os requerimentos para que pudéssemos levar a votos, portanto, o plano de trabalho e os requerimentos.

Faria apenas uma ressalva. Adiantando o meu parecer sobre os requerimentos, o meu parecer será obviamente favorável. Apenas para citar aqui como exemplo, o eminente Deputado Arnaldo Jardim apresentou um requerimento sugerindo a convocação do Dr. Mauro Salgado, que já está previsto no nosso plano de trabalho, bem como do Prof. Paulo Fernando Fleury, Prof. Antônio Delfim Netto e Dr. Sérgio Aquino. Seria aprovado o requerimento, mas gostaria de poder, junto com o Deputado, primeiro saber da agenda dos senhores aqui indicados por V. Ex<sup>a</sup>, porque nem sempre a agenda deles coincidirá...

Acaba de chegar mais um requerimento do Deputado Paulinho.

Então, a minha propositura é que façamos um parecer favorável a todos os requerimentos que indicam entidades, autoridades e personalidades para compor as audiências públicas, mas faria uma ressalva: tanto quanto possível. Porque, apenas para dar um exemplo, alguém indicado pode ter uma agenda no exterior e não ter como compatibilizar e, no nosso plano de trabalho, estamos reservando três semanas para audiências públicas, Sr. Presidente. Creio que três semanas é tempo suficiente para adequar as agendas da Comissão à agenda dos convidados.

Mas a ideia é que nós tenhamos, na primeira semana, os representantes dos trabalhadores, a



partir do dia 6 de março. Nós estamos indicando a Federação Nacional dos Estivadores; a Federação Nacional dos Portuários; a FENCCOVID – Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Armadores de Navios, nas Atividades Portuárias; a Fetaport – Federação Interestadual dos Trabalhadores em Agenciamento Marítimo, Aquaviário e Operadores Portuários; e o Sindicato dos Portuários do Rio de Janeiro. Aqui, entre os requerimentos, há outras entidades e outras personalidades indicadas. Nós poderíamos fazer no dia 6, numa audiência pública, e, no dia 7, faríamos outra audiência pública. Ou poderíamos fazer uma no dia 5 e outra no dia 6, de acordo com a deliberação do Plenário. Mas usaríamos esta semana, a semana do dia 5 e do dia 6, para ouvirmos os representantes dos trabalhadores.

Na semana do dia 13, nós ouviríamos representantes da iniciativa privada, ou seja, da classe empresarial. E estou aqui relacionando: Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil; Confederação Nacional de Indústria e Comércio; Confederação Nacional do Transporte; Federação Nacional dos Operadores Portuários; Federação Nacional de Empresas de Navegação Marítima, Fluvial e Lacustre. E creio – e aqui faço verbalmente, Sr. Presidente – na indicação de uma sexta confederação, que seria a Confederação Nacional do Comércio, que deveria também constar aqui.

Na semana do dia 20, teríamos os representantes do Governo Federal. E aqui nós indicamos: Secretaria Especial de Portos, representada, obviamente, pelo seu Ministro; Ministério dos Transportes, representado, obviamente, pelo seu Ministro; Ministério do Trabalho e Emprego, representado também pelo seu Ministro; bem como a Antaq – Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

Observação: o presente calendário foi elaborado compatibilizando-se, ainda, os seguintes prazos: dia 3 de abril é pretensão deste Relator apresentar o relatório à Comissão, para que, até o dia 10 de abril, nós tenhamos a manifestação desta Comissão pela aprovação do relatório.

Portanto, Sr. Presidente, com parecer favorável a todos os requerimentos apresentados a esta Comissão, com a ressalva de podermos compatibilizar com os autores dos requerimentos e com as personalidades e entidades indicadas que porventura já não tenham sido aquinhoadas no plano de trabalho, que nós possamos ajustar as datas, com o fim de cumprir este calendário na nossa Comissão.

Era esse o parecer e a propositura, Sr. Presidente.

**O SR. ROBERTO SANTIAGO (PSD – SP)** – Presidente José Guimarães! Deputado Roberto Santiago.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Srs. Parlamentares, o Relator apresentou um plano de trabalho, calendário, bem como já o deferimento de todos os requerimentos apresentados a esta Comissão, inclusive o de hoje, que acaba de chegar, do Deputado Paulinho da Força; não é isso, Relator?

Em discussão. Vamos abrir o prazo de três minutos para que os Sr. Parlamentares que o desejarem...

**O SR. ROBERTO SANTIAGO (PSD – SP)** – Deputado Roberto Santiago se inscrevendo aqui.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Eu vou inscrevê-lo.

Concederemos três minutos para cada Parlamentar que deseje se inscrever.

Eu vou solicitar a ajuda do nosso Vice-Presidente, o Senador Pimentel, para inscrever Roberto Santiago, Paulinho da Força, Arnaldo Jardim e o Braga.

Inscreveram-se Roberto Santiago; Paulinho da Força; Arnaldo Jardim; Glauber, Rio de Janeiro; e Geraldo Simões.

Para o bom andamento dos trabalhos desta Comissão, algum outro Parlamentar deseja fazer uso da palavra sobre o plano de trabalho e o calendário do nobre Relator? Se não, nós vamos encerrar as inscrições com os inscritos, e depois deliberamos; o.k.?

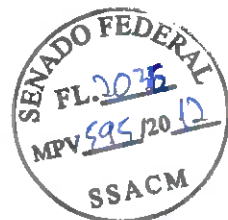
Estão encerradas as inscrições.

Senadora Ana Rita...

Deputado Roberto Santiago.

V. Exª tem o prazo de três minutos.

**O SR. ROBERTO SANTIAGO (PSD – SP)** – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Parlamentares, eu tenho só uma preocupação, Relator, na apresentação do seu cronograma. Eu acho que nós poderíamos misturar um pouco as coisas. Quando V. Exª propõe ouvir exclusivamente trabalhadores, depois exclusivamente empresários, depois exclusivamente o Governo, seria interessante misturar, porque se perde muita coisa do debate. Quando há contrapontos importantes a serem discutidos, esses contrapontos têm que ser colocados frente a frente. Não é proposta de acareação, mas é proposta de poder apurar, ter a melhor



informação quando os interessados estão fazendo o debate. Muita coisa se perde, você acaba colocando no papel e rascunhando para a semana seguinte. Então, eu acho que o importante seria ter essa possibilidade de fazer para poder clarear os Parlamentares que são envolvidos.

O nosso cotidiano aqui V. Exª conhece, é um cotidiano pesado. Nós estamos nesta Comissão aqui, daqui a pouco estamos em outra, correndo por aí, e muita coisa se perde. Se você tem um debate, um embate, é altamente positivo no sentido da construção de uma proposta que vai caminhar para construir o País. Aqui não é nenhuma proposta de fazer esse ajuntamento para ter qualquer tipo de embate, de combate entre as pessoas, mas é no sentido de mais bem clarear os debates.

Essa é a minha propositura a V. Exª.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – A minha sugestão ao Relator é que falem todos e depois V. Exª fala.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (PMDB – AM) – É, eu acho que seria melhor todos se manifestarem.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Perfeito.

Deputado Paulinho.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Depois, queria saber se há alguma oportunidade de a gente falar um pouco sobre a medida provisória. Mas, neste momento, eu queria apenas acrescentar a presença do Ministério Público do Trabalho, que não foi convidado. Eu tenho até o nome do coordenador do Grupo Móvel de Fiscalização do Ministério Público do Trabalho, que é o Dr. Maurício Coentro Neto.

Então, eu queria apenas sugerir neste momento. Depois, gostaria de ter oportunidade de falar um pouco sobre a medida provisória.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (PMDB – AM) – Sr. Presidente, só para dizer que, na reunião da semana passada, eu havia já manifestado a importância de trazer o Ministério Público do Trabalho. Agradeço ao Deputado Paulinho pela lembrança, porque é absolutamente pertinente a inclusão do MPT nas audiências públicas.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Só uma pergunta, Presidente. Essa audiência seria às 14h?

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Às 14h30.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – É porque, na semana que vem, exatamente no dia 6, haverá a marcha das centrais sindicais para Brasília. Estamos aguardando pelo menos umas 40 mil pessoas. Mas eu acho que até as 14h os companheiros estarão liberados.

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

**O SR. ARNALDO JARDIM** (PPS – SP) – Sr. Presidente, quero agradecer ao Relator por ter deferido, incorporado algumas sugestões do nosso requerimento. Quero já dizer que não me anima nenhuma atitude de postergação. Então, o que eu vou sugerir aqui não visa dilatar prazos. Visa, sim, a que nós possamos intensificar o trabalho, respeitado o prazo que foi sugerido pelo Relator.

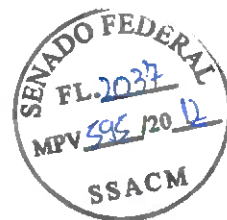
Nesse sentido, eu acho, caro Senador Eduardo Braga, prezado amigo, que faltou uma questão aqui nesse arranjo. Primeiro, V. Exª propõe um bloco da representação dos trabalhadores. Depois, um bloco da representação das empresas e, finalmente, ouvirmos o Governo.

O que acho que faltou, embora os Senadores e Deputados sejam porta-vozes dessa preocupação geral nacional? Falta um bloco em que nós possamos ouvir a sociedade, entendida como os estudiosos de pessoas que refletem sobre as consequências de uma questão como essa, do ponto de vista da estrutura produtiva do País, do ponto de vista logístico.

Quero me referir ao seguinte: no meu requerimento, aceito por V. Exª, eu sugiro, por exemplo, o Dr. Paulo Fleury. Quem é o Dr. Paulo Fleury? O Dr. Paulo Fleury é um professor da UFRJ, conhecido no segmento pelas publicações e formulação que tem sobre isso.

A segunda pessoa que eu sugiro é o Prof. Antônio Delfim Netto. Fiz isso muito sintonizado com a preocupação da Senadora Ana Amélia, inclusive por conta de artigos por ele publicados, de uma pessoa que consegue pensar também essa questão de uma forma estrutural do País. E já há um pré-contato com ele, que tem uma agenda que não é muito simples e que não tem muita aptidão para a vida em Brasília – já é um fato até conhecido por aí –, nós teríamos condições de realmente trazê-lo, para que ele viesse.

E o Dr. Sérgio Aquino. Quem é o Dr. Sérgio Aquino? Aí cada um traz a sua experiência. O Dr. Sérgio Aquino dirigiu o CAP de Santos, o principal porto do País, e nós achamos que essa experiência do CAP, vivenciada por ele, que não é nem de empresa, seria importante. Então, quero propor a V. Exª que considerasse abrir um quarto segmento ao lado das empresas dos trabalhadores e do Governo, que pudesse ser



exatamente um conjunto de estudiosos, de pessoas que pudessem, num momento adequado... Não estou propondo que, com isso, se dilate o prazo, mas acho que seria oportuno, enriquece o nosso trabalho e dá substância.

Mais uma consideração e termino, Sr. Presidente.

Aqui estamos falando do Governo e V. Ex<sup>a</sup> propôs a Secretaria Especial dos Portos – fala por si; Ministério dos Transportes; Ministério do Trabalho e Emprego e a Antaq. Queria sugerir a Casa Civil. Os jornais são useiros e vezeiros. Hoje, por exemplo, os jornais noticiam que V. Ex<sup>a</sup>, inclusive, teve, com membros do PMDB, um diálogo na Casa Civil sobre o tema. Os outros órgãos são setoriais, e a Casa Civil está fazendo uma coordenação do ponto de vista do Governo. Então, acho que seria oportuno que a Casa Civil aqui viesse também e poderia, afora portos, transportes, Ministério do Trabalho, que terão um foco mais setorial, apresentar uma visão do Governo para nós.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Próximo, Deputado Glauber Braga.

**O SR. GLAUBER BRAGA** (PSB – RJ) – Presidente, Relator, Deputados, é uma rápida observação e sugestão. Aqui, na representação do Governo Federal, Relator, temos a indicação da Secretaria dos Portos, do Ministro Leônidas...

Vou aguardar um pouquinho, Presidente, porque é uma sugestão ao Relator.

*(Soa a campainha.)*

**O SR. GLAUBER BRAGA** (PSB – RJ) – Na representação do Governo, há aqui uma indicação do Ministro Leônidas, da Secretaria dos Portos; do Ministério dos Transportes; do Ministério do Trabalho e Emprego, com o Ministro Brizola, e da Antaq. Já houve a sugestão de se incluir a Casa Civil, partindo-se do pressuposto de que essa discussão agora vai ser feita no âmbito desta Comissão. E aí quero, além dessa sugestão, trazer também a possibilidade de que esteja presente o Ministério do Desenvolvimento, como o próprio Ministro Pimentel, porque o tema tem uma relação direta com a ação daquele Ministério. Acho que é importante a presença a partir do momento em que esse tema vai se dar prioritariamente no âmbito da discussão do Parlamento.

Essa é a minha sugestão, sem desmerecer e intensificando a sugestão da representação também da Casa Civil para essa discussão.

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

**O SR. GERALDO SIMÕES** (PT – BA) – Sr. Presidente, quero dizer ao Relator que considero positiva essa forma – aliás, o Relator falou isso na reunião de instalação – de abrir esse limite para os diversos setores, de pronto atender todos os requerimentos.

Quero parabenizá-lo por isso e reforçar que é importante isso que o Deputado Arnaldo comenta. Tem autoridade no assunto no Brasil, é muito respeitado no meio, fala com conhecimento. Então, é importante, sem protelar, como ele disse, sem postergar, como ele disse, que se tenha um dia para ouvirmos essas personalidades.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Senador Pimentel.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Para uma questão de ordem. Combinei com um pessoal que está lá na portaria, esperando para entrar e até agora não entraram. Estão barrados...

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Nós acertamos aqui com a Segurança que seria colocado... Há uma quantidade de pessoas além do limite comportável aqui nesta sala, e nós acertamos que seria colocado em outro espaço um telão, para ver se o pessoal... No plenário nº 6.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Estamos de acordo, só que eles estão do lado de fora. Então, eu gostaria...

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Já estão sendo tomadas providências.

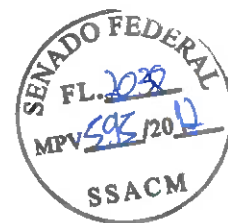
**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – O.k.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Sem estresse.

Senador Pimentel.

**O SR. JOSÉ PIMENTEL** (PT – CE) – Eu quero saudar e parabenizar o nosso Relator, Senador Eduardo Braga, pela apresentação do plano de trabalho e a sua forma de acolher todos os requerimentos aqui apresentados e, em seguida, fazer o ordenamento a fim de ouvir todos aqueles aqui apresentados.

Quero registrar que a experiência aqui nas comissões mistas das medidas provisórias tem sido no sentido de que, quando nós fazemos as audiências públicas com blocos afins, o aproveitamento é muito maior, porque permite àquele conjunto de trabalhadores aprofundar a sua exposição, aprofundar a apresentação das suas fundamentações, e, no bloco seguinte, nós trazemos aqueles que têm uma mesma



afinidade, como forma de permitir que cada segmento desses – no caso dos operadores, os órgãos de governo – possa efetivamente aprofundar mais. E nós fazemos uma avaliação crítica, a partir do nosso mundo de informação, de que cada Parlamentar é possuidor, e construímos os nossos consensos, os nossos entendimentos.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. JOSÉ PIMENTEL** (Bloco/PT – CE) – Portanto, eu acredito que esse ordenamento feito pelo nosso Relator de priorizar primeiro os trabalhadores que precisam aprofundar cada vez mais esse debate, esclarecer quais são os pontos, divergências, aquilo que precisamos melhorar para atender as suas reivindicações.

Em seguida, vem o bloco dos operadores do porto e dos usuários. Nesse item, Sr. Relator, a Confederação Nacional do Comércio tem dito que prefere deixar para um segundo momento. Eles nos procuraram hoje, dizendo que se nós pudéssemos deixá-los apenas como acompanhantes, eles se sentiriam confortáveis.

Como o requerimento é da minha autoria, eu pediria a V. Exª que o retirasse, no que diz respeito à Confederação Nacional do Comércio.

E no item sobre o Governo, nós temos um conjunto de ministros sendo propostos. Em seguida, vamos fazer uma leitura, porque o Governo tem uma posição clara sobre isso, não há divergência na área do Governo. Poderíamos ter um número razoável de ministros, que não fosse repetitivo, de forma que nós pudéssemos abrir um espaço maior para os nossos pares, Deputados e Senadores, questioná-los. Eu sei que se nós fossemos listar aqui, há uma série de ministérios que têm relação direta com a questão dos portos, mas no Governo há uma centralidade sobre essa matéria, não há divergência. Se houvesse alguma posição diferenciada, aí sim, nós poderíamos trazer mais ministros, no sentido de externar as suas diferenças. Mas aqui não, a posição do Governo é uniforme no que diz respeito à necessidade de melhorar os portos brasileiros.

Portanto, Sr. Relator, eu quero deixar como sugestão a manutenção dos blocos, conforme proposto por V. Exª, para maior produtividade desta Comissão.

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

**A SRª ANA RITA** (PT – ES) – Sr. Presidente, primeiro, também quero parabenizar o Senador Eduardo Braga por já ter apresentado um calendário de audiências públicas que contempla trabalhadores, empresários, o Governo, de forma bastante democrática, para discutir um tema tão importante como este da questão dos portos.

Eu gostaria de sugerir aqui, como representante dos trabalhadores, considerando a experiência que existe no Estado do Espírito Santo, porque ela se diferencia muito do restante do País, e portanto eu acho que vale a pena ouvir os trabalhadores do Estado do Espírito Santo, porque eles acumularam, ao longo dos anos, uma forma de gestão do trabalho, da inserção dos trabalhadores portuários nesse processo, que serve de estímulo para que outros Estados adotem um modelo semelhante, então, eu gostaria de sugerir, além do Sindicato Portuário do Estado do Espírito Santo, a Intersindical, porque a Intersindical congrega várias outras categorias, vários outros sindicatos...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**A SRª ANA RITA** (PT – ES) – Não, eu não fiz requerimento ainda. Se houver concordância, eu vou apresentar o requerimento.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Sr. Presidente, se não houver ninguém...

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Não, tem vários inscritos

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Tem vários inscritos... É que...

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Estão inscritos o Deputado Márcio França, Deputado Manoel Junior, Deputado Edinho Bez e Milton Monti. Vamos ouvi-los e depois a gente retoma, o.k?

Márcio França.

**O SR. MÁRCIO FRANÇA** (PSB – SP) – Sr. Presidente, não estive na origem da conversa. Estou vendo aqui um texto que me passaram, que todos os requerimentos com sugestões para palestrantes serão aprovados. É isso? Serão automaticamente aprovados todos?

**O SR. EDUARDO BRAGA** (PMDB – AM) – Demos parecer favorável aos requerimentos que foram apresentados.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – E, ao final, nós vamos submeter ao



Pleno da Comissão.

**O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM)** – Ao Plenário. Há um parecer. E, depois, o Plenário delibera.

**O SR. MÁRCIO FRANÇA (PSB – SP)** – Não, digo: todos os que forem ou todos os que foram?

**O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM)** – Todos os que forem. Eu não posso aprovar aqueles que eu não conheço, o futuro.

**O SR. MÁRCIO FRANÇA (PSB – SP)** – Sim. Os novos que surgirão. Não é isso?

**O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM)** – Os novos serão avaliados quando forem apresentados. Agora, os que foram apresentados e que já foram lidos aqui...

**O SR. MÁRCIO FRANÇA (PSB – SP)** – Na representação da iniciativa privada V. Exª colocou quem? É essa a minha dúvida. Tem aí?

**O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM)** – Desculpe-me. Eu não entendi.

**O SR. MÁRCIO FRANÇA (PSB – SP)** – Da iniciativa privada. Porque aqui tem: Confederação Nacional de Agricultura, Transporte e Comércio... Onde estão as pessoas que lidam com o porto, operadores, etc.? Estão na sua relação?

**O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM)** – Aqui, nobre Senador, nós apresentamos a Confederação Nacional, a CNI, a Fenop, que é Federação Nacional dos Operadores Portuários. Não é? Pelo que tenho conhecimento, essa é a federação que representa o conjunto da iniciativa privada que opera portos. Portanto, eles estão aquinhoados. A Federação Nacional de Empresas de Navegação Marítima, Fluvial, Lacustre e de Tráfego Portuário.

Entre todos os requerimentos, já que V. Exª não estava aqui, o do Deputado Arnaldo Jardim sugere a Fenop, que já está no plano de trabalho; adiciona o Prof. Paulo Fernando Fleury, o Prof. Antônio Delfim Netto e o Dr. Sérgio Aquino, cada um pela suas pertinências e competências.

Já o Senador Pimentel apresenta Dr. Jorge Gerdau Johannpeter, Coordenador de Ação Empresarial; o Sr. Robson Andrade, Presidente da Confederação Nacional da Indústria, que já está aquinhoadado no texto; o Sr. Roberto Nogueira, Presidente da Confederação Nacional do Comércio, que já foi retirado, a pedido do próprio Sr. Roberto Nogueira ao autor da matéria.

O Senador Pimentel também apresentou a inclusão do Ministro José Leônidas de Menezes Cristino, que já está aquinhoadado, e o Dr. Bernardo Figueiredo, Presidente da Empresa de Planejamento e Logística (EPL).

O Senador José Pimentel também apresentou para a Comissão o nome do Sr. Mário Salgado, da Fenop, que já está aquinhoadado; o Dr. Richard Klein, da Abratec – Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público; o Sr. Wilen Manteli, da AABTP – Associação Brasileira dos Terminais Portuários; o Sr. Paulo Godoi, da ABDIB – Associação Brasileira da Indústria de Base e Infraestrutura.

O Senador Pimentel também apresentou o Dr. Mário Teixeira, Federação Nacional dos Conferentes, que já está aquinhoadado; o Sr. Eduardo Guterra, que também já está aquinhoadado; e o Sr. Wilton Barreto, que também já está aquinhoadado.

E, por fim, o Deputado Paulo Pereira apresentou um requerimento indicando o Ministro da Secretaria dos Portos, o Ministro Leônidas, que já está aquinhoadado; o Dr. Eduardo Guterra, Presidente da Federação Nacional dos Portuários, que também já está; e Wilton Ferreira Batista, da Federação Nacional dos Estivadores, que também já está.

Aditou o Ministério Público do Trabalho, por meio do seu Coordenador do Grupo Móvel de Fiscalização do Ministério Público, Dr. Maurício Coentro Melo, que foi acatado também.

E a Senadora Ana Rita indicou o Sindicato e a Federação...

**A SRª ANA RITA (PT – ES)** – É uma intersindical do Estado do Espírito Santo e o Sindicato dos Portuários.

**O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM)** – Portanto, foram esses que nós recebemos e acatamos e acolhemos por entendermos serem todos pertinentes, que fazem uma cobertura absolutamente abrangente.

A única questão que eu gostaria de ponderar aos Srs. Deputados e Deputadas e Senadores e Senadoras é que, pela experiência que nós temos de outras comissões, colocar em audiência pública segmentos diferentes, em vez de contribuir, acaba estabelecendo um debate. Esse debate vira, via de regra, debates paralelos. E os Parlamentares, que, via de regra, precisam tirar as suas dúvidas e fazer seus questionamentos, acabam tendo esvaziada a audiência pública. Portanto, se os senhores e as senhoras assim



concordarem, nós gostaríamos de manter, nem que fizéssemos dois dias para ouvir todos os segmentos dos trabalhadores – faríamos dois dias, mas ouviríamos os trabalhadores. Na outra semana, se fizéssemos dois dias, nós ouviríamos a classe empresarial e a classe empresarial; e, na outra semana, ouviríamos as autoridades.

Quero também fazer uma última consideração. Com relação à indicação do Ministro do Desenvolvimento, acho absolutamente pertinente.

Com relação à Ministra-Chefe ou à Casa Civil estar aqui presente, vejamos: a Casa Civil funciona durante a edição da MP. O que houve de reunião ontem, hoje e ainda haverá com a Casa Civil é em função de explicação de como foi editada a MP. A Casa Civil não está mais negociando nada, e nem tem como, porque, a partir do momento que a MP é editada e que é instalada a comissão de Senadores, é aqui que tem ser feito o debate, é aqui que tem que ser feita a negociação. Portanto, olhando por esse prisma, acho que a Casa Civil ser convidada para a audiência pública é trazer para a audiência pública o conteúdo como está da MP. Ela não terá condições aqui de debater outros temas a não ser aquilo que está colocado na MP.

Portanto, em que pese todo o carinho e todo o respeito que tenho à propositura do Deputado Arnaldo Jardim, eu sugeriria que trouxéssemos o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, que tem tudo a ver, obviamente, com a logística no País, trouxéssemos o Ministério dos Transportes, trouxéssemos a Seap, a EPL, porque a logística está toda praticamente sendo coordenada pela EPL, e trouxéssemos também a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, que tem, portanto, pertinência com relação ao tema desta MP nº 595.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP)** – Sr. Presidente, uma questão de ordem.

**O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE)** – Questão de ordem.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP)** – Na questão dos trabalhadores, foi incluída para ser ouvida uma federação...

**O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE)** – Paulinho, Paulinho, permita-me, para não sermos injustos com os que estão inscritos.

O Relator apresentou uma opinião geral, o plano de trabalho, convidados e calendários, sugestões que foram feitas no plenário. Vamos ouvir aqui os que estão inscritos para não...

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP)** – Mas era só para esclarecer esse negócio aqui.

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

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP)** – É que tem uma federação que não tem registro sindical, está impugnada na justiça, inclusive, e está aqui para ser ouvida. Os presidentes das federações estão pedindo para que ela seja retirada, que é a Fetaport. Essa federação não existe e não representa trabalhador nenhum.

**O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM)** – Eu recebi essa federação e, pelo critério que nós estamos adotando, veja: o ex-Ministro Delfim Netto é alguém que tem opinião sobre a economia brasileira, sobre a logística no País, mas ele não representa nenhuma entidade pública. Ele representa o seu conhecimento de uma operação da economia brasileira.

Assim como nós não estamos restringindo a participação de nenhum outro segmento nas nossas audiências públicas, o Relator entendeu que não seria justo restringir a opinião de trabalhadores que me procuraram e que solicitaram a oportunidade de poder apresentar o seu ponto de vista com relação à matéria.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP)** – É diferente, Senador. Senador...

**O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM)** – Agora, essa é uma opinião do Relator. O Relator apenas propõe à Comissão. Se a Comissão achar que não deve ouvi-los, é uma decisão superior da Comissão. Mas entendo que seria democrático...

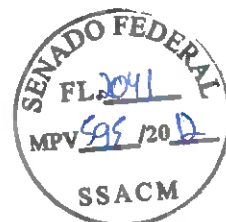
**O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE)** – Claro.

**O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM)** – ... assim como estamos abrindo para ouvir representantes e não representantes, no setor autônomo, no setor empresarial, entre os economistas, inclusive estamos aceitando aqui trazer o ex-Presidente do CAP do Porto de Santos, que não representa...

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

**O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM)** – Portanto, dizer que vamos usar um peso para ouvir determinadas pessoas indicadas por esta Comissão e vamos usar outro peso para ouvir a classe trabalhadora, pareceu-me restritivo.

Portanto, meu compromisso era estabelecer de forma ampla.



**O SR. MÁRCIO FRANÇA (PSB – SP)** – Só para contraditar o Relator. Só para contraditar o Relator.

*(Tumulto no recinto.)*

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Srs. Parlamentares, por favor, não vamos conceder debate sobre esse tema agora. Vamos ouvir os quatro inscritos e, em seguida, chamaremos o feito à ordem e deliberaremos sobre isso.

Com a palavra o...

Deputado Márcio França, V. Ex<sup>a</sup> terminou?

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP)** – Presidente! Presidente, mas...

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

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP)** – Mas o relatório fez uma defesa. É preciso ouvir a contradição.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Não. Deputado Paulinho, houve uma indagação de V. Ex<sup>a</sup>...

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP)** – São coisas diferentes.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Na hora V. Ex<sup>a</sup> vai falar. Na hora nós vamos definir os convidados e a gente delibera sobre isso, o.k.?

Há um destaque sobre isso. No final a gente delibera.

Deputado Márcio França, terminou a colocação?

**O SR. MÁRCIO FRANÇA (PSB – SP)** – Só para concluir, então, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Para concluir.

**O SR. MÁRCIO FRANÇA (PSB – SP)** – Com relação à federação, Sr. Senador Relator, na verdade, o senhor usou a expressão correta. A presença do ex-Ministro Delfim Netto, a presença do ex-Presidente Sérgio Aquino não permitem que se dê a essa presença o nome de uma entidade que não existe. A pessoa física dele pode estar presente. Quanto à pessoa física, é só substituir o nome da federação pela pessoa física de quem vai vir. É isso.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Deputado Manoel Junior.

**O SR. MANOEL JUNIOR (PMDB – PB)** – Sr. Presidente, eu quero cumprimentar todos e todas, o Relator, o Vice-Presidente e dizer da minha alegria de poder estar contribuindo com essa Comissão e com a aprovação dessa medida provisória.

Nós estamos tentando – tanto o Relator revisor, quanto, principalmente, o Relator dessa Comissão – fazer o trabalho de auscultar todos os segmentos; aqueles que têm me procurado isoladamente. Agora mesmo eu e o Relator Eduardo Braga já estivemos em duas reuniões – no Palácio, com a Bancada do PMDB; em seguida, na Confederação Nacional da Agricultura.

E essa postura do Relator é extremamente feliz em abrir, realmente, democratizar, não restringir. Na verdade, Sr. Relator, eu quero apenas subscrever e dizer que, a exemplo do que o senhor já disse – que irá fazer o relatório com muitas mãos –, as nossas estarão para ajudá-lo. Quero dizer que estou aberto, mais uma vez, a qualquer entidade que possa nos procurar, ou isoladamente, ou conjuntamente com o Relator.

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

Deputado Edinho Bez.

**O SR. EDINHO BEZ (PMDB – SC)** – Sr. Presidente, nosso Relator, companheiros José Pimentel, Manoel Junior, quero dizer que nosso trabalho aqui não será uma tarefa fácil. Engana-se... E discordo do meu amigo José Pimentel quando disse que é unanimidade no Governo. Não é não. Esse assunto é complexo e o interesse do País tem de prevalecer acima de tudo. Eu espero que tome esse rumo aí.

Na própria elaboração da medida provisória, não foram levadas em consideração algumas sugestões dadas anteriormente. Mas a minha pergunta aqui... Não é hora de nós estarmos falando isso, e, sim, planejarmos a estratégia do nosso trabalho.

Primeira pergunta: qual o prazo que nós teremos para apresentar sugestões para as audiências públicas?

*(Soa a campanha.)*

**O SR. EDINHO BEZ (PMDB – SC)** – Segundo... E não darei algumas sugestões agora aqui, apenas o critério. Repito: qual o prazo que nós, membros da Comissão, teremos para apresentar convidados para participar da audiência pública? É a próxima reunião? Acho que sim, portanto. Porque, senão, nós vamos emendando. E quando teremos o início das audiências públicas?

E sugiro que os membros da nossa Comissão que entenderem – e aqui são pessoas responsáveis e com mandatos – e sugerirem a indicação de determinada Liderança, ou mesmo pessoa física,



mas que tenham condições de colaborar com essa Comissão... A audiência pública não é decisão. É para ouvir. Então, não vamos castrar o direito de nenhuma sugestão aqui. A questão, por exemplo, do nosso economista Delfim Netto: ele foi colega nosso aqui um tempo; temos grandes e bons relacionamentos com ele. E trazer e convidar as pessoas.

Então, essa é apenas a minha participação hoje. E vou repetir: qual é o prazo que nós teremos para indicar convidado para participar das audiências públicas? E quando terão início as audiências públicas?

E, no mais, cumprimento a Mesa, e estaremos juntos aí. Seremos colaboradores e parceiros para que possamos apresentar o melhor possível.

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

Milton Monti é o último. Após, nós vamos deliberar os respectivos destaques, como esse que o Deputado Paulinho da Força colocou.

**O SR. MILTON MONTI** (PR – SP) – Caro Presidente, Deputado José Guimarães; caro Relator, Senador Eduardo Braga; Pimentel, nosso Vice-Presidente; nosso Relator revisor, Manoel; colegas Senadores e Senadoras, eu quero cumprimentar, inicialmente, o Relator pelo início dos trabalhos, como ficou inclusive combinado, naquela nossa reunião anterior, na disposição, que, sabia, não seria diferente, de ouvir as pessoas, de ouvir os segmentos e fazer um debate amplo e democrático, nesta Comissão, num assunto tão importante, tão significativo para o País e para o futuro do País.

Eu só queria fazer aqui uma observação, caro Relator. A proposta de V. Ex<sup>a</sup> fala dos representantes dos trabalhadores e, depois, das empresas portuárias e do Governo. No entanto, nós temos um grupo que está misturado, na minha opinião. As empresas portuárias estão aqui junto com os usuários dos portos brasileiros, porque, veja: uma coisa é você ser o operador portuário; outra é você representar a indústria que precisa transportar a carga nesse terminal portuário; outra coisa é o trabalhador; e a outra, ainda, é o Governo.

Na verdade, o que nós estamos discutindo aqui, em linhas gerais, é a situação dos trabalhadores, que deve ser preservada, os direitos dos trabalhadores, a participação do Ogmo, especialmente nas cargas de terceiros, mesmo que sejam de terminais privados. Enfim, é preciso avançar nessa discussão.

Nós estamos falando aqui dos operadores portuários, que estão hoje instalados, que fazem o seu trabalho, já passaram por um processo de privatização, porque eu vejo às vezes a imprensa falar de porto público. Na verdade, a área é pública, porque os bens continuarão sendo do Governo, mas eles são operados já, desde a Lei nº 8.630, pela iniciativa privada. Portanto, são portos privados que estão funcionando.

O trabalhador, que quer ter o seu direito; os operadores, que precisam ser remunerados pelos investimentos que fizeram e para a operação do próprio negócio; aí, os usuários, que eu classifico aqui como a Confederação da Agricultura, a da Indústria, que querem transportar as suas cargas num preço mais barato; e o Governo, que pretende fazer com que o nosso País tenha os investimentos necessários, que o País possa deslançar, que tenhamos o PIB crescendo e, ao mesmo tempo, que possamos...

**O SR. EDUARDO BRAGA** (PMDB – AM) – V. Ex<sup>a</sup>...

**O SR. MILTON MONTI** (PR – SP) – Só para terminar, Relator. E, ao mesmo tempo, que possamos diminuir o custo Brasil. Então, eu acho que nós temos aqui a distinção de quatro agentes importantes nessa questão, na minha opinião.

Então, eu faço essa observação a V. Ex<sup>a</sup>, para que nós possamos dividir essas coisas, porque acredito que, se colocarmos os operadores portuários junto com o pessoal da indústria e do comércio, haverá, de certa forma, um conflito de interesses, e eu vejo, na minha visão, quatro segmentos distintos, que devem ser ouvidos aqui por esta Comissão.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (PMDB – AM) – Se V. Ex<sup>a</sup> me permite um aparte.

**O SR. MILTON MONTI** (PR – SP) – Claro, Senador.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (PMDB – AM) – Apenas para concordar com a sugestão de V. Ex<sup>a</sup>. Acho que ambos são da iniciativa privada, mas com interesses distintos. Portanto, um deve ser num dia e o outro deve ser num outro. Mas vamos manter a mesma semana, para que nós não tenhamos a dilação do prazo para a apresentação do relatório, sob pena de nós chegarmos a um prazo na Comissão que não dê tempo para a Câmara dos Deputados debater a matéria no plenário da Câmara dos Deputados, e muito menos o Senado, para debater no plenário do Senado.

Portanto, concordando com V. Ex<sup>a</sup>, dividir. Se fizermos numa terça-feira, e na outra quarta-feira, ou na mesma semana, na quarta-feira, faremos o outro grupo. Mas V. Ex<sup>a</sup> tem razão quando diz que, em que pese serem representantes da classe empresarial, eles têm objetivo e foco diferentes e, portanto, deveriam estar divididos em dois dias distintos no debate.



**O SR. MILTON MONTI (PR – SP)** – Muito bem. Para concluir, então, eu quero agradecer a atenção de V. Ex<sup>a</sup> e dizer que estamos aqui para colaborar. Temos todos o objetivo de fazer com que o País possa ter os investimentos necessários. Temos que destravar o que for preciso destravar, fazer os acordos para que o País possa crescer, os trabalhadores possam ter os seus direitos garantidos e a gente cumpra o objetivo da nossa Presidenta Dilma, que é ver o País se desenvolver cada vez mais.

Obrigado, Relator.

**O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE)** – Encerrada a discussão, pela ordem dos inscritos, e existindo quórum regimental para deliberação, na Câmara e no Senado, nós vamos deliberar. E deliberar nos seguintes termos: o nobre Relator apresentou uma proposta global de convidados de audiências públicas e de prazos; as adaptações dos dias da semana, a Direção da Comissão trabalha isso com o Relator, dentro do que o Deputado Milton Monti colocou, para não gerar nenhum problema, “é dia tal”... Nós vamos adaptar.

Qual é o sentido da proposta que foi apresentada? É dialogar amplamente, com todas as partes, com todos os setores: Governo, operadores, investidores, sobretudo no Congresso.

Segundo, alguns requerimentos – como o do Senador Pimentel, o do Deputado Paulinho e o de outros – já estão contemplados. Aqueles requerimentos, quando nós votarmos, que já estiverem contemplados na lista elencada pelo nobre Relator ficam, evidentemente, prejudicados. Está bom? Com a retirada, evidentemente, do requerimento do Senador Pimentel.

Então, há duas questões pendentes, e eu faria um apelo, e vou me dirigir aqui ao Deputado Paulinho: nesse esforço que estamos fazendo, com o grau de entendimento que estamos tendo aqui do conteúdo do processo que vamos construir, para a gente, esse destaque da federação, da Fetaport, você retirar, para... Com esse sentimento de ouvir todo mundo, não cabe a esta Comissão polemizar se esse sindicato é mais ou menos representativo, como bem disse o nobre Relator, e estou fazendo um apelo para que nós aproveemos este plano por unanimidade, com todos os convidados, inclusive com as sugestões do Deputado Arnaldo Jardim, com exceção da ponderação que o nobre Relator fez e que também o faço, que é a questão da Casa Civil. Até porque, ao final da reunião – eu já tinha conversado com o Deputado Paulinho, e vamos conversar com o nobre Relator, com a Mesa da Comissão –, a partir deste instante, a negociação, o diálogo é aqui. Se há um discurso de que precisamos fortalecer o Parlamento, temos que avocar do Palácio para cá. E vamos trazer os ministérios envolvidos para construir o debate amplo, democrático, plural aqui dentro desta Comissão.

Portanto, eu faço um apelo, Paulinho, para a gente retirar isso aí.

E, Arnaldo Jardim, deixe a Casa Civil de fora, porque nós vamos construindo. Evidentemente, se, lá na frente, precisar, podemos até discutir; mas eu acho que está de bom tom incluir o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e mais os convidados do Governo que o nobre Relator elencou.

Pela ordem, sobre esta questão que vamos votar, o Deputado Paulinho e o Deputado Arnaldo.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP)** – Sr. Presidente, são coisas diferentes você convidar um especialista, uma pessoa que tenha opinião, como o Delfim Netto, e convidar uma federação que não existe, um fantasma.

As três federações que existem e que representam os trabalhadores dos portos são as três federações que vêm negociando e que estão aqui representadas. Essa outra federação é uma tentativa de uma federação que, se essa medida provisória funcionar do jeito que está, existiria a partir daí.

Então, vocês trazerem para cá hoje, no meio dos trabalhadores, alguém que vem aqui defender uma opinião que não representa os trabalhadores de hoje, para nós, é inaceitável. Vocês podem até trazer, mas a opinião das três federações que estão ali é de que, se vocês trouxerem essa federação, eles não virão para cá para falar e iniciarão aquele processo de greve que nós tínhamos combinado a partir do dia 15 só.

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

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

Aliás, sobre esta matéria, Arnaldo e Edinho. É sobre esta matéria?

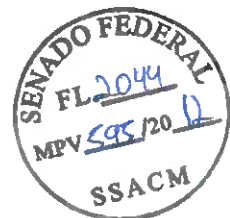
**O SR. GERALDO SIMÕES (PT – BA)** – É sobre outro assunto.

**O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE)** – Então, vamos resolver esta questão.

Vamos fazer o seguinte: eu quero submeter a voto o conjunto da obra, do plano de trabalho.

Com esses dois destaques.

**O SR. BETO MANSUR (PP – SP)** – Sr. Presidente, posso fazer uma ponderação?



**O SR. EDINHO BEZ (PMDB – SC)** – Eu fiz uma pergunta e não quero sair daqui com dúvida...

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Só um minutinho. Deputado Edinho.

**O SR. EDINHO BEZ (PMDB – SC)** – Não sei se está definido ou não, se vamos acordar... Qual o prazo que nós teremos para apresentar propostas para trazer convidados?

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – O prazo é hoje. Nós estamos fazendo um calendário com início, meio e fim.

**O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM)** – Regimentalmente, é hoje, quando da aprovação do plano de trabalho.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Beto Mansur.

**O SR. BETO MANSUR (PP – SP)** – Presidente, só para fazer uma ponderação com o Relator com relação a essa questão que foi levantada pelo Deputado Paulinho da Força.

Eu tenho uma opinião com relação a essa questão do convite. Eu acho que nós devemos, sim, convidar pessoas que estejam ligadas à questão que envolve trabalhadores, usuários e empresários da área portuária, inclusive o Governo. Não vejo nenhum tipo de problema com relação a isso. Concordo que uma coisa é você fazer o convite para pessoa física, um ex-Ministro como Delfim Netto, ou o ex-Presidente do CAP, que está sendo convidado, porque a medida provisória extingue, na verdade, o CAP. Então, é pertinente que a gente o convide. Agora, não vamos, em minha opinião, entrar numa polêmica, não só porque estão sendo convidados eventuais representantes de trabalhadores. Ele poderia ser o representante do empresariado. Poderia ser um representante dos operadores portuários.

Peço a ponderação de Deputados e Senadores que estão presentes. Nós precisamos ter a representatividade aqui de quem hoje está constituído. Não importa que sejam trabalhadores, empresários ou operadores, senão nós vamos convidar alguém de uma federação que nem apresentou seu nome como pessoa física. Ele vem como uma pretensa pessoa jurídica que, teoricamente, não existe.

Então, eu tenho a opinião de que vamos ter pouco tempo para discutir essa questão que é extremamente pertinente para o desenvolvimento do Brasil. Nós precisamos ter aqui pessoas que estejam legitimamente representadas, não importa de onde venham.

**O SR. ONYX LORENZONI (DEM – RS)** – Sr. Presidente, pelos Democratas, depois.

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

**O SR. GERALDO SIMÕES (PT – BA)** – Presidente, eu apelo aos membros da Comissão para a gente ir no espírito do Relator, que acatou todo mundo de A a Z. Eu teria divergência aqui e acolá, em determinado ponto, mas eu gostei do espírito do Relator. E o Presidente falou que é proibido proibir. Eu tenho relações com a turma dos trabalhadores. Já recebi as três federações. Aliás, a minha origem é na área...

*(Tumulto no recinto.)*

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE. *Fazendo soar a campanha.*) – Srs. Parlamentares, há um orador na tribuna, por favor.

**O SR. GERALDO SIMÕES (PT – BA)** – Minha origem é na área sindical e estou abraçando reivindicações do mundo do trabalho para esta Comissão. Agora, não dá para vetar. Não é isso que estabelece uma federação, se ela é legítima ou não. Não há uma decisão aqui? Por que não ouvir? Qual o problema em ouvirmos? Não tem problema nenhum.

**O SR. VITOR PAULO (PRB – RJ)** – Deputado José Guimarães, pela ordem. Deputado Vitor Paulo.

**O SR. GERALDO SIMÕES (PT – BA)** – Então, eu pediria uma ponderação aos colegas para que fôssemos no espírito do Relator e do Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Depois nós vamos deliberar. Vai falar o Deputado Onyx Lorenzoni e, em seguida, o Deputado, nosso amigo, Vitor Paulo.

Deputado Onyx.

**O SR. ONYX LORENZONI (DEM – RS)** – Presidente e Relator, eu queria fazer uma ponderação. Hoje, pela manhã, fui procurado por um setor que, pela forma como está construída a medida provisória, é diretamente afetado e pode trazer transtornos sérios ao País, como vários outros, que, de uma forma ou de outra, serão atingidos pelas decisões que vamos construir aqui. Então, eu queria fazer uma ponderação na linha do Deputado Edinho Bez.

Nós temos e vamos ajustar esse calendário macro dos dias 6, 13 e 20 de março. Por que não, ou no dia 7, ou no 14, ou no dia 21, haver uma data de flexibilização, quando, no curso da análise do problema, vão surgir questões que serão relevantes, e talvez fosse importante trazer representantes de determinados segmentos para fazer a abordagem dessas questões?



Então, eu queria apenas propor que ficasse como data reserva o dia 7, ou o dia 14, ou o dia 21, porque no curso do trabalho, “bom, nós temos aqui três entidades, duas figuras importantes, que seria relevante que a Comissão ouvisse”, então, na quinta-feira, pela manhã, aqueles que estão disponíveis, ficam aqui, permanecem e tratam do assunto. Eu acho que seria algo de equilíbrio, de bom senso e que só ajudaria.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (PMDB – AM) – O senhor me permite um aparte, então? Nada a opor à sugestão. Apenas acho que nós devemos limitar. Nós deveremos estabelecer um limite, sob pena de ficarmos aqui em audiências públicas, em audiências públicas, em audiências públicas, e não deliberaremos os fatos. Apenas para esclarecer, para não ficar parecendo que... Vejam, assim como eu atendi, não uma vez, mas por várias vezes, as federações aqui citadas já, a Federação Nacional dos Estivadores, a Federação Nacional dos Portuários, dos Conferentes etc., recebi no gabinete uma federação, que não sei se é cadastrada ou se não é cadastrada, mas que me apresentou um, dois, três, quatro, cinco, seis, sete cartões de visitas de sindicatos filiados à federação.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. EDUARDO BRAGA** (PMDB – AM) – Vejam... Sim... Não compete a mim dizer que a Federação Interestadual de Trabalhadores em Agenciamento Marítimo, Aquaviário e Operadores Portuários não é legítima. Não compete a mim dizer...

*(Tumulto no plenário.)*

**O SR. EDUARDO BRAGA** (PMDB – AM) – Por favor, por favor.

Olhem, eu tenho recebido os senhores para diversas audiências...

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE. *Fazendo soar a campainha.*) –

Senhores...

Nobre Relator...

Os senhores convidados, sindicalistas, que estão aqui. Por gentileza, nós tivemos a maior boa vontade em acolhê-los. Portanto, vamos...

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – É simples... Presidente, é simples resolver...

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Não, vamos... Só um minutinho, Deputado Paulinho.

Vamos ouvir o Relator, porque ele está com a palavra.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (PMDB – AM) – Apenas para concluir, Deputado Paulinho, apenas para concluir.

Da mesma boa-fé e da mesma boa vontade como recebi todos e não fiquei pedindo a nenhum dos que foram ao meu gabinete que apresentasse o comprovante ou atestado... Está certo? Por favor, companheiro...

*(Tumulto no plenário.)*

**O SR. EDUARDO BRAGA** (PMDB – AM) – Eu não vou mais me manifestar porque não vou ficar fazendo debate...

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

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

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Pessoal, vamos aguardar um pouquinho...

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Deputado Paulinho, só um minuto. V. Ex<sup>a</sup>, Paulinho, ajuda? V. Ex<sup>a</sup> pediu para todo mundo entrar...

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Mas não entraram.

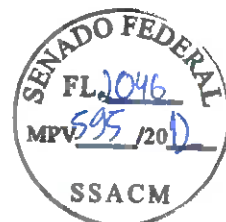
**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Estamos num clima bom, e há uma divergência aqui. Então, estamos tratando democraticamente. Não pode ninguém desta Comissão ser desrespeitado por quem quer que seja.

Então, apelo para que todos permaneçam democraticamente e educadamente aqui no plenário.

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

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – O nobre Relator está com a palavra para responder uma questão que foi colocada. Depois, retomamos.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (PMDB – AM) – Apenas para concluir, ou seja, que a inclusão da sugestão da Fetaport foi em função de eu ter recebido um conjunto de representantes sobre a condição de serem representantes de um determinado segmento de trabalhadores portuários. Ouvi, como ouvi todos, e entendi que talvez fosse pertinente aos Srs. Deputados e às Sr<sup>as</sup> Deputadas e aos Srs. Senadores e às



Sr<sup>as</sup> Senadoras ouvir o depoimento deles. Ora, ouvir não faz mal. Sobre a mesma linha que o nobre Deputado levantou, que é o cerne do compromisso que assumi de abrir o debate sem restringir. Agora, se daí há alguma outra divergência, não quero dizer aqui que a inclusão da Fetaport aqui é para que eu a reconheça como representante legítima. Não! Mas é um segmento dos trabalhadores, que procurou o Relator e que o Relator achou ser pertinente trazer ao conhecimento dos Srs. Senadores e Sr<sup>as</sup> Senadoras, dos Srs. Deputados e Sr<sup>as</sup> Deputadas.

Agora, se esta Comissão entender que eles não devem ser ouvidos, a Comissão é soberana. Eu apenas estou cumprindo o meu papel. Não posso dar um peso e uma medida a um grupo e outro peso e outra medida a outro grupo. Eu não faço isso. A minha história política não é essa.

Portanto, quero dizer que, da mesma forma, Deputado Paulinho, que recebi com toda a cordialidade e com toda a franqueza os presidentes das federações comandadas por V. Ex<sup>a</sup>, recebi também do outro lado. É da minha essência política. Agora, esta Comissão é soberana. Se ela quiser fazer um destaque e desconvidá-los, é da decisão da Comissão.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP)** – Presidente, só para contraditar.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Srs. Parlamentares, vamos fazer o seguinte, Deputado Paulinho. Nós estamos com quórum, vamos fazer o seguinte. Vamos votar e fica esse destaque.

Nós vamos iniciar a votação.

Peço ao Relator para ler, para não ter dúvida do que estamos aprovando, com esse destaque da Fetaport.

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

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

**O SR. ARNALDO JARDIM (PPS – SP)** – Quero pedir um esclarecimento ao Relator, Senador Eduardo Braga. Aquelas sugestões minhas, no que diz respeito às pessoas e de haver um espaço para especialistas e estudiosos, se isso está incorporado à proposta.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Está incorporado, sim.

**O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM)** – Está incorporado, está incorporado.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Nobre Relator, podemos votar na íntegra, com esse destaque...

**O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM)** – Apenas para que não haja dúvida, é importante constar na ata o que estamos aprovando.

Então, consta dos requerimentos e da proposta apresentada a estruturação de que teremos uma semana para debates dos representantes dos trabalhadores; uma semana para debates com os representantes da iniciativa privada, divididos, conforme sugestão do Deputado Milton, em um dia daqueles que são operadores e outro daqueles que são usuários, para que nós possamos ter essa divisão, assim como podemos dividir, também, a classe trabalhadora, se assim for pertinente ou conveniente. Teremos, finalmente, os representantes do Governo Federal, aqui incluídos, além dos que estão aqui relacionados, o Ministério Público do Trabalho, por sugestão do Deputado Paulinho, e que eu já havia acatado na outra reunião desta Comissão, bem como a inclusão do Ministério da Indústria e Comércio.

Todos os que estavam propostos no requerimento do Deputado Paulinho já estão atendidos; todos os que estavam propostos em um dos requerimentos do Senador Pimentel já estão atendidos; e aí vêm os que aditam: Sr. Richard Klein, da Abratec – Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público; Sr. Wilen Manteli, da AABTP – Associação Brasileira dos Terminais Portuários; Sr. Paulo Godoi, da ABDIB – Associação Brasileira da Indústria de Base e Infraestrutura.

Também de autoria do Senador Pimentel, adita-se o nome do Dr. Bernardo Figueiredo, da EPL, no segmento de autoridades da União no nosso debate. Adita-se o Sr. Jorge Gerdau Johannpeter, Coordenador da Ação Empresarial; e o Sr. Robson já está aqui incluído.

De autoria do Deputado Arnaldo Jardim, adita-se o Prof. Paulo Fernando Fleury; o Prof. Antônio Delfim Netto; Dr. Sérgio Aquino.

E de autoria da Senadora Ana Rita, o Sr. José Adilson Pereira, Presidente da Intersindical da Orla Portuária do Espírito Santo.

Além disso, estamos também estabelecendo que teremos uma data para audiências públicas eventuais que surjam no decorrer desse debate, levando-se em consideração que teremos uma data limite para as audiências públicas. De acordo com o nosso plano de trabalho, nós não teremos nenhuma audiência pública além do dia 20 de março de 2013.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Que foi uma sugestão do Deputado



Onyx Lorenzoni, com essa flexibilidade...

Srs. Parlamentares, nós vamos submeter à votação... *(Pausa.)*

Pergunta-se se foi incluído o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio

Exterior.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (PMDB – AM) – Sim, já foi incluído. Eu já citei.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Foi incluído. Já citou.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) — A questão que estou levantando é se vai ser votado em separado.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (PMDB – AM) – Tem destaque para votar em separado.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Há um destaque, já está destacado, votaremos em seguida.

Os Srs. e Sr<sup>as</sup> Senadoras, Deputados e Deputadas que concordarem com o plano global apresentado, permaneçam como se acham. *(Pausa.)*

Aprovado o plano apresentado pelo nobre Relator e os respectivos requerimentos, com aqueles que foram prejudicados por estarem já contemplados no cronograma, na cronologia, já que está em moda, na ordem cronológica estabelecida pelo nosso Relator.

**ORADOR NÃO IDENTIFICADO** – Está em moda não. Essa palavra existe faz tempo.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Faz tempo, mas é que hoje, aqui, é um dia...

**O SR. EDUARDO BRAGA** (PMDB – AM) – É que estão usando bastante.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Estão usando bastante ultimamente.

Bem, encerrada a discussão, há apenas um destaque do item 4, à consideração feita pelo... Já foram feitos os apelos, que é a Federação Interestadual dos Trabalhadores em Agenciamento Marítimo, Aquaviário e Operadores Portuários.

O Deputado Paulinho levantou uma não concordância com a inclusão desta federação nas audiências, e outros Deputados ponderaram que retirasse, mas a questão permanece e nós vamos ter que dar o seguinte encaminhamento: vamos ouvir duas defesas, uma de um lado, que defende a retirada da Fetaport; e em seguida uma que defende a manutenção. Está bom? Ou podemos votar imediatamente?

*(Intervenções fora do microfone.)*

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Eu quero falar.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Vamos votar imediatamente, Deputado Paulinho. Já falamos. Tudo bem? *(Pausa.)*

Os Srs. Parlamentares que concordam que permaneça a federação interestadual no rol de debates de audiências levantem o braço. *(Pausa.)*

Podem abaixar.

Os que são pela exclusão dessa federação levantem o braço. *(Pausa.)*

Está mantida a proposta original de convidar a...

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Quantos votos foram?

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – ... Federação Interestadual dos Trabalhadores em Agenciamento no rol de audiências.

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

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

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Eu peço, então, para retirar as demais federações, porque nós não vamos participar se estão colocando aqui uma federação que não existe.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (PMDB – AM) – Isso é um convite, Deputado! Isso é um convite! Ou se aceita ou não se aceita.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Vocês não podem pôr alguém que não representa os portuários para falar aqui. Vocês querem pôr? Então ponham e retirem as outras três federações.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Primeiro, nós aprovamos. Não tem convocação; é convite para todas as federações e operadores, enfim.

Fazemos um apelo para estabelecer um clima de debate. Vamos convidando. O nosso espírito, Paulinho da Força...

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Então vamos verificar a votação nominal.



**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Não é a Presidência, nem o Relator.  
Está encerrada a reunião.

*(Iniciada às 14 horas e 53 minutos, a reunião é encerrada às 16 horas e 1 minuto.)*





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

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

Às catorze horas e quarenta e cinco minutos do dia cinco de março de dois mil e treze, no Plenário seis da Ala Senador Nilo Coelho, sob a Presidência do Senhor Deputado José Guimarães, reúne-se a Comissão Mista da Medida Provisória 595, de 2012, com a presença dos Senhores Senadores: Romero Jucá, Eduardo Braga, Vital do Rêgo, Sérgio Souza, Walter Pinheiro, Humberto Costa, Ana Rita, José Pimentel, Inácio Arruda, Flexa Ribeiro, Lúcia Vânia, Eduardo Amorim, Blairo Maggi, Gim, Armando Monteiro, e os não membros João Alberto Souza e Wellington Dias; e Deputados: Geraldo Simões, José Guimarães, Iriny Lopes, Edinho Bez, Manoel Junior, Fátima Pelaes, Marcos Montes, Eduardo Sciarra, Roberto Santiago, Ademir Camilo, Cesar Colnago, Onyx Lorenzoni, Milton Monti, Márcio França, Glauber Braga, Paulo Pereira da Silva, Arnaldo Jardim, Nelson Markezelli. Deixam de comparecer os demais membros. Havendo número regimental, a Presidência declara aberta a presente Reunião, destinada à realização de Audiência Pública com a finalidade de instruir a apreciação da Medida Provisória. O Presidente, às catorze horas e quarenta e oito minutos, passa a presidência dos trabalhos ao Senador José Pimentel. O Presidente convida os palestrantes Eduardo Lirio Guterra, Presidente da Federação Nacional dos Portuários; Wilton Ferreira Barreto, Presidente da Federação Nacional dos Estivadores; Mário Teixeira, Presidente da Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, Nas Atividades Portuárias; e Maurício Coentro Pais de Melo, Coordenador Nacional da CONATPA - Ministério Público do Trabalho -, para, nessa ordem, realizarem suas respectivas exposições. Ao término das exposições, o Senhor Presidente dá início à fase de interpelações parlamentares, bem como de réplicas e tréplicas dos convidados. Fazem uso da palavra os seguintes Parlamentares: Senadora Kátia Abreu, Deputado Paulo Pereira da Silva, Deputado Glauber Braga, Senador Armando Monteiro. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a Reunião às dezesseis horas e trinta e cinco 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 da Comissão





(Texto com revisão.)

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Havendo número regimental, declaro aberta a 3ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012.

Sr<sup>as</sup> e Srs. Parlamentares, convidados, permaneçam em silêncio para que possamos compor a nossa mesa dos trabalhos da 3ª Reunião da Comissão e a primeira audiência pública formal desta Comissão.

Convido, para compor a mesa, o Sr. Wilton Ferreira Barreto, Presidente da Federação Nacional dos Estivadores; Eduardo Lírio Guterra, Presidente da Federação Nacional dos Portuários; Mário Teixeira, Presidente da Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios nas Atividades Portuárias; Maurício Coentro Pais de Melo, Coordenador Nacional da Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário (Conatpa), do Ministério Público do Trabalho.

O nobre Senador Eduardo Braga, nosso Relator da MP 595, já se faz presente. Registro a presença do nosso Relator revisor, Deputado Manoel Junior, da nossa querida Paraíba.

Sr<sup>as</sup> e Srs. Parlamentares, o Presidente da Casa, da minha Casa, o Presidente Henrique Alves, está nos chamando para uma conversa sobre a votação de daqui a pouco no Congresso. Portanto, convido o Vice-Presidente desta Comissão para assumir os trabalhos, na data de hoje, o Senador Pimentel, que está aqui presente, por conta da minha ida à reunião dos Líderes com o Presidente Henrique Alves.

No entanto, nobre Relator, quero confirmar a nossa reunião com as três federações para logo mais – viu, Paulinho da Força? – e com os companheiros da CUT, às 16h, na Liderança do Governo, na Câmara.

Senador José Pimentel, Presidente em exercício nesse momento.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Dando continuidade aos trabalhos desta Comissão Mista, e já está conosco o nosso Relator, o Relator revisor também presente, conforme acordo da Mesa, vamos iniciar com a exposição do Sr. Eduardo Lírio Guterra, que é Presidente da Federação Nacional dos Portuários, pelo tempo regimental.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Sr. Presidente, só para registrar a presença do Prefeito de Santos, nosso companheiro Paulo Alexandre Barbosa.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Queremos registrar a presença do Sr. Prefeito de Santos. Seja bem-vindo!

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Com a palavra o Sr. Eduardo Lírio Guterra.





**O SR. EDUARDO LIRIO GUTERRA** – Boa tarde a todos! Boa tarde, Srs. Parlamentares!

Presidente da Mesa, nosso Relator da medida provisória, antes de fazer... (*Falha na gravação.*)

Pronto? O primeiro não pode ter o microfone desligado, não é, Presidente?

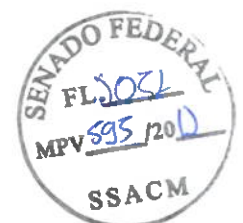
Antes de fazer a nossa apresentação com relação a esse debate, a gente queria deixar claro para todos os que estão aqui presentes e para os que nos assistem e nos ouvem, obviamente, que o nosso entendimento é que, na verdade, essa legislação... O que estamos discutindo aqui, no nosso entendimento, não é simplesmente uma medida provisória que atende interesses do Governo ou de qualquer partido político, e não só desta Casa. Estamos discutindo uma lei que, na hora em que for aprovada, vai ser a lei que vai regulamentar a atividade portuária, e não sabemos por quanto tempo. O que podemos dizer, pela nossa experiência, é que, na última vez em que tivemos um debate semelhante a esse, aqui, nesta Casa, o resultado do debate durou quase 20 anos. Foi revogado agora pela Lei nº 8.630.

Então, a nossa preocupação com relação a esse debate e ao conteúdo da medida provisória não é simplesmente pela redação e pelo que a gente lê, e sim pelo resultado e pelo desdobramento que essa legislação possa trazer a médio e longo prazo para o sistema portuário, por nós, trabalhadores. Essa é uma questão que tem que ficar muito bem clara quando formos ouvir aqui os meus colegas e fazer o debate com esta Comissão.

Entendemos que, pelo organograma que foi feito, atendeu o que temos colocado desde o começo: tem que ter debate, tem que ter vontade política de a gente avançar em construir uma legislação que seja de interesse nosso.

Preparei uma rápida apresentação que aborda as questões centrais dessa discussão. Tivemos a revogação de uma legislação que era a que estabelecia a regra do jogo na atividade portuária, através de uma medida provisória. Então, estamos fazendo uma comparação. Vou ser rápido. Vou abordar as questões centrais: o papel do Estado na atividade portuária, a questão da gestão portuária e as empresas portuárias públicas que administram esses portos; a questão do trabalho portuário, o atual, o futuro do trabalho portuário; a questão da organização sindical e a questão do trabalho portuário em si, a possibilidade de precarização do trabalho portuário. Essa é uma questão que a gente quer colocar. Obviamente que essa questão dos investimentos que estão postos na medida provisória para a questão portuária é uma iniciativa do Governo quando oferece os juros mais baixos do que de mercado subsidiado pelo BNDES. E há a questão do modelo de concessão, o novo modelo de concessão à iniciativa privada dos novos negócios que o Governo quer fazer. Então, a gente vai abordar de uma forma bem sucinta e rápida.

Vamos lá.





Bom, eu acho que seria interessante não menosprezar esta audiência aqui e colocar a quantidade de portos públicos que temos no Brasil, que são considerados os 34 portos mais importantes, segundo informação da Secretaria de Portos. Temos 102 terminais de uso privativo em operação, 6 de uso exclusivo, 96 de uso misto, que precisam hoje, pela regra do jogo, movimentar carga própria e residualmente carga de terceiros, sendo que esses terminais movimentam petróleo, minério e grandes sólidos e líquidos. Então, essa é uma prova de que o sistema portuário brasileiro é diversificado.

Chamo a atenção para a quantidade de portos que temos no Brasil. Não dá para compararmos o Brasil com portos de outros países do mundo, que, apesar de serem considerados desenvolvidos, muitos deles só têm um porto para cuidar. Nós temos 34 em toda a costa brasileira, cada um com sua especificidade, com a sua peculiaridade, cada um com seus problemas regionais.

Pode passar, amigo.

Esse aí é o nosso sistema portuário brasileiro, que muitos conhecem, mas acho importante frisar dada a complexidade. Por exemplo, na parte sul do Brasil, a partir de Antonina, todos os portos estão na mão de Estado ou de Município. No caso específico do Porto de Imbituba, trata-se de um terminal privado que foi transferido para a iniciativa privada em 1962, mas cujo contrato está terminando. O Porto de São Sebastião também está na mão do Governo do Estado de São Paulo.

Vamos lá, amigo.

Esta aí é a questão que está em discussão: o modelo de outorga. Isso clareia muito o que nós estamos discutindo hoje, que é o porto público, que tem autoridade portuária, tem a questão dos OGMOs, dos terminais, da dragagem, da sinalização, dos acessos terrestres. Quando se fala em porto público, na verdade, está se falando de um sistema público em que tudo é privado, menos a gestão. A operação é privada, os empresários cuidam da infraestrutura portuária e o Estado cuida da superestrutura e da gestão, incluída na gestão a questão do meio ambiente, o planejamento estratégico, a saúde, a segurança do trabalho portuário e da própria segurança do porto em si, por ser uma área de fronteira. Do outro lado, a questão do Terminal de Uso Privativo (TUP), que cuida especificamente de escoar carga própria e residualmente a carga de terceiros. Hoje, nós já temos isso no sistema portuário. Aliás, esse sistema foi regulado agora mais recentemente através do Decreto nº 6.620, que estabeleceu a obrigação de movimentar, primeiro, carga própria para, depois, carga de terceiros.

Pode passar.

Aí também fica bem caracterizado como é que funciona o porto público, o contrato de concessão, a reversão de bens e equipamentos à União no prazo de 25 anos por mais 25, a manutenção do órgão, o treinamento, o EPI, a requisição de mão de obra, a política integrada no setor e na região portuária. Nós temos, dentro do porto público, os Conselhos de Autoridade Portuária, que, para





quem não acompanha, indicam um representante dos trabalhadores e dos empresários para agir dentro dos Conselhos de Administração das empresas, e temos os agentes do Governo – Receita Federal, Anvisa –, e se busca a integração desses agentes.

Para quem se lembra, nós já tivemos, na atividade portuária, basicamente mais de 20 tarifas cobradas até a Lei 8.630; era de A a quase Z. Cada uma dessas letras significava uma tarifa. Com a modernização, através da Lei nº 8.630, resumimos a seis, sete tarifas nos portos, dependendo da peculiaridade. Por exemplo, Rio, Santos e Vitória, onde o pessoal atua muito na exploração de petróleo, alguns portos têm tabelas de *offshore* para serem usadas.

E os terminais não precisam requerer a mão de obra no OGMO mesmo exercendo, às vezes, um serviço público, que é o nosso pensamento. O que nós defendemos, o que nós não entendemos é que, quando os terminais passaram a movimentar cargas de terceiros, como é uma prestação de serviço público no nosso entendimento, teria que requisitar a mão de obra no OGMO.

Então, mas todos esses dois terminais podem usar o Reporto, que é um mecanismo inteligente, inclusive no nosso ponto de vista também, porque facilita a aquisição de equipamentos não similares no Brasil, como guindaste, empilhadeira. E a gente apoia essa iniciativa também.

Ali embaixo tem os dados da Abratec, em que nós tínhamos em 1998, 45 guindastes e empilhadeiras nos 14 terminais ligados, obviamente, à Abratec. Em 2007, 299, o que traz uma economia de 25% a 30%. E o Governo deixar de arrecadar em impostos cerca de 432 milhões.

Pode passar.

Bom, isso é um dado... (*Falha na gravação.*)

Nós temos ouvido falar muito que o OGMO encarece o setor portuário. Isso é um estudo que o Dieese fez, baseado na RAIS, do Ministério do Trabalho, e esse estudo está à disposição de quem quiser. Nós pegamos a remuneração média dos trabalhadores de estiva e capatazia, que é a remuneração média nacional desses trabalhadores. Essa média, aí embaixo, de 3,8 mil é porque existem outras atividades dentro dos OGMOs – e isso é tirado pelo CGC. E foi isso que baseou o nosso trabalho.

Pode passar, colega.

Bom, aí nós colocamos um pouco o que é mesmo o custo para operar um navio no Brasil. Tem aí a fonte. Estamos falando que 8% que são cobrados de THC incluem trabalhadores do OGMO, custo com investimento e tarifa. E os outros custos, como frete, que é 45%, 30% de frete terrestre, e o trâmite em burocracia. E não consegui enxergar na medida provisória uma coisa que, por exemplo, ataque a questão do frete marítimo no Brasil. Não que eu queira que isso seja feito como uma questão de guerra a isso, mas acho que isso tem que ser discutido, se há uma preocupação, como a que está se colocando, de se reduzir custos no Brasil.





Vamos lá. Eu coloco isso porque às vezes falam que o sistema portuário não está avançando. Pode ser que não esteja avançando do jeito que nós queremos, mas todos os números que nós temos apontam para um crescimento da movimentação de carga, que praticamente dobrou em 11 anos, com a taxa média mensal de crescimento de 6,17%.

Aí são os contêineres, em TEUs. São os únicos que provam que nós estamos caminhando para ter uma movimentação semelhante à dos portos maiores do mundo. Obviamente que, se for comparar com portos como o de Roterdã, que é todo robotizado, todo informatizado, nós entramos em desvantagem.

O que nós vimos de impacto da medida provisória na questão da concorrência com os portos públicos? Transferência de carga de porto público para os terminais privados novos. Redução das receitas das empresas das administrações portuárias públicas. Risco de redução dos postos de trabalho dos PPAs. E vinculação com achatamento salarial.

Aí há uma emenda que propõe resolver esse problema: requisição de mão de obra avulsa nos OGMOs, na movimentação de carga de terceiro; e na movimentação de carga própria, opcional, negociada com os trabalhadores – isso está baseado na Convenção 137.

Podemos ir?

Essa é uma explicação importantíssima nessa discussão, gente. Parece que fomos nós, trabalhadores, que criamos o Órgão Gestor de Mão de Obra, o que não aconteceu. O Órgão Gestor de Mão de Obra foi criado por esta Casa, por este Congresso, foi aprovado por este Congresso. Antes da lei, o sindicato tinha o papel de escalar, recolher encargo, fazer pagamento, cuidar da disciplina, cuidar do equipamento de proteção individual. Depois da lei, isso tudo passou a ser responsabilidade dos operadores portuários via Órgão Gestor de Mão de Obra, negociando a convenção coletiva com os sindicatos. Então, tudo isso aí é negociado com o setor empresarial. Aí não há nada público. É patrão e empregado. É uma negociação coletiva entre sindicato e empresas. Então, a gente precisa entender o OGMO, o funcionamento do OGMO, para a gente perceber que ele é o recurso humano dos nossos portos.

Vamos embora!

Sobre isso aí eu já falei lá atrás. Esses são oito pontos que acho desnecessário abordar aqui, mas faço questão de deixá-los registrados na minha fala. Há coisas sobre as quais vou falar mais na frente, porque acho que são mais centrais desta discussão.

Vamos embora, pessoal!

Dentro da medida provisória, existe o esvaziamento das competências da Autoridade Portuária. Todas as questões que são papel do Estado central na competência da gestão portuária estão sendo tiradas e





colocadas para a Antaq. Na lei, não se fala qual é o poder concedente, não está claro na lei qual esse poder. Nós não conseguimos enxergar isso.

Vamos embora! Pode passar!

Há a questão da Guarda Portuária. Esse é o ponto nevrálgico desta discussão, porque a Guarda Portuária é uma instituição cujos empregados são empregados da administração do porto e têm o papel de cuidar da segurança nos nossos portos. Para isso, foram contratadas e treinadas pessoas. Foram investidos recursos em armas, em uniformes, em treinamento desses trabalhadores, em equipamentos de última geração para fazer a fiscalização dos nossos portos. E a medida provisória não traz, em seu escopo, nada relacionado com a Guarda Portuária, apesar de esta ser uma atividade fim da área portuária – chamo a atenção para esse ponto.

Vamos, amigo!

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Sr. Eduardo Guterra...

**O SR. EDUARDO LIRIO GUTERRA** – Pois não.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – ... eu já lhe dei 16 minutos e vou dar-lhe mais um minuto, para que conclua. Está bom?

**O SR. EDUARDO LIRIO GUTERRA** – Eu dispunha de quantos minutos?

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Eram 10 minutos, e já está indo para 17 minutos.

**O SR. EDUARDO LIRIO GUTERRA** – Vou ter de correr.

Então, gente, para que não haja dúvida, a medida provisória, no art. 4º, parágrafo único, é clara ao dizer da possibilidade de privatização das empresas públicas portuárias. Isso está colocado bem claro na lei, quando esta fala “no todo ou em parte, a exploração do porto organizado e sua administração”.

Vamos embora, gente!

Esse é um exemplo... Ouvimos falar que o Governo ia conceder o Porto de Aratu e de Salvador... Ouviu, Deputado? Os Portos de Ilhéus e de Aratu, esses dois portos, juntos, significam 66% da receita da Codeba. Então, se se entregar isso para a iniciativa privada, como é que ficam os trabalhadores, como é que fica a receita da Codeba, se esta nem vai mais fazer licitação? As licitações vão ser feitas aqui, por Brasília.

Vamos lá, por favor!

*(Soa a campanha.)*

**O SR. EDUARDO LIRIO GUTERRA** – Essa é uma relação de pessoal das empresas portuárias. O quanto as empresas gastam com seu quadro de trabalhadores está ali no último quadro. Então, na média, estamos gastando muito menos com pessoal do que estamos arrecadando nessas empresas.

Vamos!





Essa é uma notícia que saiu hoje nos jornais, de que a Codesp de São Paulo registrou o maior lucro desde a sua fundação.

Pode passar, por favor.

Essa é uma exposição de como é que funcionava o CAP, que foi modificado, assim como a indicação dos trabalhadores no Conselho de Administração.

Pode passar.

Quanto ao enquadramento de trabalhadores, a medida provisória fala em categoria econômica preponderante, que tem que definir a negociação com os trabalhadores. Acho que há uma interferência da medida provisória na organização dos trabalhadores. Nós entendemos que isso tem de ser revisto.

Vamos embora!

Há a questão da contratação temporária, que existia na Lei nº 8.630 e que não veio na medida provisória. E há a questão da multifuncionalidade. Havia uma negociação em função do processo de multifuncionalidade, que também não veio aí.

Já estamos terminando.

Aí são outros impactos: empregados de portos delegados a Municípios. Porque a lei continua dizendo que é possível o Estado delegar a Estados e Municípios portos, mas não diz em que condição para os trabalhadores. E, hoje, há problemas, no Brasil todo, relacionados a isso.

Pode passar.

E aí, gente, para encerrar minha participação nisto, eu queria chamar a atenção para este eslaide. Nós ouvimos, durante esse tempo todo – eu pelo menos, em umas duas entrevistas –, que nós somos dinossauros, que nós somos atrasados, que nós estamos defendendo o velho. Eu quero deixar esta mensagem para esta Casa: que há muitos anos, realmente, nós lutamos contra o golpe, contra a ditadura, e exigimos respeito à Constituição...

*(Interrupção do som.)*

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Obrigado.

**O SR. EDUARDO LÍRIO GUTERRA** – Eu só queria deixar essa mensagem para vocês.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Obrigado. Foram 18 minutos. *(Palmas.)*

Com a palavra, o Sr. Wilton Ferreira Barreto, Presidente da Federação Nacional dos Estivadores, por dez minutos.

**A SRª KÁTIA ABREU** (PSD – TO) – Sr. Presidente, pela ordem.

Eu gostaria da distribuição da apresentação, por favor. Inclusive das futuras, para acompanharmos.

Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Já pedi para providenciarem.





**O SR. WILTON FERREIRA BARRETO** – Sr. Presidente, nobre Relator, Senador Eduardo Braga, Sr<sup>as</sup> e Srs. Deputados, Sr<sup>as</sup> e Srs. Senadores da República do Brasil, caro Relator revisor, nossos companheiros e imprensa, o companheiro Eduardo Lirio Guterra fez uma explanação com a demonstração muito minuciosa de como se comportam hoje a administração e a operacionalidade dos portos brasileiros. E aí, para enriquecer um pouco mais, o BNDES, em dezembro de 2012, encomenda um trabalho, e vou só ler o título. Esse trabalho foi realizado com recursos do Fundo de Estruturação de Projetos do BNDES, no âmbito da chamada política pública. Primeira edição: dezembro de 2012. E este material que está aqui em meu poder, se nós fôssemos lê-lo todo, ou demonstrar todo, precisaríamos de 15 minutos. Não daria. Mas aqui demonstra claramente, Senador, que não haveria necessidade de um novo marco regulatório para os portos.

Vamos ver, dentro deste documento que está aqui, que as recomendações são várias. Eu poderia ler algumas, como a permanência dos OGMOs e a sua modernização. Nós poderemos nos debruçar, por meio deste documento, sobre a manutenção do trabalho avulso, que é muito mais rentável e muito mais equilibrado, principalmente para os pequenos operadores portuários. Nós vamos verificar também neste documento que nos terminais privativos é recomendado esse equilíbrio da mão de obra avulsa porque se um terminal passar um período sem trabalho ele também não terá ônus nenhum porque não precisará pagar nenhum trabalhador.

Neste documento também está contido que, em outra modalidade de trabalho, se ele não alcançar o total de tonelagem ou de recursos que atinja o seu salário, será criado um fundo para complementar o salário desse trabalhador.

E aí o Eduardo coloca muito bem que os trabalhadores dos nossos portos vêm batendo recordes deles próprios, como no caso do Espírito Santo, como no caso do Porto de Paranaguá, no escoamento de grãos, como no caso do Porto de Santos, com uma movimentação recorde de contêineres, e outros portos do Nordeste, que sabemos como funcionam.

E aí nós nos deparamos com essa situação que estamos aqui demonstrando. Nós fizemos uma série de gráficos que, conforme a Senadora Kátia Abreu solicitou, embora estejam um pouco a menor, inclusive com deficiência do salário do trabalhador...

Um trabalhador, um estivador hoje, em média, tem um salário de R\$50, e, para sair desse salário, ele tem de embarcar ou desembarcar uma média entre 150 toneladas e 200 toneladas, quando, na verdade, os grandes operadores dos terminais ganham a partir da primeira tonelada que é embarcada ou desembarcada.

Então, Sr<sup>as</sup> e Srs. Parlamentares, nós gostaríamos – e peço isso ao nobre Relator – que os custos do agronegócio, que os custos dos terminais privativos fossem abertos, para que a gente pudesse debater de igual para igual,





dentro de um equilíbrio; que nós fôssemos interpelados, mas que também tivéssemos o direito de interpelar. Na sua própria região, Senador, nós vemos a navegação interior, que é muitas vezes, de forma tortuosa, contemplada por uma série de operadores que tiram o contêiner do navio, põem na balsa, e eles consideram isso como navegação interior; na verdade, o senhor conhece isso muito bem, porque é da sua região.

Então, nós trabalhadores avulsos, os estivadores do Brasil, assim como os portuários, vimos sofrendo diuturnamente. Há operadores, Senador Humberto Costa, que querem negociar, e outros, não, como o caso de Suape, que não quer negociar com os trabalhadores. Nós não temos a felicidade de alguns operadores quererem negociar. Mas nós estamos vendo como, no Porto de Itapoá, no Porto de Pecém, há inclusive uma ação civil pública impetrada pelo Ministério Público, que não quer requisitar e não quer negociar o concurso da mão de obra dos trabalhadores. Então, esse ponto de equilíbrio é que nós precisamos encontrar.

Esse estudo encomendado pelo Governo – não foram os trabalhadores – demonstra e relata tudo isso que estou acabando de dizer aqui. Pena que, em 15 minutos, não dá para nós dissecarmos este documento, porque ele é muito extenso.

Nós não somos contra o desenvolvimento do País. Ao contrário, nós estamos aí para contribuir, e muito, como temos contribuído com o desenvolvimento da nossa Nação. Nós queremos que cresça. Agora, como os trabalhadores... E o Eduardo demonstrou, no seu último eslaide, a luta dos trabalhadores para defender o seu mercado de trabalho. É inadmissível, num governo democrático, Senador, os trabalhadores estarem brigando, tendo de fazer mobilização para trabalhar, para ganhar o seu sustento.

E nós não estamos aqui com discurso de efeito, nem corporativista, conforme temos visto na imprensa. Nós queremos um debate democrático, pelo qual possamos dialogar, debater e encontrar um ponto de equilíbrio, com a participação dos trabalhadores dos portos brasileiros.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Obrigado, Sr. Wilton, que gastou apenas oito minutos. Parabéns pela economia.

Com a palavra, pelo prazo de dez minutos, o Sr. Mário Teixeira, presidente da Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias.

**O SR. MÁRIO TEIXEIRA** – Vou tentar otimizar esse tempo.

Eu cumprimento todos os Parlamentares presentes, cumprimento as senhoras e os senhores, meus companheiros sindicalistas, a imprensa e principalmente a Mesa – o Presidente, o Relator, o revisor e os demais companheiros de Mesa.





Pode passar para o próximo, por favor.

Na verdade, a gente vai entrar direto no assunto mais polêmico aqui, que nós chamados de recalcitrância em manter preceitos inconstitucionais já existentes na Lei 8.130.

Eu começo dizendo o seguinte: prestar serviço público, ou seja, operar com carga de terceiros sem licitação, através de simples autorização, é vedado pelo art. 175 da Constituição. Na vigência da Lei 8.130, já era inconstitucional. A MP vem ao extremo, desobrigando o terminal de ter carga própria.

Permite que esse ente privado seja um prestador de serviço, ao arrepio da Constituição, e vai mais: pela 595, ele também está desobrigado de observar, e com certeza não observará, os princípios da prestação – falta um “s” ali – de serviço público, ou seja, continuidade, cortesia, eficiência, segurança, atualidade, regularidade, modicidade e generalidade.

Temos emendas para resolver esse problema. Cito, aí, as Emendas 101 e 142, do Deputado Márcio França; a 58, de Arnaldo Faria de Sá; a 253, do Paulinho da Força Sindical; 394, do Ângelo Vanhoni; e 175, do Deputado Luiz André, do PT do Rio de Janeiro.

Pode passar para a próxima, por favor. *(Pausa.)*

Acho que está errado. Pode voltar. Tem de voltar um pouco.

*(Pausa.)*

Veja bem, nós estamos citando um documento que é um parecer do TCU. É o Processo TC-015.916/2009, que está apenso com outro processo. Esse documento é muito longo, é muito longo. Ele tem, no caso, quarenta e poucas páginas.

Eu gostaria, e pediria à Mesa, e, se for possível, que alguns Deputados também peçam, que ele faça parte integrante desta minha palestra.

Esse documento diz, na análise preliminar do TCU, que há de se conjugar os ditames da Lei 8.630 aos mandamentos insculpidos no art. 175 da Constituição Federal. Segundo a Carta Magna, os serviços públicos devem ser delegados por meio de concessão ou permissão. A autorização não é um instrumento para outorga de serviço público.

Dada essa constatação, de forma apressada e indevida, pode-se concluir que a Lei 8.630/1993, ao permitir que a movimentação de carga de terceiros em terminais privativos outorgados por autorização incorre em inconstitucionalidade. E, mais, tal interpretação não merece prosperar.

É necessário encontrar a motivação dos legisladores, desta Casa, no caso, para o teor do texto da lei e realizar uma interpretação conforme a Constituição Federal.

Passe para o próximo, por favor.





Esse parecer conclui: "Considerando todo o exposto na presente análise, conclui-se que as outorgas de autorização para as empresas de Cotegipe, Portonave, Itapoá e Embraport carecem de amparo legal."

A movimentação de carga nesses terminais nos permite afirmar que, de acordo com a Lei 8.630, esse tipo de empreendimento, que tem como objetivo principal a movimentação de carga pública, não poderia ser outorgado por meio de autorização.

A grave omissão dos órgãos responsáveis pela regulação e fiscalização do setor portuário permite a existência irregular de duas instalações portuárias, submetidas a regras distintas, exercendo a mesma atividade: a prestação do serviço público de movimentação de carga de terceiro.

Aí, o TCU faz um encaminhamento. Eu gostaria de pedir a atenção para o encaminhamento:

*Dessa forma, admitir que a movimentação de carga de terceiro por essas instalações seja majoritária a ponto de ser o negócio principal desses terminais é concluir pela existência de prestadores de serviços públicos outorgados por autorização, sem o devido procedimento licitatório e inconstitucional (art. 4º da Lei 8.630).*

Eu estou citando a Lei 8.630, mas isso, de uma maneira mais grave, está sendo repetido na MP.

Não é razoável considerar que essa tenha sido a intenção dos senhores legisladores aqui.

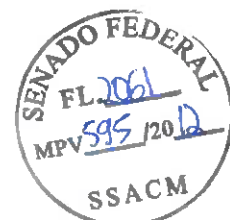
*Autorizar, em caráter excepcional, tendo em vista o interesse público e o princípio da continuidade da prestação dos serviços públicos, o funcionamento de terminais de propriedade das empresas Portonave S. A. - [...] Navegantes, Itapoá [...], Embraport [...] S. A. e Terminal [...] de Cotegipe, por prazo suficiente e justificado para a realização do certame licitatório [...].*

Quer dizer, deu um prazo para que se regularizasse a situação.

Passa para o próximo, por favor.

Aí, nós colocamos aqui, rapidamente, que nós entendemos que houve um equívoco no encaminhamento do processo legislativo, com relação à MP, no que diz respeito a essa questão de autorização.

Nesse caso, a lógica seria ter encaminhado para cá uma emenda constitucional, sob o risco, e vai ocorrer se passar como está, de inúmeros procedimentos judiciais contra a MP ou a lei em que ela venha a ser convertida.





Digo, de antemão, que já temos compromisso com alguns partidos, com a nossa confederação, já conversamos com a OAB e já conversamos com o próprio Ministério Público: se, realmente, se insistir nesse tipo de inconstitucionalidade, com certeza vamos ter muita batalha no Judiciário.

Próximo, por favor.

Eu vou falar rapidamente do cenário mundial. Já estou saindo um pouco da questão da inconstitucionalidade. Cenário mundial: trouxe a chamada substituição dos portos antigos públicos, na maioria, por terminais privativos.

Na verdade, nós temos diversos portos antigos que hoje não operam mais com carga, não operam comercialmente. A maioria foi reestruturada para atender turismo, etc. Os portos de São Francisco, Miami, Los Angeles, Long Beach, Roterdã, Marselha, Gênova, Barcelona, Lisboa, Buenos Aires – no caso, o Porto Madero –, praticamente, não operam mais comercialmente. Ao lado deles, foram criados inúmeros, inúmeros terminais. É o que está sendo feito aqui. Ninguém é contra. Nós não somos, como disse o Eduardo, jurássicos, não somos brucutus, como, às vezes, pensam que somos. Nós entendemos que isso foi uma consequência normal.

Próximo, por favor.

Vamos citar um caso aqui que nos preocupa e que temos que colocar exatamente para os Srs. Parlamentares, para o qual gostaria de uma atenção muito grande. Antes de se criarem terminais, lá na Califórnia, o Porto de São Francisco possuía 84 berços de atracação. Está ali. Aí veio a necessidade, como eu disse, de se criarem os terminais por diversos motivos: a questão de calado, que o porto não tinha, a competitividade e outras coisas. Então, teve que migrar a operação do porto para terminais privativos. E ele migrou para o outro lado da Golden Gate, migrou para Oakland.

Hoje esse porto está assim.

Passa para o próximo, por favor.

Hoje está assim.

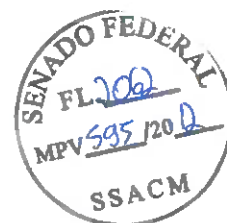
Passa para o próximo.

Hoje está assim o Porto de São Francisco, que não se opera mais comercialmente. Em compensação, do outro lado, em Oakland, é isso.

Passa para o próximo, por favor.

Oakland é isso. Há 16 terminais desse lá – esse aqui, entre outros.

Um detalhe interessante, e peça a atenção dos Srs. Parlamentares: lá também houve um tipo de pressão dos conservadores, daqueles interessados só no lucro, de não levar os trabalhadores do porto antigo para o porto novo. É exatamente o assunto que discutimos aqui. É exatamente isso, ou há diferença? Os companheiros estão sentido. Há diferença? Fizeram exatamente isso. O que aconteceu? Houve um movimento muito sério, muito sério mesmo. Os trabalhadores fizeram piquete em frente aos novos terminais para trabalharem, fizeram passeata.





Próximo, por favor. Pode passar, companheiro.

Piquete.

Próximo.

Passeata.

Próximo.

Trabalhador foi preso; morreu trabalhador; porque lá a polícia... No Brasil, é um pouco diferente. Nesse sentido estamos mais avançados até que os americanos. A polícia até bate em trabalhador, mas não é tanto assim. A repressão hoje não é tanta, felizmente. Com tudo isso, eles conseguiram fazer acordos, e o trabalhador, que ficaria desempregado, foi empregado nos novos terminais. Aliás, é isso que nós queremos aqui. Nós não estamos aqui pedindo outra coisa. É isso que nós queremos! Os companheiros estão aqui, o movimento sindical nas bases, para isso. O nosso movimento é para isso. Há alguma coisa mais legítima do que isso para o trabalhador?

Continuando, pessoal.

Próximo.

Bom, rapidamente, é interessante colocar – e estou olhando o meu tempo ali – os fatos que levaram a esse tipo de mudança: “containerização” no mundo. Hoje nós sabemos que, na parte norte do planeta, praticamente 90% das operações são em contêineres. Os navios de contêineres têm maior calado, exigem um porto mais profundo. Isso levou à migração dos antigos portos para os novos terminais, porque não teria calado até para atracar os navios. A competição também.

Outra questão interessantíssima são os chamados armadores verticalizados. Até parece um palavrão. O que está acontecendo no mundo inteiro? Os armadores estão tomando conta, criando oligopólio e comprando todos os terminais no mundo – todos. Aqui, no Brasil, já há diversos terminais em que os armadores são majoritários. Isso significa o quê? Ele quer dominar toda a logística. Na hora em que dominar a logística, vai haver o famoso *dumping*... Quantos minutos eu tenho?

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Vamos lá.

**O SR. MÁRIO TEIXEIRA** – Então, vai haver o famoso *dumping* econômico – ninguém tem dúvida disso aí.

Próximo *eslaide*.

Entramos no assunto mais diretamente. Estou indo do geral para o específico, estou entrando mais no assunto, e isso é importante para nós: a desmistificação da comparação de custos dos portuários brasileiros com portuários estrangeiros.

Meus companheiros presentes, Srs. Parlamentares, está sendo feita a comparação de iguais com desiguais. Vejam bem, eu estou pegando Roterdã primeiro. Roterdã foi um porto que teve seu custo comparado aqui. Será que eles compararam o custo desse terminal de Cosco com os custos de nossos trabalhos





aqui nos terminais mais rústicos? Será que eles compararam o custo do terminal robotizado do ECT, lá em Roterdã? Robotizado, vejam bem!

Pode passar para o próximo.

Olhem aí: isso aí é operário com *joystick*.

Será que eles compararam o custo desse terminal, o da APM, também em Roterdã, onde uma pessoa opera os contêineres com *joystick*?

Passe para o próximo.

Será que eles compararam o custo desse terminal de Antuérpia com os custos do Brasil?

Pode passar para o próximo.

Será que eles compararam o custo desse terminal de Hamburgo, também robotizado, com os custos do Brasil?

Então, vejam bem: os Srs. Parlamentares têm de levar a sério isso aí. Não dá para pegar esses números que são jogados aí para, simplesmente, comparar custos de iguais com desiguais.

Próximo eslaide.

O custo da mão de obra em contêiner no Brasil fica entre 0,5 a 0,7% do custo total do exportador. Todos os consultores que pesquisam sabem disso.

Próximo, por favor.

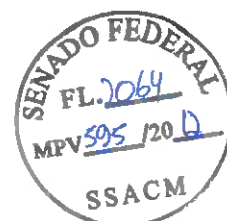
Outra questão complicada: a questão dos produtos agrícolas no Brasil. Nos produtos agrícolas brasileiros, no caso, soja, milho, farelo, *pellets*, produtos a granel, a participação da mão de obra portuária é mínima. Mínima! Não se compara com o custo... Quem viu a TV ontem à noite, a Globo ou a Globo News, viu o custo que está tendo para uma tonelada de soja chegar no Porto de Paranaguá, em São Paulo. Agora, com a falta de caminhões, chega a custar R\$60,00 a R\$80,00 por tonelada. Ou dólares, aliás, acho que foi colocado em dólares. São dólares.

Esse é um caso onde existem mais trabalhadores. Eu gostaria que os Parlamentares prestassem atenção. Esse aí é o trabalho na moega. Moega significa que é jogada a carga ali, cai em uma esteira rolante que leva para o terminal. Esse é o trabalho que leva mais mão de obra e é o mais insalubre que existe.

Está ali embaixo... O trabalhador... O Paulinho saiu um pouquinho? O trabalhador lá... Esse é um caso de Paranaguá, e todos os portos graneleiros têm isso aí. O trabalhador que faz trabalho na moega ganha praticamente a metade do que ganha uma diarista – não estou criticando a diarista – das esposas dos Srs. Parlamentares e das Sr<sup>as</sup> Parlamentares. Eles ganham menos de 50%.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Eu queria registrar, senhor expositor, que mulher de Parlamentar não pode ter emprego nesta casa. Portanto, ganhe tempo, porque o senhor já vai com 16 minutos.

**O SR. MÁRIO TEIXEIRA** – Trabalho doméstico, trabalho doméstico. Estou falando de empregadas domésticas em suas casas.





Continuando. Pode passar para o próximo.

Nós colocamos rapidamente aí – e isso aqui vai ficar para a Mesa...  
Eu estou com quantos minutos?

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Dezesesseis agora.

**O SR. MÁRIO TEIXEIRA** – Eu colocava aqui o seguinte... Direitos subtraídos dos trabalhadores, não resgatados pela Lei 8.130.

Então, nós citamos aí a proibição da locação de mão de obra, multifuncionalidade, restabelecimento do serviço de inspeção do trabalho, que não existe mais, e também a regulamentação da guarda portuária.

Não obstante nós tenhamos ouvido muitos discursos, até no lançamento da medida provisória, de que seriam garantidos os direitos dos trabalhadores, estes aqui ficaram fora.

Nós temos aquelas emendas que dizem respeito à isonomia, como chamamos, ao direito de o trabalhador do sistema trabalhar nos terminais. Então, todos os Parlamentares aí têm emenda nesse sentido, e gostaria que eles defendessem e fossem aprovadas essas emendas.

Regulamentação da Convenção 137: também há diversas emendas.

Exclusividade na contratação com vínculo dentro das PPAs registradas: outra emenda.

Emenda que busca o enquadramento do trabalhador de categoria diferenciada. A inclusão dos amarradores e amarradoras nas atividades portuárias.

Essa emenda de treinamento é muito importante, porque é a emenda que vai poder fazer com que se compare a mão de obra no Brasil com a mão de obra fora do Brasil.

Esse último assunto é muito sério. O art. 51, combinado com o art. 50, diz sobre autorizatários antigos dentro da área portualizada. Esses arts. 50 e 51 permitem que eles continuem com o mesmo privilégio. Eu dou um exemplo ali: é um terminal autorizatário dentro da área do porto organizada. Pelo que está na medida provisória, ele vai continuar fazendo o que ele faz...

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Dezoito minutos. Para o senhor concluir agora.

**O SR. MÁRIO TEIXEIRA** – Um minuto?

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Sim, senhor. Está marcando.

**O SR. MÁRIO TEIXEIRA** – Ele vai continuar fazendo o que ele faz, ou seja, trabalhando com carga de terceiros, competindo diretamente no quintal do porto público. É exatamente isso aí. Além disso, não levando trabalhadores.

E mais, colocamos aqui também a emenda de alguns Parlamentares que tentam salvar essa assimetria constitucional. São os Parlamentares... as emendas 88, 132, 498, 501 e 502 de Márcio França; 588 de Arnaldo Jardim; 124 de Luiz Nishimori; 167, do Deputado Luiz Sérgio; 566, do Deputado Edinho Bez.





Então, eu termino aqui. Obrigado pela atenção de todos. (*Palmas.*)

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Com a palavra o Sr. Maurício Coentro Pais de Melo, coordenador nacional da Conatpa, do Ministério Público do Trabalho, pelo prazo de 10 minutos.

**O SR. MAURÍCIO COENTRO PAIS DE MELO** – Bom dia, inicialmente gostaria de cumprimentar todos os presentes, Parlamentares, entidades sindicais, imprensa, na pessoa do Senador José Pimentel. Agradeço também pelo convite feito, que é uma forma de podermos passar o nosso trabalho.

Agradeço também o Relator, que nos recebeu, conversamos, pudemos passar aquilo que o Ministério Público tem fiscalizado nos portos brasileiros.

É importante destacar que o Ministério Público é uma entidade desvinculada do Governo; nós não estamos aqui em oposição ao Governo; nós não estamos aqui como situação. Nós tentamos ser o mais objetivos e isentos nessa situação.

Nós temos uma experiência, uma coordenadoria que atua há muitos anos nos portos brasileiros e vendo a aplicação da antiga 8.630. Então, temos experiências positivas e negativas. Elaboramos um documento, que foi apresentado ao Relator, e a assessoria parlamentar do MP terá oportunidade de distribuir aos Srs. Parlamentares, que é um documento bem objetivo e que aponta sete itens que o MP vê como de difícil encaixe na medida provisória, ou seja, duvidosa constitucionalidade, problemas sérios que podem trazer para a gestão de pessoas no porto; a fiscalização da própria entrada de mercadorias.

Eu quero deixar bem claro que estamos aqui para contribuir no que os senhores precisarem. Queremos e podemos contribuir naquilo que for preciso.

Olhando a medida provisória, a gente montou uma comissão no âmbito da coordenadoria de portos e começamos a estranhar a falta da Guarda Portuária, como já foi dito aqui.

Temos que destacar que o Brasil tem compromissos internacionais de fiscalizar a entrada e saída de mercadorias e pessoas nos portos. Não podemos esquecer que os portos vinculam entidades e governos internacionais. Então, saindo um contêiner daqui para os Estados Unidos, ante os atentados terroristas de 11 de setembro, todos nós sabemos que houve uma intensificação do controle de entrada de pessoas e mercadorias em portos e aeroportos.

Então, existe o ISPS Code, que é uma norma da marinha internacional que exige que haja controle. A nossa preocupação, que eu cito de uma forma casada, dois itens: ausência da Guarda Portuária, também combinada com a ausência do antigo dispositivo que havia na 8.630, que afastava a possibilidade de terceirização nos portos.





Então, a gente fica preocupado. Se houve a saída da Guarda Portuária, o nosso receio, como fiscalizador, é que haja uma terceirização nos portos e a gente venha a verificar o controle frágil de entrada e saída.

A gente tem um grupo móvel de operação, eu já participei de alguns, a gente entra no porto sem se identificar. É claro que os membros do Ministério Público têm acesso para a fiscalização. O.k. Mas nem sequer se pede a identidade funcional, o que é um dever da Guarda Portuária. E muitas vezes, com a terceirização, você fala: "Ô, bom dia!" e entra sem um controle rígido.

Então eu acho que a medida provisória, da forma como está, pode atrapalhar o controle de entrada e saída, violando normas internacionais.

Outro problema foi a questão do bloco e a capatazia. Havia um dispositivo para que a vinculação, ou seja, a contratação com carteira de trabalho viesse do sistema do OGMO, certo?

Na 8.630, faltavam atividades de capatazia.

Enfrentamos muito esse problema no Judiciário Trabalhista. E havia então a contratação por fora do sistema, pondo em risco a segurança dos trabalhadores e da própria operação portuária.

Então, me surpreendeu que a medida provisória não corrigisse essa impropriedade e também afastasse do bloco, atividade de bloco, gerando... Porque muitas vezes a atividade de bloco se confunde com a própria atividade de estiva.

Outro ponto importante: havia uma impropriedade na 8.630, que é a seleção pública. Para o trabalhador portuário ingressar no registro do OGMO, havia uma exigência de que se fizesse a seleção. Só que o primeiro contato do trabalhador com o Órgão Gestor é como cadastrado. E aí não se exigia a seleção pública. Era estranho, porque quando se passa do cadastro para o registro, é preciso uma seleção, mas para se ingressar no cadastro, o primeiro contato, não seria preciso essa seleção.

Atuando no Brasil, conseguimos convencer operadores e órgãos gestores e até os trabalhadores de que é necessária essa seleção pública para fins de equidade no sistema. Precisamos selecionar, já que as vagas são restritas.

Outro ponto que nós verificamos também – estou deixando a questão do OGMO para o final, porque é mais polêmica – foi a multifuncionalidade.

Havia a previsão na 8.630, havia um prazo para que se implementasse a multifuncionalidade. E isso foi retirado. A multifuncionalidade se apresenta apenas em um inciso isolado. A nosso ver, a multifuncionalidade é um avanço dos portos. Se o porto quer avançar, ele precisa implementar a multifuncionalidade.

A renda mínima já foi citada em muitos veículos de comunicação. Nós entendemos que a existência da renda mínima... Tanto a multifuncionalidade como a renda mínima são normas, são exigências da própria Convenção 137 da





OIT, de que o Brasil é signatário. Então, também há a importância de se implementar essa norma.

A renda mínima, para não se tornar uma mera concessão, deve vir acompanhada de controle de assiduidade.

Nós temos o entendimento de que o trabalhador portuário avulso é aquele que trabalha não quando quer, é diferente do autônomo: ele trabalha quando tem trabalho. Então, ele precisa se apresentar ao ponto de escalação, se dispôr ao trabalho para ser escalado e trabalhar. É claro que às vezes ele não vai ser escalado, porque a 9.719, que é outra legislação que rege o OGMO e que não foi revogada, exige que haja a escala em forma de rodízio. É feito um rodízio entre os trabalhadores portuários avulsos.

Então, eu acho que temos uma oportunidade muito boa para dialogar, porque nós sofremos representações no Conselho Superior do Ministério Público por parte dos operadores portuários, nós sofremos representação no Conselho Superior do Ministério Público por parte dos trabalhadores portuários avulsos.

Eu tive uma reunião com o Sopesp em maio, quando houve aquele incidente em Santos. O Sopesp é o sindicato patronal. E disseram: "Ah, mas vocês estão advogando para a estiva de Santos." Ao mesmo tempo, a estiva de Santos dizia que a gente advoga para o Sopesp.

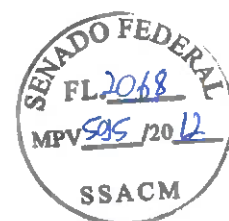
Então, nós queremos demonstrar para o Governo e para a Oposição que somos isentos. Nós queremos colaborar, nós queremos passar informações que temos da vivência do porto. Os portos são muito diferentes no Brasil. Do Oiapoque ao Chuí, a gente verifica extrema dificuldade de aplicação da 8.630.

Entrando na questão do OGMO, ele tem sido muito criticado. Nós temos execuções Brasil afora contra termos de ajustamento de conduta, inclusive com o ajuizamento de ações civis públicas em face de órgãos gestores de mão de obra.

Não se nega que Órgão Gestor de Mão de Obra nunca foi aplicado da forma que a 8.630 quis, por diversas razões. Nunca foi aplicado. Então, eu acredito – e a gente indica isso – que afastar o Órgão Gestor de Mão de Obra é altamente perigoso, por algumas questões bem definidas.

Primeiro, a Convenção 137 exige que haja a matrícula do trabalhador portuário. Por quê? Na verdade, a gente sabe que é um trabalho extremamente perigoso, é um trabalho que exige conhecimento técnico, uma prática. Então, é fundamental que uma entidade tenha essa matrícula. No Brasil, era o OGMO que tinha como cadastro e registro.

Simplesmente afastar a aplicação dessa entidade, OGMO, é muito complicado e vai gerar problemas em portos brasileiros. Por quê? Porque dentro do porto público vai ser via OGMO, está na MP. Fora do porto público vai ser sem o OGMO. O que acontece? A realidade do Brasil demonstra que o decreto que estipula o que é porto organizado ou não divide em uma linha um terminal vizinho





ao outro. Ou seja, há um terminal do lado do outro, um vai chamar pelo OGMO, o outro vai chamar sem a necessidade do OGMO, o que é mais perigoso. "Chamar pelo OGMO. Ah, mas o TPA, ou seja, o dinossauro", como foi dito. O problema não é esse. O problema é quando esses operadores portuários puderem vincular trabalhadores, ou seja, anotar a carteira de trabalho desses trabalhadores, sem que eles sejam registrados, abre aspas, "matriculados" no OGMO. Qual o perigo? Vai se chamar uma categoria de trabalhadores que não está acostumada a movimentar mercadoria nos portos. E a movimentação de mercadoria, a gente conhece, a gente atua, causa um enorme número de acidentes de trabalho. O controle da fiscalização da NR 29, por exemplo, do Ministério do Trabalho, o Meio Ambiente de Trabalho. Então, é preciso a capacitação desse trabalhador, jurássico ou não.

Vejam, nós do Ministério Público estamos muito à vontade aqui, porque todas as entidades sindicais presentes aqui já atuaram contra nós. Já brigamos muito. Os operadores portuários também. Então, estamos numa posição de isenção e podemos contribuir da melhor forma possível.

Então, fica a sugestão de que acabar simplesmente com o OGMO viola a Convenção 137, mas nada impede que possa ser aprimorado. O OGMO pode ser aprimorado. O OGMO pode fornecer mão de obra a esse terminal privativo que está fora do porto organizado. Como foi dito aqui pelos que me antecederam, muitos terminais ao lado, inclusive hoje, já usam essa mão de obra.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. MAURÍCIO COENTRO PAIS DE MELO** – Independentemente de existir na legislação, já usam a mão de obra do OGMO. Então, eu acho que é importante a equidade, é importante o diálogo.

Parabéns aqui à Casa. O MP está aberto aí a ouvir, a participar de qualquer evento, qualquer situação que seja necessária.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Vamos agora ouvir os nossos Parlamentares. O nosso Relator vai dar uma saída rápida, mas convido o revisor a vir para a Mesa enquanto o Relator não volta.

Com a palavra a Senadora Kátia Abreu, a primeira inscrita. O segundo inscrito é o Deputado Paulo Pereira, pelo prazo de cinco minutos.

**A SRª KÁTIA ABREU** (PSD – TO) – Obrigada, Sr. Presidente.

Cumprimento todos os nossos convidados que vêm participar dessa primeira audiência pública tão importante para o Brasil. Serei bastante objetiva, Sr. Presidente, embora tenham sido aqui ditos muitos detalhes que eu gostaria de debater. Mas não faltará oportunidade.

Eu gostaria de começar pela citação da Constituição. Esse já é um debate antigo. Estou nesse debate há praticamente sete anos, desde que coloquei os pés no Senado, essa questão do porto privado e as cargas próprias e de terceiros. Eu escuto sempre o mesmo argumento. Em que pese eu tenha sempre





falado a outra versão, ainda insistem em repetir esse artigo da Constituição, sem considerar o mais importante no caso.

Quando o senhor cita o art. 175 da Constituição, eu sou obrigada, é claro, e todos nós, a concordar com o senhor. O art. 175 da Constituição diz, com muita clareza: "Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação [...]". Então, eu só gostaria de lembrar que esse artigo diz "concessão ou permissão". Aí preciso de licitação. Por quê? Óbvio. Porque o terreno, a área é pública. Eu não posso autorizar algo a funcionar numa terra pública, apenas em terra privada. Então está o.k. Tudo que é licitado, inclusive todos os portos que foram privatizados, eram áreas públicas, por isso, tiveram que se submeter a uma licitação.

Agora, vamos à autorização, que é o capítulo que eu repito há seis anos aqui, mas nunca me canso. Trata-se do art. 21 da mesma Constituição, que nós todos defendemos tanto. O art. 21, inciso XII, da Constituição diz que compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão serviços de radiodifusão, telecomunicações, energia elétrica, navegação área; serviços de transporte ferroviário; serviços de transporte rodoviário; portos marítimos, fluviais e lacustres.

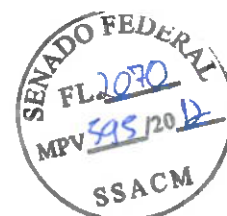
Então, eu gostaria que incluísse na sua palestra, por favor, se o senhor assim entendesse, o art. 21, inciso XII, da Constituição, que não trata mais apenas da concessão ou permissão, mas que trata também da autorização. Se o terreno é meu, se o terreno é privado, só se pode autorizar. Não se pode licitar em terra alheia! Por isso, a Constituição abre a oportunidade para que o Governo autorize não só os portos, mas também tudo o que eu disse aqui.

Vou dar um exemplo: as PCHs. As pequenas usinas hidrelétricas com, se não me engano, menos de 30kVA ou 40kVA, todas são autorizadas. O cidadão entra na agência reguladora e pede autorização para explorar uma PCH na sua fazenda ou na fazenda de alguém. Ele recebe uma autorização. Ninguém vai licitar a área que é dele. Então, quero deixar esse exemplo do setor elétrico.

Com relação, Sr. Presidente, a todos os serviços públicos do País, esta Casa aprovou... Há uma agência de regulação para todas as atividades. Por que para o setor portuário vamos nos submeter às Docas e a essas administrações estaduais, que são conflitantes no que diz respeito às regras, às normas, aos impostos?

Desculpem-me, mas, segundo pesquisa da CNT, cujo Presidente é o Senador Clésio Andrade – a pesquisa é do ano de 2012 –, não são sete tributos, mas são 24 tributos. A não ser que a pesquisa tenha cometido um equívoco, pagam-se hoje 24 tributos dentro de um porto organizado.

Vocês mencionam a redução da receita pública. Acho que o que menos interessa a esta Casa e ao Brasil são as receitas públicas, é manter a carga tributária, manter a arrecadação, porque, quando os preços dos produtos são pautados em Chicago, em Nova York, em Tóquio, em Xangai, ninguém quer





saber do custo brasileiro não! Todo mundo pauta produto internacional com base em mercado. Então, quanto mais tributos nós tivermos, mais fora do mercado nós estaremos. A mim, pessoalmente, a arrecadação do setor público é o que menos interessa nesse caso. O que é importante aqui é fazer com que o Brasil seja competitivo.

Eu gostaria apenas de dizer que, com todo o respeito aos argumentos de todos – nós vivemos numa democracia, e todos têm seus argumentos, e todos são legítimos –, apenas um argumento me basta. Existe o *ranking* internacional, respeitado no mundo inteiro. O Brasil, de 142 países, é o 130º em ineficiência e em ruindade. Isso precisa ser mudado. Não estou dizendo com isso que os OGMOs ou os empresários são o cristo da hora. Estou dizendo que é um conjunto de ineficiência que faz o Brasil ocupar o 130º lugar. Nós vamos optar por manter esse marco regulatório e essa ineficiência?

Uma conta é simples: no Brasil, a movimentação de contêineres tem crescido 12,5%, e, com a crise dos dois últimos anos, esse crescimento baixou para 10%, 10,5%. Então, a conta é uma regra de três, que aprendemos no ginásio: se nós continuarmos crescendo nos próximos anos a 10,5% ao ano, nós precisaremos de outro Brasil portuário. Então, não entendo como é que as duas situações são excludentes. Ao contrário, quando a Presidente da República apresentou essa MP, vieram, com a MP, R\$9 bilhões de investimentos para os próximos dez anos. Isso ocorre porque nós precisamos dos portos públicos e mais do dobro de portos privados nos próximos sete anos. Só quero lembrar aos colegas que uma licença ambiental num porto leva quatro anos para se tirar, e, para se construir, são mais três anos. Olhem o risco que nós estamos correndo com a falta de investimentos!

Alguém pode dizer o seguinte: por que o mundo inteiro, ou a Europa, tem porto público? Eu confesso a vocês que seria a minha preferência e a de todos os empresários inteligentes do País. É como comprar um apartamento em um condomínio: na hora em que ele ficar pronto, eu entro, compro os móveis e fico feliz. Agora, infelizmente, o Tesouro brasileiro não tem recursos para fazer a infraestrutura dos portos públicos. Por isso precisamos contar com portos privados e com investimento privado para novos portos. O empresário também preferiria mil vezes chegar num porto prontinho, feito pelo Governo, entrar em seu terminal e fazer a sua superestrutura, que são os móveis da casa. Mas, infelizmente, não há recursos para isso.

Há mais ou menos cinco anos, o PAC 1, ainda no governo anterior, colocou 2,5 bilhões para investimentos em portos nos próximos quatro anos, desde então. Naquela época, havia 18 bilhões de interesse...

(Soa a campanha.)

**A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO)** – ... em investimento em portos. E esse decreto maldito, que a medida provisória vem derrubar, solucionou toda essa questão.





Mas, como acabou o meu tempo, eu gostaria de fazer uma pergunta, mas uma pergunta com riqueza de detalhes, Sr. Presidente, porque tenho muita curiosidade. Qualquer um dos três pode responder, são todos capazes, ou podem responder os três.

Eu quero saber como funciona o OGMO, da hora em que eu paro o meu navio no porto para carregar ou descarregar. Como é feito isso? Como é o processo, o *start*? O que acontece nessa hora, quando o meu navio chega para descarregar ou para carregar? Eu quero o trâmite todo. E quero lembrar aqui que não há diferença de valores salariais entre OGMO e celetista. Essa não é a questão. A questão é a forma. As pesquisas mostram, inclusive a última pesquisa feita pelo BNDES, com muita precisão e clareza, que o sistema traz ineficiência. A medida provisória mantém o direito?

*(Soa a campanha.)*

**A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO)** – Mantém o direito. Cabe ao Congresso decidir o que vai fazer ou não com o direito. Para mim, não é questão de entrar nesse mérito neste momento. Agora, transferir para o privado um sistema de OGMO que foi feito em 1993, transferir para o sistema privado a escolha dos seus trabalhadores, Presidente, é o mesmo que dizer a todos os Senadores que os funcionários dos seus gabinetes, a partir de agora, serão escolhidos por um OGMO, por um Órgão Gestor de Mão de Obra. Eu quero saber que Senador da República aceitaria a escolha do seu CO, dos diretores das suas empresas, dos funcionários do seu gabinete, da doméstica da sua casa, do seu motorista, indicado por alguém que não seja você. Você é privado! O empreendimento é seu. Então, essas questões precisam ficar bastante claras. Não existe uma perseguição contra trabalhador. Quanto mais eficiente uma empresa...

*(Soa a campanha.)*

**A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO)** – ... melhor ganham os trabalhadores, mais fortificados serão, mais os salários serão sustentáveis. Ninguém está aqui trabalhando contra ninguém. Nós estamos trabalhando a favor do Brasil. Ninguém vai trabalhar contra uma força de trabalho que ajuda o País, que movimenta os portos. Agora, nós estamos falando de mercado internacional, nós estamos falando de competitividade. Os portos do mundo são praticamente desonerados, justamente pela concorrência. Nós estamos a um dia da China, que está comprando tudo da Austrália, que está ali embaixo, pertinho. Nós não conseguimos vender carne de porco, carne de frango, leite, não conseguimos vender nada, pela distância. Então, o que temos que fazer? Diminuir as nossas ineficiências para ficarmos competitivos e alcançarmos mercado lá fora. Porque é essa ampliação de produtos, de venda e de produção que vai gerar mais emprego e mais salário para os trabalhadores, Sr. Presidente.

Muito obrigada.





**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Obrigado, nobre Senadora.

Com a palavra o Deputado Paulo Pereira, por oito minutos.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Presidente, muito obrigado pela oportunidade. Vou ter outras oportunidades de falar um pouco mais. Mas acho que vou aqui tentar resumir um pouco dessa história da ineficiência, tanto falada.

Mas eu queria, primeiro, com relação à discussão da ineficiência dos nossos portos, mostrar um pouco onde é que está o problema. Primeiro, chamar os portos brasileiros de ineficientes... Houve um crescimento de corrente de comércio internacional, de 1993... Em 1993, nossa corrente de comércio era de US\$64 bilhões. Nós estávamos, no ano passado, com US\$482 bilhões de corrente internacional. Nossos portos cresceram na média de 10% ao ano – portanto, bem acima do PIB. Então, chamar isso de ineficiente, a gente não pode concordar, primeiro.

Segundo, o que nós estamos discutindo é que a medida provisória cria dois sistemas. Ela mantém o atual sistema, com todos os custos, inclusive com licitação, o que foi colocado pela Senadora. E o outro sistema é um sistema de concessão, chamada pública. E essa chamada pública, o sujeito precisa de ter um terreno. É bom lembrar que esses terrenos já têm dono. O Governo vai dizer: “Eu quero construir mais um porto aqui, mais um terminal”, e esses terrenos já foram comprados pelas pessoas que sabiam, de certa maneira, que isso iria acontecer. Portanto, não há mais concorrência ali.

O que nós estamos discutindo é que não se pode criar um sistema aqui que custe menos do que o outro, porque este sistema vai matar o outro. Esse é o problema. Na medida em que você tem um sistema que tem uma série de custos... Hoje não há mais porto público. Hoje o porto é público com operação privada. E o novo sistema é um sistema completamente privado, que não tem custo nenhum, inclusive não tem nem licitação. Esse é que é o problema. Ninguém tem medo de competir. Eu não sou empresário, sou sindicalista, mas ninguém tem medo de competir. O problema é competir com um custo menor. Isso é que precisamos reparar aqui nesta Comissão.

A segunda coisa – até por causa do tempo – é que eu queria dar alguns preços, porque dizem que o problema todo está ali na hora em que o contêiner chega na porta do terminal até que ele seja embarcado. Pegaram todo o inferno que há para embarcar um contêiner e jogaram só aí. O resto ninguém toca. Eu queria dizer para vocês que os preços nossos – e acho que foi o Guterra que apresentou muito bem aqui – são exatamente os preços internacionais da hora em que o contêiner chega ao porto. Vou dar aqui alguns exemplos para você.

Fala-se muito no Porto de Hamburgo. Para embarcar o contêiner, custa US\$273; no do Rio de Janeiro e no de Imbituba é mais barato do que lá: em Imbituba, custa US\$233; no Rio de Janeiro, US\$222. Cingapura: US\$197. Agora,





quando se compara o Brasil com Cingapura, talvez as pessoas não saibam, mas Cingapura é como se fosse um ponto final de ônibus, em que os navios chegam lá e descarregam todos os contêineres. Então, fica mais barato, porque você só descarrega; não tem que tirar um que vai ficar num outro porto, ou seja, não é parada de ônibus, é ponto final. Vou dar um exemplo até que a Presidente Dilma gostar de citar... Deixem-me encontrar aqui... Vamos para outro. Vamos pegar aqui Hong Kong. Hong Kong está US\$318 para embarcar ou desembarcar um contêiner; Manaus, US\$315, o Estado do nosso Relator; Navegantes, US\$314; Itapoá, US\$394; Itajaí, US\$275; Hamburgo, US\$273. Estamos na frente dele. Roterdã, que a Dilma gosta de falar: US\$259. Mais caro do que no Rio.

Estou dando alguns exemplos para dizer o seguinte – acho que também foi falado aqui pelos companheiros: um contêiner, para ser embarcado, se ele estiver a 300km da costa, por exemplo, para ir para Cingapura, ele custa, o preço todo, US\$8.036. Desse custo, 45% é tarifa do armador; 30% é estrada brasileira ruim, acesso ao porto; e 17% é trâmite, burocracia, tipo assim: o porto trabalha 24 horas, mas o Ministério da Agricultura trabalha 8 horas, a Receita Federal trabalha 8 horas, a Anvisa trabalha 8 horas, e o contêiner fica lá parado, ou o navio fica lá atrás.

Apenas a guerra que se está fazendo é sobre 8% do custo; 8% são exatamente os US\$300 que apontei agora há pouco. E é bom levar em conta que a guerra maior ainda é contra os trabalhadores – foi apontado aqui US\$50, R\$50, em média, por dia.

Eu queria dar um exemplo para aqueles que falam do nosso custo. O Brasil, hoje, vocês sabem, importa e exporta muitos carros, não é? Sabem quanto um trabalhador ganha para pegar um carro lá no pátio, levar lá dentro? Aquela fila vai crescendo, porque ele não pode tirar um do lado do outro; ele vai tirando um detrás do outro, e isso vai crescendo. Ele leva lá, volta correndo, sobe ou desce, conforme o caso, três ou quatro andares, e sai correndo para pegar outro. Vocês sabem o quanto ele ganha para embarcar um carro? Vinte centavos! Ou seja, para ele ganhar um real, ele tem que embarcar cinco carros. Para ganhar esse um real ele deve demorar um tempo razoável, isto é, se ele ficasse em uma esquina pedindo esmolas, ele ganharia esse mesmo um real mais rápido. Está certo?

E é isso que virou o drama brasileiro; é isso que eu ouço toda hora a Senadora Kátia Abreu dizer. Toda hora diz que é essa a ineficiência do Brasil. Nunca toca no acesso aos portos, que ela e todo o setor rural sabem que está ruim. Qualquer um que pega as estradas brasileiras sabe que elas não funcionam.

Além do acesso ao porto, há a burocracia do porto. É aí que está o problema, Senadora! Não é na mão de obra nem no operador do porto, porque eles ganham US\$300,00 para embarcar um contêiner. E, além disso, há outro problema, até porque não é ele que ganha não, pois todo investimento feito no porto vai para o armador, que é quem cobra. Ele é quem cobra e repassa esses US\$300,00 para o operador do porto. Nós precisamos, inclusive, mudar isso,





ainda porque, mesmo que você invista – e nos nossos portos foi investido muito –, nós saímos de um embarque de oito contêineres por hora, em 1999, para oitenta por hora hoje, ou seja, um nível internacional. Nós estamos aí pau a pau, em termos de embarque de contêineres, com os principais portos do mundo.

E aí o nosso grande drama – e é por isso que estamos reagindo – é que pegaram toda a ineficiência, todo o problema que o Governo tem e jogaram em cima apenas desses US\$300,00.

Eu disse para fazermos um acordo: os operadores não cobram nada e os trabalhadores vão trabalhar de graça. Nós vamos diminuir US\$300,00 por contêiner. Assim está resolvido o problema? Resolve o problema do Brasil se nós trabalharmos de graça e se os operadores não cobrarem para embarcar os contêineres? São US\$300,00!

Agora, como isso não vai acontecer, vamos dizer o seguinte: “Olha, nós fizemos um esforço desgraçado e baixamos para US\$100,00 o contêiner”. Resolve o problema do embarque? É lógico que não!

*(Soa a campanha.)*

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Então, o problema da medida provisória é esse negócio que foi montado. E a gente sabe dos interesses que estão por trás! Monta-se um sistema para ajudar três ou quatro amigos; esses três ou quatro amigos querem entrar para quebrar os demais. Isso nós não vamos aceitar! Isso que estão fazendo aqui é uma vergonha! Montar um sistema, montar uma medida provisória para ajudar três ou quatro amigos para quebrar os demais portos que tiveram investimento do Brasil.

E é bom lembrar, Senadora, que carga pública é diferente. A senhora está confundindo alhos com bugalhos. Carga pública é carga pública; é diferente de funcionário de casa. É lógico que eu não vou aceitar que ninguém diga que o meu funcionário... Agora, nós estamos falando de carga pública. Contêiner é carga pública! Nós poderíamos discutir, se tivéssemos oportunidade, se tivesse vindo para cá um projeto de lei, o sistema que está sendo feito no mundo, de granel, de novos granéis, enfim, e o que é carga pública. Carga pública tem que ter mão de obra.

Por isso nós também não podemos concordar – e eu estive ontem com o Governador Eduardo Campos – que o Governo, por meio de uma medida provisória, tome os portos dos Estados. Ou seja, acabou a autonomia dos Estados sobre os seus portos. Além disso, nós não concordaremos se não houver um acordo com a mão de obra. Carga pública tem que ter mão de obra dos...

*(Interrupção do som.)*

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Para concluir, por gentileza.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Então, para concluir, Sr. Presidente, eu digo o seguinte: nós precisamos ter isonomia de





custos. Com isso estaria resolvido. Se esta Comissão tiver a capacidade de fazer isso, para nós está resolvida a questão dos portos.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Com a palavra...

**A SRª KÁTIA ABREU** (PSD – TO) – Sr. Presidente, com base no art. 14, peço a palavra porque fui citada.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Por gentileza, por dois minutos.

**A SRª KÁTIA ABREU** (PSD – TO) – Obrigada.

Primeiro, Sr. Presidente, eu gostaria de dizer ao Deputado Paulo, da Força, que, na verdade, ele deve estar me ouvindo pouco, e eu até entendo, porque não é muito interessante o que eu digo sempre: a ineficiência dos portos... eu nunca disse que é exclusivamente do OGMO, eu nunca disse que é exclusivamente dos empresários; muito pelo contrário. Paralelamente a esta MP, nós estamos trabalhando, as confederações junto ao Governo, o Porto 24 horas, a redução das tarifas, a otimização e a desburocratização dos 30 órgãos que existem lá dentro e que são públicos. A ineficiência é global e geral, ainda por falta de competitividade, porque Santos e Paranaguá estão acima da sua capacidade em muitos meses do ano, precisando diluir essa carga para outros portos, para evitar a fila. Nós sabemos muito bem dos problemas de retroárea e de expansão que esses portos mais antigos têm, que não serão solucionados tão cedo.

Dizer que carga e descarga dos portos do Brasil estão iguais aos do mundo, desculpem-me, mas os números internacionais não são esses. O mundo inteiro leva de um a dois dias – o tempo médio – para a carga ser liberada. No Brasil, é de quatro a cinco dias – quatro a cinco dias para que isso aconteça!

(*Manifestação da plateia.*)

**A SRª KÁTIA ABREU** (PSD – TO) – Sr. Presidente, eu gostaria de ter...

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Olhem o silêncio! Nós estamos recebendo os senhores e as senhoras com toda a gentileza. Mas, por gentileza, vamos manter a boa educação, a boa condução dos trabalhos.

Senadora, eu vou dar mais um minuto a V. Exª.

**A SRª KÁTIA ABREU** (PSD – TO) – E eu repito, Sr. Presidente, que eu não estou dizendo aqui que esse tempo médio levado é moleza de trabalhador. Absolutamente! É a burocracia do porto, é a ineficiência geral, é uma porção de coisas que acontecem no porto e que nós precisamos modernizar.

Sr. Presidente, quanto à isonomia, é claro que precisamos de isonomia, mas não podemos nivelar o Brasil por baixo. Nós não podemos fazer com que os novos tenham alto custo para se igualarem aos atuais. Aí, faça-me um favor! Não podemos pedir isso ao Brasil.

Muito obrigada.





O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. PT – CE) – Com a palavra, o Deputado Glauber Braga, por cinco minutos. Vou observar o seguinte: eu deixei os dois primeiros Congressistas falarem mais porque tinham posições diferenciadas e representam visões muito consistentes do que é o objeto. A partir de agora, esta Mesa vai exigir os cinco minutos.

Por gentileza, Deputado Glauber Braga.

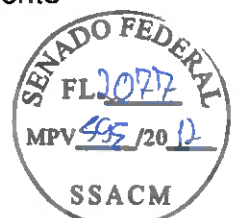
O SR. GLAUBER BRAGA (PSB – RJ) – Sr. Presidente, eu espero nem precisar fazer uso dos... (*Falha na gravação.*). Hoje o Congresso Nacional está para votar a derrubada do veto da Presidenta Dilma relacionado aos *royalties* do petróleo, e eu, como Parlamentar do Rio, estava me dirigindo a uma reunião da Bancada que trata do assunto. Mas, quando eu já estava na porta, eu tive a oportunidade de ouvir atentamente alguns argumentos utilizados pela Senadora Kátia Abreu. Desde já, sei que a Senadora tem o direito regimental de pedir, através do art. 14, para falar de uma visão diferente daquela que eu vou ter oportunidade de colocar aqui.

Mas, Senadora Kátia Abreu, respeitando a visão de V. Ex<sup>a</sup> e tendo uma visão completamente diferente, eu acho que a fala de V. Ex<sup>a</sup> é importante naquilo que não teve a oportunidade de dizer.

A Senadora Kátia Abreu tem uma visão muito própria e muito clara sobre o que ela espera desse sistema, mas, quando foi para falar dos direitos dos trabalhadores, ela não utilizou essa mesma ênfase. Porque não há como negar: a medida provisória, do jeito que está, fazendo com que dois regimes funcionem em um mesmo sistema, ela fere, sim, e fere gravemente, os direitos dos trabalhadores. Não é uma decorrência natural – e aí vem a nossa discordância – da melhoria do empreendimento que os trabalhadores tenham os seus direitos garantidos e respeitados. Não, não é!

Se a Senadora Kátia Abreu tem uma visão de que o regime privado tem que aumentar para garantir que os trabalhadores possam ter respeitados os seus direitos, nós estamos aqui para dar uma visão diferente, dizendo “não”. Nós achamos, sim, que os trabalhadores têm que ter os seus direitos respeitados, independentemente dessa visão de que a gestão seja integralmente do privado. Essa é a diferença de visão, e aí não tem jeito. Se a gente tem uma visão de mundo relacionada diretamente à garantia dos direitos dos trabalhadores, não são os trabalhadores brasileiros que vão esperar pela migalha ou pela esmola, no sentido de que o sistema melhore para que as garantias dos seus direitos sejam preservadas.

Os sindicatos estão aqui colocando as suas posições – as federações, os presidentes – exatamente por essa motivação. A medida provisória fere, e fere, sim – fere de morte – os direitos dos trabalhadores, e é por ferir de morte os direitos dos trabalhadores que estamos aqui para dizer que não esperamos que, dentro de um mesmo sistema, um regime que é claramente





privado mate o regime público e os direitos dos trabalhadores portuários e de todos aqueles que são diretamente afetados por essa medida provisória.

Há um exemplo simbólico: a ausência da presença da Guarda Portuária. Pode não fazer diferença para alguns Senadores e Deputados que o guarda portuário seja, na verdade, alguém pago pelo serviço privado. Para nós, não. Faz diferença, sim! Para nós, a Guarda Portuária tem de ser um serviço público, com os direitos e garantias daqueles trabalhadores que estão no exercício dessa função, e é por esse direito que vamos batalhar aqui até o final, no decorrer dos encontros, com a discussão dessa medida provisória.

Obrigado, Presidente. *(Palmas.)*

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Nós vamos, amanhã, continuar com a audiência pública aqui neste mesmo plenário.

Como não há mais nenhum parlamentar inscrito, vou trazer a palavra para a Mesa e, em seguida, pelo art. 14, dar mais dois minutos à Deputada Kátia, até porque, se surgir mais alguma coisa, V. Exª já somará.

Portanto, com a palavra o Sr. Eduardo Lirio Guterra, que foi o primeiro a falar, por cinco minutos, agora.

**O SR. EDUARDO LIRIO GUTERRA** – Bom, obrigado, Presidente.

A grande questão que vi colocada aqui é a questão de as empresas poderem ter um porto, porque têm o domínio útil do terreno. Então, esta Casa precisa discutir como essas empresas podem ter o domínio útil do terreno. Pelo que eu conheço, isso pode ser por um ato do Governo, ao baixar um decreto doando uma área para uma empresa, e nessa área ele pode, depois, construir um porto e ter uma concessão, uma autorização.

Então, todos sabemos que não podemos nem ter praia. Quem é que pode comprar uma praia aqui? Ninguém pode comprar uma praia. Então, essa questão tem de ser levada nesta discussão.

Outra coisa que foi...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. EDUARDO LIRIO GUTERRA** – Eu preciso colocar algumas coisas em que fui, assim...

Eu queria, primeiro, Senadora – a senhora não estava aqui no começo da nossa colocação... Eu deixei claro aqui que essa lei é uma lei para o Brasil, para os portos brasileiros, que vai dar o resultado da medida provisória. Então, eu queria fazer um pedido à senhora e uma sugestão.

O pedido que faço é porque houve algumas falas em que vimos a senhora – inclusive por escrito – de que a greve que fizemos era uma greve que parecia o pessoal do Movimento Sem Terra. Não sei. Foi uma coisa nesse sentido, que nós agíamos como se fôssemos o Movimento Sem Terra.

Então, queria colocar a minha posição. Não sou do Movimento Sem Terra, mas apoio muito esse movimento, sempre apoiei e vou continuar apoiando,





porque eu acho que a luta deles é uma luta em defesa do Brasil, luta em defesa da distribuição de renda neste País. (*Palmas.*)

Eu defendo isso.

A outra questão é que me especializei... Tenho curso superior em administração de matéria legislativa. Eu estudei o Parlamento, e acho que a senhora, como Senadora do Brasil... A senhora não é uma Senadora da Confederação Nacional da Agricultura. A senhora é uma Senadora do Brasil. Então, a senhora tem de defender o agronegócio, mas a senhora tem de defender os trabalhadores. A senhora tem que olhar para o nosso problema.

Então, eu precisava, como brasileiro, falar dessa questão para a senhora. E isso não tira nenhum mérito da capacidade da senhora de defender a Confederação Nacional da Agricultura. Agora, acho que a senhora não pode só aqui defender essa questão da agricultura, porque a senhora é uma Senadora do Brasil.

O OGMO funciona da maneira mais democrática possível. Quando o navio com a carga da senhora vai atracar, existe lá um acordo coletivo que diz quantos homens vão precisar para trabalhar nesse navio. É um acordo coletivo definido entre as partes. Essa é uma questão.

Primeiro, nós temos que ser avisados sobre que tipo de carga que se vai operar no navio, porque há uma NR no porto público, que espero tenha também no porto privado, que protege o trabalho portuário contra cargas perigosas, contra várias cargas que chegam ao Brasil e que afetam a saúde dos trabalhadores. Tem que ser respeitada a NR 29. Então, eu acho que essa requisição é feita em negociação com os trabalhadores.

Eu acho que a senhora precisa, Senadora, pelo que nós estamos vendo, visitar um porto, visitar alguns portos que existem no Brasil. A senhora vai ser inclusive muito bem recebida.

(*Manifestação da plateia.*)

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Sr. Eduardo, por gentileza, da mesma forma que nós respeitamos V. Ex<sup>a</sup> aqui na Mesa, respeite a nossa Senadora. Ela conhece porto.

**O SR. EDUARDO LIRIO GUTERRA** – Eu a estou convidando com o maior respeito para ver como é que funciona um OGMO.

Então, a minha fala aqui... Eu queria reforçar as palavras do Deputado Glauber Braga, que nos antecedeu. O nosso papel estamos cumprindo.

Só para os Deputados e Senadores ficarem sabendo, ontem, aqui em Brasília, no estacionamento do Conic, fui parado pelo guardador de carros. Ele falou comigo: "Sr. Eduardo, eles estão querendo privatizar o porto, e vocês não estão querendo deixar, né?" O rapaz que trabalha aqui em cima. Brasília nem porto tem! Eu falei: "Rapaz, se você souber o que tem por trás disso, você nem se metia."





Porque não é esta a discussão: privatizar ou não privatizar os portos. Não é essa. Os terminais privados, hoje, que existem no Brasil já podem movimentar carga própria. Granel. Os produtos da nossa agricultura, do Brasil, podem escoar por esses terminais. O Senador Blairo Maggi que estava aqui é um deles. Ele escoar os produtos dele pelos portos dele, e nós não nos incomodamos com essa discussão, não.

Então, o nosso papel nós estamos cumprindo. A medida provisória está sendo debatida no Brasil todo, pela sociedade, graças ao nosso trabalho. E nós vamos continuar cobrando posições que são de interesse da classe trabalhadora e do porto público. *(Palmas.)*

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Obrigado.

Com a palavra o Sr. Wilton Ferreira Barreto, também por cinco minutos.

**O SR. ARMANDO MONTEIRO** (PTB – PE) – Sr. Presidente, eu poderia, contrariando um pouco o ordem, dar uma palavra rápida?

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Deixe-me terminar de ouvi-lo e eu...

**O SR. ARMANDO MONTEIRO** (PTB – PE) – Não. Eu gostaria de fazê-lo agora, se for possível.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Claro.

Com a palavra o Senador Armando Monteiro por até cinco minutos.

**O SR. ARMANDO MONTEIRO** (PTB – PE) – Presidente, eu ouvi atentamente as exposições e só queria dizer que numa Casa como esta, que é o Parlamento, temos que respeitar as representações.

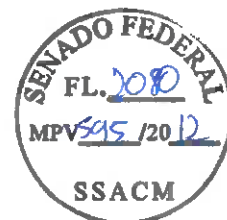
Eu quero me solidarizar com a Senadora Kátia. Ou seja, não há nenhuma contradição – eu queria dizer ao Sr. Eduardo –, ninguém tem o monopólio da representação dos interesses públicos e nem do País. É lícito à Senadora, é legal e é lícito que ela represente um segmento também da economia. Ela é legítima representante, porque a agricultura é uma dimensão da própria agenda do País. Eu queria que o senhor olhasse para ela da mesma forma que o senhor reconhece em Paulo Pereira um legítimo representante de um segmento da sociedade, que é o segmento sindical laboral. Portanto, a mesma legitimidade que a Senadora tem, o Deputado Paulinho tem para defender o setor dele.

Por isso eu queria fazer este reparo e me solidarizar com a Senadora Kátia...

*(Interrupção do som.)*

**O SR. ARMANDO MONTEIRO** (PTB – PE) – O senhor disse que ela não podia defender os interesses do setor porque é Senadora. Então, está absolutamente malcolocada a sua sugestão.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Com a palavra Wilton Ferreira Barreto por cinco minutos.





**O SR. WILTON FERREIRA BARRETO** – Sr. Presidente, Srs. Senadores, eu também vou me solidarizar com meu companheiro Eduardo Guterra porque, em nenhum momento, ele faltou com respeito a nenhum Parlamentar.

A linguagem do trabalhador, o senhor que foi eleito pelo povo brasileiro, às vezes o trabalhador sente certa dificuldade em colocar com tamanha sapiência como V. Exª coloca.

**O SR. ARMANDO MONTEIRO** (PTB – PE) – Não acho não. Eu acho que os trabalhadores colocam muito bem.

**O SR. WILTON FERREIRA BARRETO** – Senador, o senhor tem que me dar o direito à palavra.

**O SR. ARMANDO MONTEIRO** (PTB – PE) – Eu não concordo. Acho que os trabalhadores colocam bem.

**O SR. WILTON FERREIRA BARRETO** – Então, mas o senhor tem que me dar o direito à palavra!

Portanto, Senadora Kátia Abreu, é com muito respeito que os trabalhadores e o Eduardo se dirigiram a V. Exª.

E, neste momento, eu gostaria de lhe fazer duas perguntas e lhe responder uma. Primeiro, é o seguinte: não somos nós, os trabalhadores, que temos esse detalhamento dos OGMs do Brasil; esse Órgão foi criado pelo patronato. Esse é o primeiro passo. Hoje, foi contemplado na Lei nº 8.630, e lá está o nosso registro profissional.

Segundo, V. Exª colocou que os portos brasileiros não estão em consonância com os portos internacionais. Há um dado do BNDES, e, se V. Exª permitisse, nós poderíamos sentar num ambiente tranquilo, com bastante transparência, com bastante tranquilidade, para conversar com V. Exª e explicar o que nós temos aqui. Não fomos nós! O dado é do BNDES.

Então, é simplesmente isso. Entendeu?

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Concedo a palavra ao Sr. Mário Teixeira por cinco minutos.

**O SR. MÁRIO TEIXEIRA** – Vou ser breve, porque temos de participar da nossa reunião de negociação, que é tão importante quanto o nosso encontro aqui.

Na verdade, é o seguinte. A Senadora argumentou sobre a ausência na minha citação do art. 21, inciso XII, letra “f”, da Constituição Federal. Sim, isso aí reforça mais a posição dos trabalhadores. Inclusive, nem preciso citar isso aqui, porque há diversas emendas de Parlamentares – a 175, que é do Deputado Luiz Sérgio; a 394, do Vanhoni; e outras e outras emendas – que se colocam exatamente na sustentação, na defesa dos trabalhadores do sistema fora do porto, com base nesse dispositivo.





Quanto à questão da autorização, o que nós questionamos e que acho que não ficou bem claro... A Senadora sabe disso, mas há uma posição, até certo ponto, com elevado viés ideológico – talvez dos dois lados, não estou dizendo que só do lado de lá. Mas, com certeza, a gente vai ter de discutir isso na Justiça, se o Parlamento, se o Congresso não resolver esse problema. A questão que nós discutimos, Senadora, é a precariedade, a discricionariedade, o unilateralismo de uma autorização.

A autorização serve para que alguém consiga construir uma banca numa praça pública, para que alguém possa, digamos assim, fazer um evento. Vamos dizer que alguém queira fazer um evento à noite; ele pede uma autorização do Poder Público para fazer aquele evento. Mas nunca – nunca – pode existir uma autorização para autorizar um ente privado a fazer seu autosserviço – aí, sim, ele pode ter sua autorização –, mas, pior do que isso, pode fazer seu autosserviço e prestar serviço público de forma dissimulada ou até explícita. Do jeito que está na medida provisória, essa autorização, que seria a título precaríssimo, está permitindo que esse terminal não tenha uma tonelada só de carga própria e só opere carga de terceiros, o que seria exatamente a prestação do serviço público.

Qual a garantia que esse cliente dela, como um cliente do serviço público, teria? Será que essa empresa, usando essa precariedade de uma autorização, não vai criar todo tipo de discriminação no seu terminal? Será que, num primeiro momento, esse terminal vai realmente baixar seus custos? Será que, lá na frente, quando ele quebrar o porto público, ele não vai criar um tipo de *dumping* econômico e não vai tomar conta de todo o sistema?

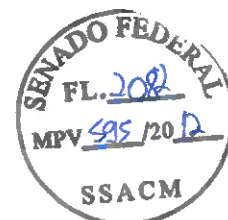
Então, na verdade, o que eu coloquei aqui, Senadora – esta é a discussão, e parece que a discussão não vai ficar só aqui, mas vai cair na Justiça de novo –, foi que a sistemática, a modalidade de autorização não pode ser aplicada numa atividade tão importante como é a atividade portuária, principalmente permitindo que esse terminal venha a operar e a fazer o papel de prestador de porto público sem se habilitar conforme estabelece a nossa Constituição e a legislação que trata de licitações. Seria isso. É isso. Eu sei que é uma posição nossa...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. MÁRIO TEIXEIRA** – Nós vamos defender isso, o outro vai defender o ponto de vista dele e, com certeza, se não acertarmos aqui no Parlamento, vai parar na Justiça sim.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Com a palavra, o Sr. Maurício Pais de Melo, pelo prazo de cinco minutos.

**O SR. MAURÍCIO COENTRO PAIS DE MELO** – Senadora, a pergunta de V. Ex<sup>a</sup> é pertinente. Nós mesmos nos perguntamos às vezes o que é o OGMO. Realmente, não é fácil responder sem perguntar para advogados, e inclusive operadores portuários terão essa dificuldade. Realmente, é uma entidade





difícil de compreender. O que é importante é que não haja a extinção do OGMO. Que se questione o OGMO. É legítimo questionar.

A senhora fez uma pergunta: como funciona? Porque é um desconhecimento. Eu tenho certeza de que a senhora é superinformada. É difícil obter informações. Nós fiscalizamos OGMOS pelo Brasil, e cada OGMO tem uma peculiaridade, porque cada porto é uma peculiaridade. Então, existem OGMOS que tentam aplicar a distribuição de mão de obra. Porque, é verdade, a figura do OGMO tenta distribuir de forma equitativa a mão de obra, para que a mão de obra não fique... A senhora, com certeza, sabe que existem cargas boas, cargas que exigem um trabalho menor, com uma boa remuneração, tudo de acordo com a negociação coletiva, e cargas que são mais penosas, cargas que remuneram menos.

Então, o que acontece? Às vezes, verifica-se que trabalhadores são escalados para essas cargas boas. E o OGMO deve distribuir isso, para que haja equidade. O que acontece? Existe uma proteção. A OIT protege esses trabalhadores. O trabalhador portuário avulso é protegido por convenções internacionais. Eles vivem do porto.

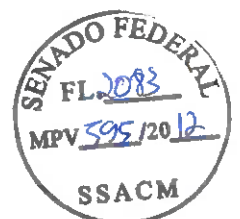
Então, na verdade, o que se pretende é que... Tudo bem, é claro que ninguém vai combater o avanço. O Brasil está avançando, e torcemos para que avance e de forma veloz. Todos nós somos brasileiros e torcemos para isso. Agora, que isso se dê respeitando alguns limites. Limites inclusive previstos em normas internacionais. Eu acho que isso é importante. Que se questione o OGMO, mas, veja, o Brasil precisa observar as normas internacionais. Então, se o futuro é, por exemplo, a Carteira de Trabalho assinada, ninguém é contra. Claro que não. Nós do MP, por exemplo, já dissemos várias vezes para os sindicalistas: nós não podemos e não seremos contra a vinculação. Nós não podemos ir contra a lei. O MP fiscaliza a lei. Os senhores aprovando a medida provisória, virando lei, já estamos fiscalizando. Essa é a nossa função de Estado. Mas que se observe a proteção desse trabalhador que sempre viveu do porto. Ele sempre... Em cidades como Santos, Paranaguá, se houver efetivamente terminais privados contratando, vinculando 3 mil, 2 mil trabalhadores, fora do sistema do OGMO, aquele trabalhador que ficou anos vinculado àquele sistema e outrora vinculado ao sindicato vai ficar à margem de proteção. É nisso que precisamos pensar. Precisamos pensar: qual é a melhor forma? É acabar com o Órgão Gestor? É criar outra entidade? É remodelar o Órgão Gestor?

Então, eu acho que a pergunta da senhora é extremamente pertinente. Nós do MP, que fiscalizamos, nos perguntamos: o que é o OGMO? Como funciona? Então, é difícil.

Fica aqui esse comentário.

**A SRª KÁTIA ABREU** (PSD – TO) – Art. 14, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Com a palavra, a Senadora Kátia Abreu, por cinco minutos. (*Palmas.*)





A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Sr. Presidente, nenhum Senador da República, nenhum Deputado Federal, nenhum cidadão brasileiro é obrigado a estar onde não quer. É o direito e o livre arbítrio de ir e vir. Portanto, eu vim a esta Comissão hoje totalmente despida de qualquer preconceito ou vontade de guerrear. Eu vim discutir. Poderia ter ficado em meu gabinete, assistindo pela televisão, anotando as questões. Seria tão mais cômodo! Mas eu gosto de participar, Sr. Presidente. Eu gosto debater, civilizadamente. Falo com ênfase, mas não agrido, como tentaram me agredir aqui. Mas, para quem já enfrentou dureza na vida, para quem já ajudou a derrubar a CPMF, para quem já ajudou a votar o Código Florestal, depois de 20 anos, Sr. Presidente, não são meia dúzia de gritos que vão me constranger. Eu poderia inclusive trazer para cá mil produtores, 2 mil, como já trouxe 25 mil a esta praça um dia desses. Eu não vou fazer isso com essas pessoas que estão trabalhando lá no campo.

E o mesmo convite que me fazem para ir ao porto eu faço para irem ao interior do Brasil, nas lavouras, na pecuária, na fruticultura, para verem o quanto também os patrões, produtores rurais e trabalhadores sofrem com o ônus do porto, porque 80% do nosso fertilizante é importado. E todas as horas paradas vão cair nas cabeças desses que estão lá no centro do Brasil.

Então, eu digo e reitero que não estou aqui para atacar o OGMO. A emenda que existe nesta Casa para extinguir o OGMO não é minha, Sr. Eduardo. Essa emenda não é minha. Agora, poderá ser. Poderá ser. Poderá ser minha e de muitos aqui. Depende do nível de conversa, depende do nível de diálogo aqui, porque nós temos força...

*(Manifestação da plateia.)*

A SRª KÁTIA ABREU (PDS – TO) – Não, senhor! Espere um minutinho.

Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. Bloco/PT – CE) – Silêncio!

A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Sr. Presidente, é democracia só do lado do trabalhador?

*(Soa a campainha.)*

A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Não! É democracia aqui para todo mundo.

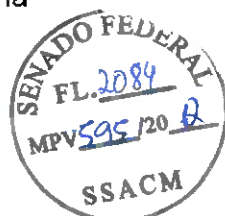
O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. PT – CE) – Claro.

A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO) – E, como disse o Armando Monteiro: defender trabalhador não é reserva de mercado de ninguém! Esse mundo no Brasil acabou! Defender trabalhador, defender meio ambiente não tem segmentação, Sr. Presidente.

*(Intervenção fora do microfone.)*

A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Não, senhor.

Segundo: eu não estou aqui para lhe responder perguntas. Eu não estou aqui para lhe responder perguntas; eu acho que está havendo uma





inversão: eu é que estou aqui para lhe perguntar! Essa é a função da audiência pública, e eu lhe perguntei com toda a educação e, aliás, não tive resposta da minha única pergunta que fiz! A tentativa do doutor do Ministério Público, cujo nome não estou vendo aqui, que não enxergo... Dr. Maurício, desculpe-me, o senhor tentou me responder, mas eu não saio satisfeita, mas também não quero mais a resposta. Eu vou procurar em outros caminhos a resposta que eu preciso ter.

Quando cita que o BNDES fez um estudo – como o Sr. Wilton citou aqui muito bem –, ele só se esqueceu de citar que esse mesmo BNDES, com esse estudo que está na mão dele, recomenda um período de transição para acabar o OGMO! O senhor se esqueceu de dizer isso! O mesmo BNDES sugere que o OGMO acabe, que haja um período de transição! Então, não adianta querer caçar bruxas e querer arrumar judas para serem atacados. Isso é uma opinião nacional. Não é contra o OGMO, gente! Quantas vezes eu terei de repetir isso? É contra a ineficiência geral das estradas, é contra a falta de ferrovias, a ausência de hidrovias e portos. É mais uma coisa que o Brasil precisa superar.

Eu não preciso dizer para ninguém aqui o quanto o País cresceu este ano. Ou nós vamos ficar de braços cruzados, esperando acontecer o quê? O mundo acabar? O ano que vem nós crescermos neste ano o quê? Menos dois?

Nós precisamos fazer alguma coisa!

O Governo – eu tenho de reconhecer – está tentando licitar e privatizar as ferrovias para fazer investimento público, está tentando nas hidrovias e nas eclusas do País, está tentando nas rodovias e também nos portos.

Nós ficamos dez anos, patrões e trabalhadores, nos últimos dez anos... Quantas vezes eu ouvi as centrais de trabalhadores dizerem que o Brasil precisa de competitividade para manter o emprego? Na hora em que há uma ação do Governo nessa direção, nós vamos ser contrários?

Nós precisamos achar jeito de aprovar as coisas! Na ignorância, não vai, gente! Não foi assim que nós aprovamos o Código Florestal aqui: foi no debate e no voto, com mais de 400 votos a favor.

Tem que arrumar voto para ganhar aqui dentro, e só ganha voto aqui é com diálogo, democrático, ameno! Vamos achar caminhos para que nós possamos chegar a um entendimento, porque este debate vai durar 60 dias, e nossa vida vai continuar.

Então, nós temos 60 dias para resolver os nossos problemas e as nossas diferenças, sem ofensa aqui, meu senhor! Eu não tenho obrigação de defender quem o senhor me manda não! Eu tenho responsabilidade com os eleitores do meu Estado e do meu Brasil! E não com o senhor!

*(Intervenção fora do microfone.)*

**A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO)** – E eu não ofendi o senhor, não! E, se o Sr. Paulinho pode defender os trabalhadores, por que cada um aqui não pode ter sua defesa, como disse Armando Monteiro?





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

SF - 36

MP nº 595/2012 (3ª Reunião)

05/03/2013

Então, não adianta vir aqui com essa altivez porque há uma claque admirando e aplaudindo.

*(Soa a campainha.)*

A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Isso aqui não tem efeito nenhum, amigo. Efeito nenhum! Se tivesse, aqui estava cheio dos meus também.

*(Intervenção fora do microfone.)*

A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Isso não adianta.

Ataque, Sr. Presidente, ataque, Sr. Deputado, só vai dificultar as coisas. Só vai dificultar as coisas!

Eu vim aqui com a melhor das intenções, eu tenho certeza de que ninguém está interessado nas minhas boas intenções, mas interessam a mim as minhas boas intenções e a minha consciência. Eu vim aqui para isso, repito. Poderia não ter vindo, se quisesse.

O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. PT – CE) – Está encerrada a presente reunião, e amanhã, às 14h30, retomaremos os trabalhos.

*(Iniciada às 14 horas e 45 minutos, a reunião é encerrada às 16 horas e 35 minutos.)*



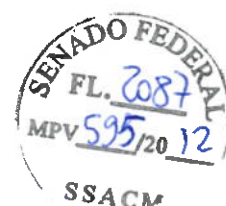
SF - 07/03/2013

14 horas

A Presidência designa o Deputado Arnaldo Faria de Sá, como membro suplente, em substituição ao Deputado Jovair Arantes, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 595, de 2012, conforme o Ofício nº 95, de 2013, da Liderança do PTB na Câmara dos Deputados.

O ofício será encaminhado à Comissão Mista para ser juntado ao processado da matéria.

~~É o seguinte o ofício:~~



07/03/13

infantes

R



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Faça-se a substituição  
solicitada  
Em 7 / 3 / 2013

GABINETE DA LIDERANÇA DO PTB

Of. 95 / 2013

Brasília, 26 de fevereiro de 2013

Excelentíssimo Senhor  
Senador RENAN CALHEIROS  
DD. Presidente do Senado Federal  
N E S T A

**Assunto: Indicação para Medida Provisória 595**

Senhor Presidente,

Indico a Vossa Excelência o Senhor Deputado **ARNALDO FARIA DE SÁ (PTB-SP)**, na qualidade de Suplente e em substituição ao Senhor Deputado **JOVAIR ARANTES (PTB-GO)** para a Comissão Mista sobre a Medida Provisória nº 595, de 7 de dezembro de 2012, que "Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências".

Ao ensejo, renovo a Vossa Excelência, protestos de estima e elevada consideração.

Atenciosamente,

  
**Deputado JOVAIR ARANTES**  
**Líder do PTB**



Recebi  
Em 7 / 3 / 13 12:28  
André Augusto Sak  
Matr. 232420



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

## CONVOCAÇÃO

Na qualidade de Presidente da Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a **MEDIDA PROVISÓRIA nº 595**, adotada em 6 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", **convoco** Vossa Excelência para reunião da Comissão a realizar-se no dia **12 de março** de 2013 (terça-feira), às **14h30**, no Plenário nº **6**, Ala Senador Nilo Coelho, Senado Federal.

PAUTA: Audiência Pública

Secretaria da Comissão Mista, em 08 de março de 2013.

  
Deputado **JOSÉ GUIMARÃES**  
Presidente





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

## CONVOCAÇÃO

Na qualidade de Presidente da Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a **MEDIDA PROVISÓRIA nº 595**, adotada em 6 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", **convoco** Vossa Excelência para reunião da Comissão a realizar-se no dia **13 de março** de 2013 (quarta-feira), às **14h30**, no Plenário nº **6**, Ala Senador Nilo Coelho, Senado Federal.

PAUTA: Audiência Pública

Secretaria da Comissão Mista, em 08 de março de 2013.

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente

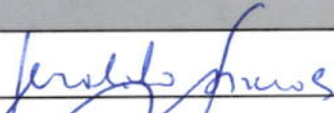
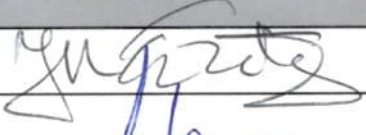
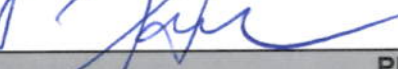


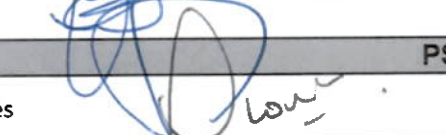
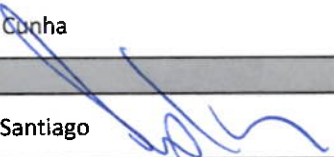



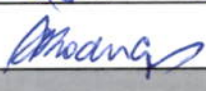

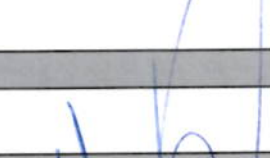
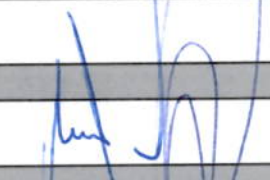
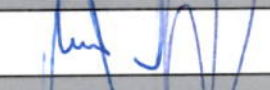
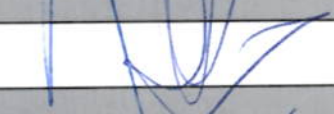
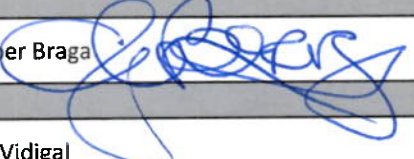


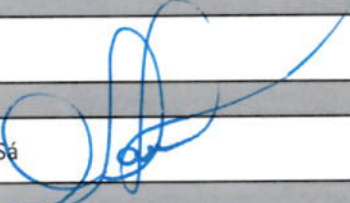
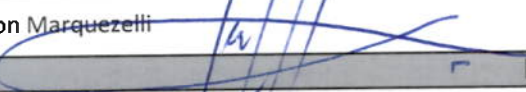
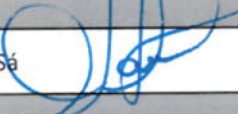



5ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir Parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012, adotada em 06 de dezembro de 2012, que "Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências.", a realizar-se em **12 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, Senado Federal.

SENADORES	
TITULARES	SUPLENTES
<b>Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PV)</b>	
Romero Jucá	1. Ciro Nogueira
Eduardo Braga	2. Lobão Filho
Ricardo Ferraço	3. Vital do Rêgo
Eunício Oliveira	4. Clésio Andrade
Kátia Abreu	5. Sérgio Souza
<b>Bloco de Apoio ao Governo (PT, PDT, PSB, PCdoB, PRB)</b>	
Walter Pinheiro	1. José Pimentel
Humberto Costa	2. Acir Gurgacz
Ana Rita	3. Lindbergh Farias
Antônio Carlos Valadares	4. Inácio Arruda
<b>Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)</b>	
Flexa Ribeiro	1. Jayme Campos
Lúcia Vânia	2.
<b>Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC)</b>	
Eduardo Amorim	1. Gim
Blairo Maggi	2. Armando Monteiro
<b>PSD</b>	
	1. Sérgio Petecão



**5ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir Parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012, adotada em 06 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.", a realizar-se em 12 de março de 2013, terça-feira, às 14h30, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, Senado Federal.**

DEPUTADOS	
TITULARES	SUPLENTES
<b>PT</b>	
Geraldo Simões 	1. Jorge Bittar 
José Guimarães 	2. Iriny Lopes 
<b>PMDB</b>	
Edinho Bez 	1. Fátima Pelaes
Manoel Junior 	2. Eduardo Cunha 
<b>PSD</b>	
Marcos Montes 	1. Roberto Santiago 
Eduardo Sciarra 	2. Ademir Camilo 
<b>PSDB</b>	
Cesar Colnago 	1. William Dib
<b>PP</b>	
Beto Mansur 	1. Cida Borghetti
<b>DEM</b>	
Onyx Lorenzoni 	1. Mendonça Filho
<b>PR</b>	
Milton Monti 	1. Wellington Fagundes
<b>PSB</b>	
Márcio França 	1. Glauber Braga 
<b>PDT</b>	
Paulo Pereira da Silva 	1. Sueli Vidigal
<b>Bloco (PV, PPS)</b>	
Arnaldo Jardim 	1. Sarney Filho 
<b>PTB</b>	
Nelson Marquezelli 	1. Arnaldo Faria de Sá 
<b>PSL</b>	
Vitor Paulo 	1. Valtenir Pereira







Câmara dos Deputados  
Deputado Federal **MANOEL JUNIOR**

## COMISSÃO DESTINADA A ANALISAR A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 595 DE 2012

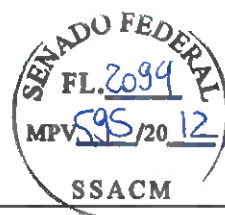
**REQUERIMENTO Nº 12 DE 2013**  
(Do Sr. Manoel Junior)

Requerimento de aditamento  
ao Plano de Trabalho da  
Comissão Mista da MP 595 de  
2012.

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, requero o aditamento ao Plano de Trabalho da Comissão Mista destinada a analisar a Medida Provisória nº 595 de 2012, para incluir como convidada na audiência Pública do próximo dia 20/03/2013, a Dra. SILVIA HELENA DE ALENCAR FELISMINO, Presidente do SINDIRECEITA – Sindicato Nacional dos Analistas Tributários da Receita Federal do Brasil.

  
Manoel Junior  
Deputado Federal (PMDB/PB)





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

**ATA DA 4ª. REUNIÃO DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 595, ADOTADA EM 6 DE DEZEMBRO DE 2012, QUE “DISPÕE SOBRE A EXPLORAÇÃO DIRETA E INDIRETA, PELA UNIÃO, DE PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS E SOBRE AS ATIVIDADES DESEMPENHADAS PELOS OPERADORES PORTUÁRIOS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS”, DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 54ª LEGISLATURA, REALIZADA NO DIA 6 DE MARÇO DE 2013, ÀS 14 HORAS E 30 MINUTOS, NO PLENÁRIO Nº 6, DA ALA SENADOR NILO COELHO, ANEXO II, DO SENADO FEDERAL.**

Às quinze horas e dois minutos do dia seis de março de dois mil e treze, no Plenário seis da Ala Senador Nilo Coelho, sob a Presidência do Senhor Deputado José Guimarães, reúne-se a Comissão Mista da Medida Provisória 595, de 2012, com a presença dos Senhores Senadores: Romero Jucá, Eduardo Braga, Kátia Abreu, Sérgio Souza, Humberto Costa, Ana Rita, Antônio Carlos Valadares, José Pimentel, Inácio Arruda, Flexa Ribeiro, Blairo Maggi, Armando Monteiro; e Senhores Deputados Geraldo Simões, José Guimarães, Jorge Bittar, Iriny Lopes, Edinho Bez, Manoel Júnior, Fátima Pelaes, Marcos Montes, Eduardo Sciarra, Ademir Camilo, Cesar Colnago, Onyx Lorenzoni, Milton Monti. Deixam de comparecer os demais membros. Havendo número regimental, a Presidência declara aberta a presente Reunião, destinada à realização de Audiência Pública com a finalidade de instruir a apreciação da Medida Provisória. O Deputado César Colnago usa a palavra para indagar o Presidente a respeito de requerimentos pendentes de deliberação no âmbito da Comissão. O Presidente passa a palavra ao Relator, o Senhor Senador Eduardo Braga, o qual esclarece que a deliberação se dará em momento posterior. O Presidente convida os palestrantes Francisco José Nogueira, Presidente da Federação Interestadual dos Trabalhadores em Agenciamento Marítimo, Aquaviário e Operadores Portuários – FETAPORT –; José Adilson Pereira, Presidente da Intersindical da Orla Portuária do Espírito Santo; Sérgio Magalhães Giannetto, Presidente do Sindicato dos Portuários do Rio de Janeiro – STSPPERJ -, para, nessa ordem, realizarem suas respectivas exposições. Ao término das exposições, o Senhor Presidente dá início à fase de interpelações parlamentares, bem como de réplicas dos convidados. Fazem uso da palavra os seguintes Parlamentares: Deputado César Colnago, Senadora Kátia Abreu, Deputado Márcio França, Deputado Edinho Bez, Senadora Ana Rita; Deputado Edson Santos; Deputada Iriny Lopes; Senador Blairo Maggi; Deputado Glauber Braga. Colocados em votação, são aprovados os Requerimentos nº 10, de autoria do Deputado Edinho Bez, nº 09, de autoria do Deputado Cesar Colnago, e nº 08, de autoria do Deputado Paulo Pereira da Silva. Os Requerimentos são aprovados. Fica prejudicado o Requerimento de autoria da Senadora Ana Rita, por haver perdido a oportunidade. O Presidente submete ao Plenário a dispensa de leitura e a aprovação das atas da primeira, segunda e terceira reuniões da Comissão. As atas são aprovadas. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a Reunião às dezessete horas e nove minutos, lavrando-se



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 da Comissão





**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Boa tarde a todos os Parlamentares presentes, Deputados e Senadores.

Havendo número regimental, declaro aberta a 4ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012.

Convido, conforme plano de trabalho, o Sr. Francisco José Nogueira, Presidente da Federação Interestadual dos Trabalhadores em Agenciamento Marítimo, Aquaviário e Operadores Portuários (Fetaport), para compor a Mesa; o Sr. Sérgio Magalhães Giannetto, Presidente do Sindicato dos Portuários do Rio de Janeiro, e o Sr. José Adilson Pereira, Presidente da Intersindical da Orla Portuária do Espírito Santo.

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 recomendações e normas: o convidado terá dez minutos; em seguida, abriremos a fase de interpelação pelos Srs. Parlamentares previamente inscritos.

A Presidência indaga do nobre Relator se deseja fazer uso da palavra para algum encaminhamento. *(Pausa.)*

Vamos, imediatamente, à audiência.

**O SR. CESAR COLNAGO** (PSDB – ES) – Sr. Presidente, pela ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Pela ordem, o nobre colega.

**O SR. CESAR COLNAGO** (PSDB – ES) – Há requerimentos para serem lidos. Serão lidos hoje? Eu só queria entender.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (PMDB – AM) – Sr. Presidente, com sua autorização, respondendo à pergunta levantada pelo ilustre Deputado, nós estamos com cinco requerimentos, um deles com várias autoridades. Então, achamos interessante fazer uma reunião com os membros para decidir um encaminhamento e, na próxima reunião, leremos e deliberaremos simultaneamente, para que possamos ter um entendimento entre os membros da Comissão.

**O SR. CESAR COLNAGO** (PSDB – ES) – Tudo bem, é porque o tempo também é pequeno. Senador Eduardo...

**O SR. EDUARDO BRAGA** (PMDB – AM) – Nós temos um dia extra, de acordo com o plano de trabalho, para essas audiências públicas, e já estão aqui requerimentos à mesa, e espero que já seja o número definitivo, com mais ou menos dez pessoas sendo sugeridas. Então, eu gostaria de conversar e equacionar com os membros da Comissão para selecionarmos pelo menos qual o procedimento que vamos adotar com relação a esses dez nomes que estão propostos.

**O SR. CESAR COLNAGO** (PSDB – ES) – O.k.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – O.k.? Também não temos quórum para deliberar sobre requerimentos, mas o encaminhamento do nobre Relator é o melhor caminho para construirmos entendimento com os autores.

Vamos ao primeiro orador. Quem fala primeiro? *(Pausa.)* Pela sequência, é o Francisco José Nogueira, da Fetaport.

V. Sª disporá de dez minutos.

**O SR. FRANCISCO JOSÉ NOGUEIRA** – Eu queria agradecer a presença aqui à Mesa e cumprimentar nosso nobre Presidente Guimarães, nosso Relator Braga, meu companheiro da Mesa, nosso companheiro Adilson, demais companheiros no plenário, nossos trabalhadores e trabalhadoras presentes, Deputados e Senadoras.

Eu queria passar um vídeo para que possamos ilustrar o que representa a Fetaport, representa os trabalhadores vinculados, celetistas, nos portos brasileiros. Por favor.

*(Procede-se à exibição de vídeo.)*

**O SR. FRANCISCO JOSÉ NOGUEIRA** – Obrigado.

Isso aí é para ilustrar a representação sindical dos trabalhadores portuários vinculados, celetistas, em todo o Brasil: onde há algumas bandeiras é onde está a Fetaport no Brasil.

Nós representamos hoje quase 60% da força do trabalho vinculado nos portos brasileiros, e é necessário dizer da importância dessa mão de obra para o desenvolvimento do nosso País.

Nós da Fetaport – Federação Interestadual dos Trabalhadores em Agenciamento Marítimo, Aquaviário e Operadores Portuários analisamos a medida provisória e, dentro dessa análise, achamos que é positiva para o desenvolvimento da atividade portuária do nosso País. Sabemos que é impossível a União suportar os investimentos da infraestrutura portuária brasileira que é exigida para se tornar o Brasil cada vez





mais competitivo no mundo, no mercado do comércio exterior.

Abrir os portos para a iniciativa privada, bem como tomar as medidas de ampliar a eficiência e competitividade dos portos organizados e dos portos privados é uma coisa inadiável. Observa-se que qualquer mudança, para ser realizada, é preciso ter um pouco de cautela para que não desorganizemos aquilo que já está organizado há 20 anos em cima da Lei 8.630.

Nesse sentido, a Fetaport, junto com os sindicatos filiados, tem a preocupação e a responsabilidade de colocar o seguinte problema: ao colocar esses investimentos, tendo a iniciativa privada como investidor, não podemos esquecer a questão do trabalho, tanto do trabalhador avulso quanto do trabalhador vinculado. Essa guerra entre portos organizados e portos privativos pode acarretar, contra o trabalhador, a questão da precarização da mão de obra e a questão também do desemprego.

Para não permitir esse caminho, é fundamental que busquemos medidas para reduzir os custos e ampliar eficiências, assegurando crescimento sustentável que propicie modernização e competitividade dos portos brasileiros, sem desorganizar a infraestrutura portuária existente, de forma a impedir a precarização do trabalho, não só do trabalhador avulso, mas do vinculado.

Pode passar a transparência, por favor?

Nesse sentido, tenho alguns pontos a colocar: o desenvolvimento do nosso País através da infraestrutura portuária e a logística, que também é importante acrescentar, para contribuir com esta Comissão. Para o Brasil crescer, é preciso ter investimento em infraestrutura, não somente na área portuária, mas também na questão logística, que é fundamental para que os portos funcionem.

A União não dispõe dos recursos necessários, e a parceria com a iniciativa privada é o caminho para sair desse gargalo.

O que temos aqui? A União tem que ter também o gerenciamento desses setores, tanto na área portuária como na área de logística, para que possa regular e criar formas e mecanismos de proteção ao mercado para que não gere desequilíbrio econômico-financeiro.

A MP 595 procura enfrentar essas necessidades, mas precisa ser aprimorada, sob pena de desorganizar o que o País já organizou há 20 anos. Nós podemos registrar que, há 20 anos, na Lei 8.630, há diversos portos brasileiros que trabalham com eficiência, tanto com mão de obra avulsa quanto com vinculada. Então, é importante salientar isso.

Próxima.

Precisamos, dentro de todo esse complexo dessa discussão, colocar alguns dilemas, não só a questão empresarial, a questão do trabalhador, a questão do Governo, mas temos de achar uma saída, um mecanismo que proteja todos os interesses. E aqui a Fetaport está aberta nesse sentido de colocar que devemos: 1 – compatibilizar o sistema previsto para os portos organizados com o sistema previsto para os portos privados (e lá na frente eu vou explicar como e por quê); 2 – realizar mudanças necessárias sem precarizar relações do trabalho ou reduzir postos de trabalho nos portos organizados (e para isso também há uma justificativa mais à frente).

Aí há uma grande questão que nós estamos colocando: para todo esse tema, para esse debate, é necessário ter regras de transição. Precisamos estar trabalhando, porque nós sentimos que, por causa das muitas medidas, das muitas regras que estão aqui na MP 595, com certeza portos novos vão surgir, mas não agora; daqui a 7 anos, a 6 anos. E precisamos ter regras de transição que protejam e deem segurança jurídica não só para o trabalhador portuário avulso vinculado, mas também para as empresas, a fim de que possam ser também investidoras.

Pode passar.

Aqui eu queria fazer somente uma relação entre o que havia na Lei 8.630, onde se fala do trabalho portuário. O art. 26 garante o trabalho portuário da capatazia, estiva, conferência, conserto, reboque de embarcações nos portos organizados. E o parágrafo único traz a forma de contratação. O empresariado brasileiro, há 20 anos, trabalha com os OGMOs dentro do sistema de mão de obra avulsa e vinculada, aproveitando essa mão de obra que é qualificada e especializada, tirando sempre do OGMO.

Pode passar.

E aqui está o art. 36, da MP 595, onde se copia o texto identicamente da Lei 8.630. Pois bem, quando falam que não se está tirando direito, na realidade, no papel, não se está tirando direito. Está ali. É o mesmo texto dos portos organizados. A preocupação que nós trabalhadores, tanto avulsos como vinculados temos, vem justamente após essa transparência.

Pode passar.

Eixo 1. Nós dividimos em três eixos. O primeiro eixo diz respeito à questão da concorrência





entre os portos organizados e os portos privativos. Nós precisamos criar um mecanismo que não tenha uma prática predatória de preço, para que essas cargas que hoje estão sendo operadas e movimentadas dentro do porto organizado não saiam sumariamente para serem operadas por conta de custo. Nós precisamos criar alguma forma de impedir isso. Então, aqui há dois pontos que colocamos em destaque: primeiro, que a Antaq estabeleça parâmetros gerais mínimos de formação de preço para que o armador que esteja no Porto de Santos, no Porto de Suape, em todos os portos brasileiros que já tenham sua carga movimentada por um operador portuário, seja ele do porto público ou do porto privativo, não saia sumariamente, causando desemprego. Não é esse o objetivo da medida provisória. O objetivo é criar novos empregos, gerar, distribuir renda. Esse é o objetivo que eu tenho visto na medida provisória, mas precisamos fazer esses ajustes. E para isso é necessário criar esse mecanismo.

Segundo, os novos portos onde vão entrar mercadorias de terceiros. Os portos onde até então só entravam mercadoria própria ou mista, a partir de agora passariam a movimentar mercadoria de terceiros. Pois bem. Quem vai movimentar nesses portos? Se você está abrindo o terminal, pode trazer novos armadores para operar nesse terminal com novas mercadorias, para que não venha a fazer a concorrência, na letra A, das mercadorias que já estão movimentadas nos portos brasileiros.

Então, é preciso ter esse cuidado e esse equilíbrio, ter uma forma de equacionar isso para que nós não tenhamos, Relator e Presidente, uma deficiência nessa questão.

**O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM)** Você pode repetir o que falou sobre novas mercadorias? O que você quer dizer com isso?

**O SR. FRANCISCO JOSÉ NOGUEIRA** – Nova mercadoria. Quando se tem um armador, porque existem armadores que não operam nos portos brasileiros hoje... Os portos brasileiros estão sofrendo em infraestrutura. No Porto de Santos, posso dizer que o calado e a questão da dragagem estão sendo colocados para atender novos armadores que hoje não operam no Brasil. Consequentemente, em outros portos, deve ocorrer a mesma coisa. Então, nós estamos colocando aqui que novos armadores que hoje não operam podem trazer mais carga para o Brasil e podem levar mais carga para fora. Não são os armadores que operam hoje, porque os que estão instalados hoje já têm seu terminal que está operando sua carga. Com isso, não terá essa concorrência. Nós colocamos essa observação para atender esses novos terminais.

**A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO)** – (*Fora do microfone.*) Você é contra ou a favor dos novos armadores?

**O SR. FRANCISCO JOSÉ NOGUEIRA** – Dos novos armadores? Sou a favor. Sou a favor. Sou a favor que abram novos armadores.

**O SR. MÁRCIO FRANÇA (PSB – SP)** – A favor de que, nos novos portos, só se possam movimentar carga de novos armadores?

**O SR. FRANCISCO JOSÉ NOGUEIRA** – Também, também. É isso aí. Para que não tenha divisão das mercadorias já movimentadas no País. E é fundamental impedir que as mudanças tenham essa transição. Um modelo de transição é importante para nos prepararmos para o futuro. Todos nós sabemos que é importante o desenvolvimento do nosso País. Não somos contra a medida provisória, mas temos que pontuar essas questões.

Pode passar.

**O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE)** – Pedimos a V. Sª, Francisco Nogueira, para tentar concluir; já consumiu doze minutos, porque três foram descontados.

**O SR. FRANCISCO JOSÉ NOGUEIRA** – Está bem. Está bem, Deputado.

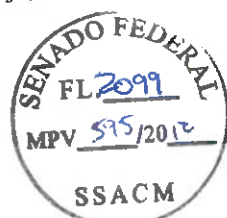
Aqui quero só repetir que a Lei 8.630 já estabelecia essa garantia dos portos privativos. Já estava lá a garantia dos portos privativos. Então, há 20 anos, a iniciativa privada já estava investindo em portos privativos.

Agora a MP 595 coloca a oportunidade de também haver investimento, mas com carga de terceiros. E a Lei 8.630 não previa a mão de obra avulsa tirada do OGMO, só a paridade. A partir do momento em que se tem uma paridade por conta de se ter forma de movimentação diferente, a partir do momento em que se dá oportunidade ao empresário de investir nas mesmas condições no porto público, nós entendemos que as condições de trabalho têm de ser iguais. Se ele está movimentando carga de terceiro e o porto público também, então as condições têm de ser iguais; tanto condições de trabalho como de contratos de custos.

Pois bem.

Pode passar.

Aqui no Eixo 2 nós colocamos a questão de assegurar ao trabalhador portuário avulso e celetista nos portos organizados e privativos. O segundo, dar acesso a novos trabalhadores no mercado de trabalho. E o terceiro, assegurar uma assistência, uma política de primeiro emprego que não existe hoje, formar





novos jovens para o mercado de trabalho – isso é importante e hoje não existe – e garantir também a questão constitucional a portadores de necessidades especiais, para que possam exercer sua função no porto, retroporto, enfim, e a inclusão da mulher trabalhadora. Já existem hoje, no Porto de Santos, várias mulheres trabalhadoras operando equipamentos, máquinas e sendo treinadas para outras funções.

Pode passar.

Dentro dessa medida, nós colocamos o seguinte: o art. 36 é muito simples. Basta tirar “porto organizado”. Toda essa questão do trabalho portuário fica para o porto, seja ele público, seja privado. Certo? E a forma de contratação sempre dá preferência para os trabalhadores do OGMO, do registro; não tendo no registro, num cadastro; e não tendo num cadastro, pega-se de fora do sistema, mas tem que dar a preferência para os trabalhadores que lá estão e precisam ganhar seu sustento no mercado de trabalho.

Pode passar.

Aqui há três pontos rápidos que eu vou colocar – estou terminando, Deputado. É o art. 45, a questão da contratação temporária. Existia, na Lei 8.730, o art. 45, que proibia a contratação de trabalhador temporário. E nós temos que retomar esse artigo para que não haja precarização da mão de obra, para que não se desfigure o direito do trabalhador e, um detalhe, o risco é a questão de se ter várias contratações temporárias e se precarizar a mão de obra.

Há ainda a questão do art. 25 das cooperativas – estou terminando –, e a questão também da representação do CAP dos trabalhadores vinculados, que hoje não existe; só o têm os trabalhadores avulsos e os trabalhadores das estatais. E nós pedimos aí, também no Eixo 3, só para terminar, sei que estou ultrapassando o tempo e peço perdão, mas a questão principal, para a qual eu queria um pouquinho mais de tempo, é o grande programa de qualificação e capacitação do trabalhador portuário, seja ele vinculado ou avulso. Porque não adianta investir em infraestrutura, em terminais, sendo que temos um gargalo de mão de obra no Brasil. Nós temos de capacitar esse trabalhador para os novos desafios que estão por vir em relação à questão do desenvolvimento do nosso País. Temos de fazer esse programa para poder estar junto no desenvolvimento do País, não só na iniciativa privada e na questão do investimento em infraestrutura, mas também da mão de obra portuária.

Muito obrigado.

Desculpe ter passado do tempo. (Palmas.)

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, Francisco José Nogueira.

Passamos agora a palavra, pela ordem de chegada, ao José Adilson, Presidente da Intersindical da Orla Portuária do Espírito Santo. V. Sª disporá de 12 minutos.

**O SR. JOSÉ ADILSON PEREIRA** – Sr. Presidente José Guimarães, Relator da medida provisória, agradeço esta oportunidade. E agradeço à Senadora Ana Rita por nos ter convidado para falar um pouco sobre a questão do Espírito Santo.

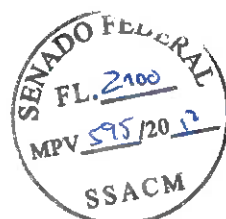
Srs. Parlamentares, o objetivo nosso é tentar ajudar o mais possível e contribuir com essa questão do trabalho portuário previsto na medida provisória, tendo como testemunho a nossa Bancada do Espírito Santo – Senadora Ana Rita, Deputada Iriny, Deputado Cesar Colnago, Senador Ricardo Ferraço –, que faz parte da Comissão e que conhece muito bem esse trabalho do nosso Estado.

Vou tentar, do estudo de caso específico do Espírito Santo, abordar algumas questões para ajudar a Comissão a debater sobre o trabalho portuário, porque tem havido muito tumulto nessa discussão e, na nossa opinião, essa é a menor questão da medida provisória e não está tão difícil de ser resolvida.

Objetivo: apresentação rápida da Intersindical, tratar da posição do Governo Federal sobre a medida provisória, nossa negociação e o custo portuário, o OGMO – Órgão Gestão da Mão de Obra, pontos da medida provisória que não vieram da Lei 8.630 e o nosso princípio da cooperação entre o porto público e a exploração de instalações portuárias fora do porto organizado.

A Intersindical representa sete sindicatos da orla portuária do Espírito Santo: amarradores, conferentes, consertadores, estivadores, arrumadores, portuários que vêm das companhias Docas, vigias portuários. Todos trabalham juntos numa semente de um único sindicato da orla portuária do Espírito Santo. Vejam que lá estão os amarradores. Há até emenda buscando a legalização deles, porque estão sendo discutidas e negociadas todas as relações junto com todos os trabalhadores.

Nós temos algumas filosofias importantes para desvendar essa relação capital-trabalho nos portos. Primeiro, o processo deliberativo é de consenso entre sindicatos quando estamos discutindo todos os pontos. Temos uma visão integrada das categorias para poder atuar nas negociações coletivas. Negociamos tudo absolutamente junto num único documento, numa única convenção coletiva. Não há acordo separado de nenhum deles.





A gente vê que, na solução da negociação nos portos, se quer buscar atrair carga. Se se reduzem as relações de trabalho, atrair carga é a solução, porque o avulso ganha se houver trabalho. Se se aumenta a demanda, automaticamente se resolve o problema, reduz custo, busca solução. Mantemos sempre o quantitativo dos trabalhadores de forma enxuta para sempre estar possibilitando a negociação dessa reestruturação produtiva nos portos e as novas tecnologias que vão chegando.

Na nossa visão, o OGMO não pode se constituir em organismo deliberativo, mas, sim, e tão somente executivo das normas decorrentes da negociação coletiva entre capital e trabalho. Quando a gente fala isso, usa uma forma de dizer o seguinte: ele não pode pensar. O objetivo dele é exatamente executar o que é definido nas relações capital-trabalho entre os trabalhadores e os operadores portuários. Aí a coisa caminha de forma mais fácil e ele se torna efetivo.

O Governo propõe a medida provisória e diz, de forma bem clara, que não quer tirar os direitos dos trabalhadores portuários. É o princípio de não retrocesso social nas nossas relações de trabalho. Então, a gente observa que trouxe todo o conteúdo da questão do trabalho portuário para a medida provisória: o OGMO, que faz a organização da questão da mão de obra, a contratação. Muitas vezes falam: "Ah, vai sair do avulso para o vínculo"; já se tem a contratação com vínculo empregatício e o modelo de contratação avulso vocacionado na legislação; a medida provisória também para negociação coletiva entre as partes e a definição das atividades. Ou seja, o Governo pegou o que tem de trabalho portuário na 8.713 e trouxe. Não é isso?

Então, nós estamos discutindo, quando se fala da mão de obra, nada mais nada menos do que da aplicação da 8.830, que correu em 20 anos. Acho que esse é o grande debate que está ocorrendo. Se a gente conseguiu resolver alguns pontos, eu acho que a gente sai da questão da relação capital e trabalho e vai discutir o ponto principal da medida, que é exatamente a questão das concessões, que é exatamente a questão de os terminais poderem trabalhar com carga de terceiros.

Para desvendar isso, falando um pouco da negociação das relações econômicas e do custo portuário, vou poupar algumas coisas, porque já tivemos as três federações ontem e já tivemos o Ministério Público.

Quando a gente fala do custo portuário, estamos há vinte anos... A lei completaria 20 anos de implantação agora em fevereiro. Ao longo do tempo, houve sete convenções coletivas de trabalho no Espírito Santo, ou seja, houve negociação coletiva o tempo todo. Buscou-se uma negociação do quantitativo das equipes utilizadas no trabalho, olhando todas as questões econômicas envolvidas. Ou seja, buscando ter um custo por tonelada com parâmetros internacionais.

Então, lá no Espírito Santo, se a gente pegar o contêiner nesse tempo de negociação de sete rodadas, houve uma redução no custo por tonelada de algo em torno de 60% a 70%, está certo? Então, fez-se isso efetivamente, reduzindo quantitativos, reduzindo o custo por tonelada. Onde se buscou o equilíbrio disso? Muitas vezes já escutei que "ao trabalhar você é precarizado". Onde se buscou o equilíbrio disso? Exatamente nas compensações para os trabalhadores dos objetivos econômicos decorrentes da diminuição do custo, se você atraiu mais carga, se você trouxe mais negócio para o porto.

Criamos, junto com os operadores portuários, o fundo social, e o trabalhador do Espírito Santo tem complementação de aposentadoria, plano de saúde, plano odontológico, seguro de vida, seguro afastamento e um que nós não queremos, que é o auxílio-funeral. A gente não quer morrer, mas temos.

Então, houve esse equilíbrio de se buscar a redução de custos, a solução do impacto e tranquilidade para os trabalhadores. Imaginem o trabalhador avulso que tem complementação de aposentadoria. Isso dá uma tranquilidade a ele de buscar uma solução econômica para atrair mais carga, que é o objetivo dessa relação de trabalho.

A gente observa que nós fizemos, nesses 20 anos, o que a lei determinou e aumentamos muito a movimentação de mercadorias. Quando a gente fala isso, atraímos mais carga. Quando negociamos o contêiner, o Porto de Vitória, que se transformou no TVV, movimentava 42 mil TEUs. Hoje, está movimentando 250 mil TEUs. Não está mais, pela sua condição de infraestrutura, mas não pelas relações de trabalho. Então, esse é um fator que nos faz buscar negociações. Agora, com equilíbrio das relações sociais, o que dá uma relação muito positiva para os trabalhadores.

Daí a gente vê o seguinte: resolvida a questão econômica e social, como fica a organização da gestão da mão de obra, que é tão falada? O trabalhador avulso é visto como irresponsável, sem formação, sem condição técnica e velho. Mas nós estamos há 20 anos discutindo isso! Então, na nossa opinião, o OGMO... Não somos nós quem gerimos o OGMO. Às vezes, nas discussões parece que são os trabalhadores que gerem o OGMO; não é, são os operadores portuários. Quando a gente fala dessas relações de trabalho resolvidas, os operadores portuários do Espírito Santo têm um papel fundamental nisso. Então, eles têm a finalidade de





oferecer a mão de obra e é o operador portuário que coordena. Na nossa visão, quanto mais evoluídas as relações de trabalho, melhor será o funcionamento dos OGMOs e a utilização do trabalho avulso nas atividades portuárias, que é fundamental e essencial para o casamento, para o vínculo do trabalho avulso na questão econômica. Então, quanto mais evoluir essa relação de trabalho, melhor o Órgão Gestor de Mão de Obra funciona.

Por exemplo, ontem escutei no debate o seguinte: “Mas o OGMO muitas vezes administrativamente erra.” Esse é um operador portuário que não está administrando o OGMO como deveria. Nas relações de trabalho, na organização da mão de obra buscamos o quê? Resolver isso entre operadores e trabalhadores, para que funcionem da forma melhor, para que ele não pense, para que ele execute o que foi definido na relação de trabalho.

Vamos a alguns aspectos de organização de mão de obra.

No Espírito Santo, como a gente começou a desvendar essa relação? Primeiro os trabalhadores propuseram aos operadores...

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães.PT – CE) – Mais três minutos.

**O SR. JOSÉ ADILSON PEREIRA** – Sim, senhor.

As normas disciplinares. Qual o objetivo da norma disciplinar? Nós mostramos que o trabalhador avulso não é irresponsável. Ele tem que exercer o seu trabalho de forma correta, com a possibilidade, inclusive, de se chegar a um nível de insuficiência, de perder o seu registro profissional. Então, nós sinalizamos para todos que queríamos resolver o problema dos portos com a mão de obra de qualidade e comprometida com o processo.

Dimensionamento dos quadros. Discutia muito isso com o William Mantelli. Quantos há no porto? Acho que quantos há não é nossa questão, mas de quantos precisamos. Há o cálculo para dizer o seguinte: de quantos trabalhadores portuários precisa o Órgão Gestor de Mão de Obra para atender o complexo portuário? Esse cálculo é fundamental, porque se consegue negociação de equipes, consegue definir redução de custo, consegue definir qualidade no social, retorno para os trabalhadores. Consegue-se ter um quadro enxuto para fazer uma complementação, um incentivo. Tem-se como fazer políticas de adequação do quadro. E define-se o seguinte: preciso de novos trabalhadores? Isso é fundamental.

A multifuncionalidade é fundamental para ajuste dos quadros. Se estão faltando trabalhadores estivadores, eu devo buscar logo fora do sistema? Não. Vou resolver o problema social dentro do sistema, utilizando trabalhadores de outras atividades. Então, isso possibilita a migração de uma atividade para outra, resolvendo o problema social do porto e mantendo o quadro enxuto, com uma política correta de mão de obra.

Acesso aos quadros de forma pública e democrática. No Espírito Santo houve um processo em 2005 em que entraram 440 novos trabalhadores; houve um processo agora em 2010 com mais 300 trabalhadores. Ou seja, o quadro do Órgão Gestor de Mão de Obra não é aquele quadro velho. De 178 trabalhadores que nós temos, 40% são trabalhadores novos e adequados à exigência do operador portuário.

No Espírito Santo, nós temos grandes projetos. A exigência é que o trabalhador tenha o nível de 2º grau. Então, o trabalhador portuário avulso tem um nível muito positivo, e 40% não são mais aqueles velhos que vieram da Lei nº 8.830; são novos trabalhadores que entraram agora no sistema, para atender o sistema avulso de contratação.

Escalação de mão de obra. Sr. Relator, esse é um tema muito discutido. É um sistema de rodízio. Há um sistema informatizado. Noventa por cento dos trabalhadores embarcam por esse sistema informatizado. E sabe de onde embarcam? De suas casas, de onde vão para o trabalho em que foram engajados.

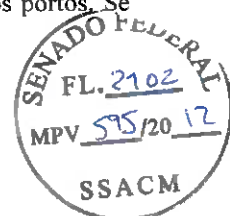
Temos um processo no Espírito Santo de assiduidade no trabalho. Se eu definir de quantos trabalhadores eu necessito no porto, ele tem de atender o serviço. Ele tem de ter, então, o compromisso de assiduidade, de atender o trabalho, um certo nível de presença no mês. Se ele não atingir isso? Aplicam-se as normas disciplinares, e ele toma sua punição por não atingir o objetivo. Muitas vezes a gente vê; “Ah, tem o trabalhador avulso e ele não atende.” Não! Ele é comprometido com o trabalho.

Aí está a nossa escala de mão de obra informatizada.

Temos o embarque compulsório. Se eu registrei presença na escala de trabalho, eu tenho de atender o trabalho. Eu não posso deixar um navio parado. Então, há o comprometimento total com o atendimento da mão de obra.

E há regras de afastamento. Se é preciso que um trabalhador se afaste, há uma regra a ser seguida, porque é preciso um dimensionamento correto para atender o complexo portuário do Espírito Santo.

Aí, vem o treinamento, que também foi falado. Hoje, a nossa formação profissional pelo DPC é uma barreira técnica. Nós não estamos conseguindo que ele acompanhe o avanço tecnológico nos portos. Se





chega um novo equipamento, nós não conseguimos os cursos necessários para isso. No Espírito Santo, nós criamos um fundo de treinamento entre os operadores portuários e os trabalhadores para complementar essa formação profissional e ter os trabalhadores extremamente qualificados. Se o quadro é dimensionado de forma correta, consegue-se fazer um trabalho de treinamento positivo e se consegue ter um quadro de trabalhadores para atender os operadores portuários.

Saúde e segurança. Começamos com campanhas de acidente zero nos portos, pois a lei foi implantada, e as questões de segurança ficaram muito tímidas na sua ação. E a criação do programa de acidente zero não foi dentro da área do porto organizado; foi no Terminal de Praia Mole, no TPS, que movimentamos seis milhões de toneladas de siderúrgico/ano. Foi lá exatamente que começou essa campanha de qualidade, onde todos os trabalhadores – todos os trabalhadores! – de portos do Espírito Santo passaram por curso de percepção de risco, de cadenciamento de operação e de liderança. Então, a gente trabalha pesadamente a questão de segurança.

Está aí a campanha de acidente zero no Terminal de Vila Velha, está aí o Terminal de Praia Mole, com a sua propaganda disso e os cursos em que foram formados os trabalhadores: curso de cadenciamento; o anterior é o de percepção de riscos.

E nós trabalhando – estamos chegando ao final – a qualidade do trabalho nos portos. Este é o objetivo: se há um *pool* de mão de obra para atender o complexo portuário do Espírito Santo, ele precisa ter qualidade, inclusive com a utilização de bafômetro para que se entre no porto, e a gente proteja a vida e a segurança no trabalho.

Esse é um exemplo da nossa campanha.

Há um caso interessante: a gente fala que tudo isso que estamos dizendo foi construído junto com os operadores portuários, e está aí a campanha o encontro dos operadores portuários. Não são os trabalhadores que estão sentados ali; são os operadores portuários do Espírito Santo, debatendo o que temos de fazer para melhorar a qualidade dos nossos serviços nos portos do Espírito Santo.

Qual a comprovação de tudo isso que nós estamos falando, da organização da gestão da mão de obra, do funcionamento do órgão e da aplicação da Lei nº 8.830, que está toda na medida provisória e que a gente defende? Cinquenta por cento da remuneração dos trabalhadores portuários avulsos do Espírito Santo são fora da área do porto organizado, onde o terminal não precisa utilizar os trabalhadores portuários. É exatamente pela qualidade que o OGMO tem que ele utiliza esse trabalhador para exercer o trabalho, e nós recebemos 50% da nossa remuneração fora da área do porto organizado.

Aí sim: o que não veio da Lei nº 8.830 para a Medida Provisória 595? Para nós, o principal item, o fundamental é esse das disposições finais da Lei nº 8.830, o art. 45: “O operador portuário não poderá alocar ou tomar mão de obra sob regime de trabalho temporário.”

Isso sim vai levar à fragilização da mão de obra. Eu tenho trabalho vinculado ou eu utilizo um *pool* de trabalhadores construído pelos operadores portuários para atender a mão de obra. Se eu permito o trabalho temporário, eu não vou ao terminal fora do porto organizado. Deteriora-se a mão de obra, e aí o Órgão Gestor de Mão de Obra do Espírito Santo... Os diretores do OGMO são o diretor do terminal fora do porto organizado na área do TPS, de Porto Céu, do Porto Público e do TVV, do terminal de contêineres. Todos estão inseridos dentro do Órgão Gestor de Mão de Obra, gerindo a nossa mão de obra. Se se permite o trabalho temporário, nós fragilizamos todo o trabalho feito e bem organizado.

O art. 56, que também foi citado, se transformou no art. 40. A gente entende que, se nós estamos querendo que as instalações portuárias movimentem cargas de terceiros, não é justo colocar que essa relação de contratação, que é facultada, seja definida com categorias econômicas preponderantes. Sim, são com os trabalhadores portuários. Então, a gente acha que no art. 40 deveria parar exatamente no acordo coletivo de trabalho, porque são os trabalhadores portuários, os sindicatos da área portuária – e no Espírito Santo isso é muito bem resolvido – que representam o vínculo e o avulso que devem fazer essas negociações e não permitir que o porto/indústria seja outra categoria preponderante que faça essa negociação.

O art. 57 é muito rápido, é multifuncionalidade. Não veio, mas é transitório. Então, nos acordos se previu essa situação, mas não veio.

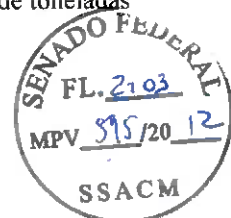
Está aí o complexo portuário do Espírito Santo. A foto não é muito boa, mas mostra a área...

(Soa a campanha.)

**O SR. JOSÉ ADILSON PEREIRA** – Estou concluindo, Presidente.

Está aí a área de porto organizado, a área onde os trabalhadores portuários avulsos trabalham. Ai, vou transformar isso em uma foto de cima. Aquele complexo está aqui, a área de porto organizado está aqui.

Quando a gente fala que trabalha fora da área do porto organizado com 6 milhões de toneladas





de aço – nós trabalhamos aqui; OGMO está trabalhando lá –, a gente está falando em permitir os terminais trabalharem com carga de terceiros. Essa é uma preocupação dos trabalhadores. Nós podemos discutir a nossa competência, mas a carga vai migrar de dentro da área do porto organizado para os terminais. Essa é uma preocupação. Como fica aquela relação de equilíbrio do trabalhador portuário? Essa é a grande preocupação que nós temos. E não é só isso: como ficam as companhias Docas com essa perda de carga? E nós já vimos isso no Espírito Santo, porque o terminal Tubarão levou – e levou bastante – carga de terceiros; levou carga do porto público, porque a grande maioria da sua carga é própria. Então ele tem condição de puxar, na sua ociosidade, carga de terceiros. A gente sabe o baque que isso dá nas autoridades portuárias, nas companhias Docas com a perda de carga. Então, é fundamental que se discuta esse equilíbrio. Para nós, trabalhadores, isso é um problema. Para o pequeno operador portuário é mais problema ainda.

Por isso, nosso nobre Relator, está aí a discussão de se buscar... Como foi a palavra que usamos ontem?

**O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Equalização!**

**O SR. JOSÉ ADILSON PEREIRA – A equalização.** Então, acho que cabe discutirmos a equalização também na mão de obra. Não queremos engessar nenhum processo, mas, se fizermos a coisa de forma correta, temos como buscar a equalização. Estamos mostrando aqui que, hoje, com a permissão de o terminal utilizar mão de obra própria, vamos buscar novo gestor pela sua qualidade. Então, para nós, isso é fundamental.

E aí? Quando falamos em isonomia e em equalização é bom traduzir isto. O trabalho temporário, para nós, é fundamental que viesse para a medida provisória. O terminal poder contratar com vínculo empregatício, ou pegar logo gestor de mão de obra? Isso é o equilíbrio que faz irmos lá naquela Ponta de Tubarão, porque vamos buscar o fator econômico que justifique ele usar o avulso, pois será melhor ele usar o avulso do que ter o vinculado, por causa do passivo, da ociosidade do porto e tudo isso. Então, isso é um equilíbrio fundamental.

Está bem. Trouxemos isso do modelo de Rotterdam, para fechar. Se vão trabalhar a carga de terceiro lá, aí precisaremos de investimento nos portos. Os trabalhadores da orla portuária do Espírito Santo, ajudados pela Deputada Iriny Lopes, pela Senadora Ana Rita, discutiram o conceito do porto de águas profundas.

Naquela Ponta de Tubarão, propusemos um porto, ou seja, bem resolvida a relação de trabalho, fizemos uma proposta de porto, em que a bancada ajudou muito a discutir esse conceito, cujo Senador Ricardo Ferraço, que faz parte desta Comissão, fez um requerimento para ele entrar no PAC, que tem 20 milhões de estudo, e nós precisamos de investimento.

Mas, aí, como equalizar essa questão da mão de obra? Aí achamos – e isso tem sido deturpado quando falamos da aplicação da 137 – que são as formas de resolvermos isso. Qual a forma de se resolver isso? Numa proporcionalidade de utilização, numa quantidade de requisição que mantenha uma renda mínima desses trabalhadores dentro do *pool* dos trabalhadores criados e até o pagamento de renda mínima. Não queremos dinheiro; nós precisamos de trabalho.

Aí é importante termos um *pool* de trabalhadores no Espírito Santo, e que este seja coordenado não só pelos operadores de dentro da área do porto organizado.

Então, minimizamos quando discutimos que o OGMO é da área do porto organizado. No Espírito Santo, o OGMO é do complexo portuário, para buscar um *pool* de trabalhadores extremamente qualificados que possam atender a todos os tomadores de serviços. E eles estão lá, juntos, partilhando todo aquele benefício social discutido para os trabalhadores, como também estão lá ajudando na formação desses trabalhadores e partilhando toda a situação, porque eles utilizam essa mão de obra.

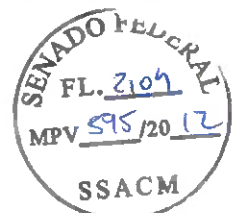
Assim, trazemos esse estudo de caso do Espírito Santo, que buscou, nestes últimos 20 anos, implantar a Lei dos Portos pesadamente, suando sangue e buscando uma qualidade de mão de obra, fazendo com que tenhamos um equilíbrio do vínculo empregatício e do trabalho portuário avulso.

Sr. Presidente, muito obrigado. Desculpe por ter excedido o tempo. Espero ter conseguido mostrar aos senhores o nosso caso. *(Aplausos.)*

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

Vejam, sobretudo a imprensa presente, senhoras e senhores jornalistas, que as duas exposições discutiram o mérito da medida provisória e apresentaram questões muito substantivas. Quero, inclusive, fazer esse elogio e aplaudi-los pela bela exposição que fizeram para nós, Senadores e Deputados, porque, toda vida que somos perguntados, sobretudo pela imprensa, só há pessoas contra a medida provisória.

Há muita gente sugerindo melhorá-la e aperfeiçoá-la para o bem do Brasil. Quero fazer este registro vivo.





**O SR. JOSÉ ADILSON PEREIRA** – Posso fazer um comentário?

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Rapidinho.

**O SR. JOSÉ ADILSON PEREIRA** – (*Ininteligível*) saiu desta Casa e foi extremamente debatido no Congresso Nacional. Acharmos que ela cumpriu o seu papel. Acharmos também que os senhores vão dar o mesmo serviço para o País com a Medida Provisória nº 595. (*Palmas.*)

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, meu caro José Adilson. Vamos ouvir agora o Sérgio Magalhães, Presidente do Sindicato dos Portuários do Rio de Janeiro, por 10 minutos.

**O SR. SÉRGIO MAGALHÃES GIANETTO** – Cumprimento o Deputado José Guimarães e demais Deputados da Casa; cumprimento o Senador Eduardo Braga e demais Senadores, Senadoras e Deputados da Casa. Em cumprimentando a companheira Nildes, estou fazendo o mesmo com todas as mulheres portuárias, para as quais estaremos fazendo uma festa, na sexta-feira. Em especial, cumprimento o meu Deputado, uma pessoa que nos tem ajudado muito – falo isso em público –, ele até não é do meu Partido, mas tem tido uma capacidade de escutar, de aprender, de opinar, de ser muito sincero, que é o Deputado Glauber Braga.

Deputado Glauber Braga, em nome de todos os portuários do Rio de Janeiro em especial do Brasil, agradecemos ao senhor, (*Palmas.*) porque V. Ex<sup>a</sup> tem sido um companheiro a qualquer momento. Lembro-me do dia que cheguei lá para aquela questão do armamento, da sua sinceridade para dizer “não”, olhando nos olhos, dando a sua opinião, fazendo-me admirá-lo. Todos os problemas que temos, por uma questão suprapartidária... porque, com relação a essa questão dos trabalhadores, não nos devemos prender a um ou outro partido, mas sim a todos.

Obrigado, Deputado.

Cabe aqui, senhores e senhoras, uma pequena explicação dos sindicatos. Os nobres companheiros, esse guerreiro, esse professor – porque ele é um professor – fizeram uma bela exposição, em especial, da questão dos avulsos, que achamos que deve ser feita; mas há também a questão daqueles empregados, companheiros, que são os funcionários, os empregados das companhias Docas e também das operadoras, mas em especial daqueles, como é o alvo, por vezes, porque são funcionários públicos, porque não são.

Pensam muito mal da gente, mas quem fez porto, quem estudou porto, quem hoje fala de porto, quem aprendeu porto... porque não existe nenhuma escola de porto. Até lecionei na Estácio, há um tempo, sobre a questão de porto, mas não deu certo o curso, mas quem sabe de porto somos nós, portuários, que vivemos a vida. Tenho 35 anos de porto. Apreendi de porto; errei porto; e, hoje, a gente acerta porto.

Entretanto, esquecem da gente. Na hora de discutir porto, procuram os exportadores, que conhecem do assunto. Mas, quem opera o porto? Quem lida com a atividade portuária, que é uma ciência? As pessoas pensam que o trabalhador avulso é só pegar carga e colocar naquele canto, naquele buraco ali, e está tudo certo. Não! Se fizer errado, de vez em quando, vemos um navio...

Então, nós, aqui, representamos os trabalhadores portuários com vínculo e também os portuários da capatazia, que são os avulsos. Vou-me prender um pouco mais sobre a questão dos portuários com vínculo, funcionários da Companhia Docas. Quem já me escutou ler esta carta, eu não podia perder essa oportunidade de lê-la mais uma vez. Tenho uma carta que recebemos dos trabalhadores portuários e vou ler. Quem já escutou, perdoe-me, mas eu tinha que repetir a leitura da mesma aqui:

*Carta aos Empregados da CDRJ (Companhia Docas do Rio de Janeiro):*

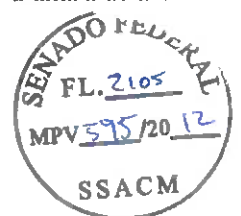
*Muito se tem falado sobre o trabalho de modernização dos portos do Rio de Janeiro, realizado pela CDRJ. No cumprimento do plano traçado a partir da Lei nº 8.630, de 93, destacam-se as obras realizadas, o arrendamento de terminais, a credibilidade pública alcançada pela administração da Companhia.*

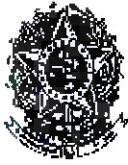
*Chegamos agora a um momento decisivo para a consolidação da nova autoridade portuária: a hora da saída das Companhias Doca das atividades diretas de operação, o que ocorrerá no dia 1º de março próximo, um salto qualitativo, que muda de vez a organização e a nossa forma de produzir. Vamos ajudar a mudar a imagem dos portos públicos.*

*Nos serviços públicos, estamos mudando a face do Brasil perante o mundo, mudando o potencial econômico do Estado do Rio de Janeiro.*

*Avançamos bastante, mas agora precisamos consolidar as conquistas alcançadas, deixar para trás a estrutura burocrática pesada, herdada do passado, e evoluir para o modelo dimensionado para as novas funções, mais ágil e flexível.*

*Nosso objetivo é o bem público em primeiro lugar. Precisamos estar à altura de um*





*País que se renova rapidamente, a partir da melhoria dos seus portos. A meta da companhia é redimensionar o quadro de pessoal para o efetivo total de 450 empregados e vamos cumpri-la. Éramos 3.800.*

*As metas intermediárias para sairmos da operação e nos transformarmos em autoridade portuária plena foram alcançadas. A Docas do Rio vem cumprindo a estratégia traçada pelo Governo Federal, pelo Conselho Nacional de Desestatização (CND) e o Programa Brasil em Ação.*

*Uma a uma, estamos honrando as metas do Proporte Rio, do Revabt, dos planos de meio ambiente, do programa de obras, dos planos de dragagem. Daqui em diante, a autoridade portuária deverá operar basicamente como gestora do patrimônio dos portos e suas retroáreas, controladora da atividade portuária e fiscalizadora dos arrendatários e operadores portuários, sem abrir mão da responsabilidade pela concessão de serviços prestados à comunidade.*

*Não é simplesmente uma nova postura empresarial da CDRJ, é o País que assume nova realidade mais madura e responsável, integrada às demais economias do mundo. Precisamos sobreviver aos novos tempos de globalização. O desafio alcançado aos portos é o de servirem de canal de aproximação do Brasil com a economia dos outros países em escala nunca antes observada, em ritmo acelerado, para não se perder a oportunidade que ora se apresenta.*

*Essa perspectiva confirma o Estado do Rio como indutor de atividade econômica em vasta região do território nacional, ampliando o mercado de trabalho e apoiando um novo ciclo de crescimento do País. É condição fundamental, nesse sentido, uma autoridade portuária bem estruturada, autossustentada, com imagem pública e efetivamente valorizada.*

*A direção da CDRJ, após debater esta matéria com os dirigentes sindicais, decidiu estender o prazo da última etapa do PDV – Programa de Desligamento Voluntário até o dia 28 de fevereiro próximo, para permitir melhor reflexão do assunto por todo o pessoal.*

*É importante que cada empregado examine os seus planos pessoais, considerando a realidade a ser enfrentada pela companhia. A Docas está reorientando a sua estratégia empresarial. É o momento também de cada trabalhador promover a sua avaliação pessoal.*

*Após a última etapa do PDV, conforme balanço dos resultados, será adotada linha de ação necessária para que se chegue ao adequado dimensionamento de efetivo. Novos tempos. A Docas será reconhecida como a verdadeira autoridade portuária. Gestora de portos realmente competitivos, terá um corpo reduzido e mais eficiente de pessoal, resultante da reestruturação de quadros e de intensivo processo de treinamento e desenvolvimento dos recursos humanos.*

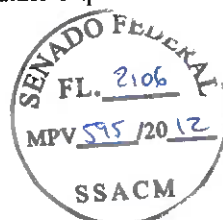
*Essa transformação será marcada, no entanto, por intenso esforço de adaptação pessoal à nova realidade, um tempo de muito trabalho, do sacrifício de interesses individuais, dentro de uma luta solidária, para a valorização do mercado de trabalho dos novos profissionais da atividade portuária.*

*A direção da companhia sente-se na obrigação de conscientizar todo o corpo de empregados para que reflita sobre o momento presente, sequência natural de um plano de trabalho que está sendo realizado, ponderando suas opções pessoais e os objetivos da empresa.*

*Rio de Janeiro, 3 de fevereiro de 1998.*

*Mauro Orofino Campos  
Diretor-Presidente.*

Vai acontecer de novo. Há um companheiro nosso que fala assim: “De volta ao passado”. Vai acontecer de novo, porque as companhias Docas, as autoridades portuárias estão sendo esvaziadas, vão ser minguadas aos poucos. Tiraram todo o poder dela, ou melhor, a essência dela. Como é que cada porto, com a sua vocação estadual ou mesmo nacional, a própria empresa não saiba, tem de vir a Brasília para poder dizer o que vamos fazer lá?





O nosso companheiro lá do PSDB já reclamou com razão.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. SÉRGIO MAGALHÃES GIANNETTO** – Isso. Reclama com razão.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. SÉRGIO MAGALHÃES GIANNETTO** – Isso. Exatamente. Mas foi bom, porque vai dar um peso. Ele tem peso. Ele é importante para o processo. Aí vai acabar com a gente. O que é que vai acontecer? Lógico!

A guarda portuária. Quero falar da guarda portuária, porque é o absurdo dos absurdos. A guarda portuária não é apenas como algumas pessoas querem que pareça.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Mais três minutos!

**O SR. SÉRGIO MAGALHÃES GIANNETTO** – Ok. Como algumas pessoas querem achar que seja: “Ah! Eu sou um vigilante! Estou ali!”

Não! Não! Não! O desempenho da guarda portuária é para agir na área geográfica e institucional de fronteira. O guarda portuário não é qualquer um. Não é só usar aquela farda. Ele foi preparado. Eu mesmo participei do curso intensivo deles, na questão de conhecer a atividade portuária. Fizeram diversos cursos para poder exercer essa função, e, agora, estão querendo acabar com a guarda portuária para colocar quem lá?

Sr. Presidente, Sr. Relator, não podemos cometer esse erro. O porto não é uma simples movimentação de carga de interesse dos empresários. Ele é uma questão de segurança nacional. Não é qualquer um que coloque dinheiro... “Ah! porque eu lido com cimento, quero colocar cimento para dentro ou para fora! Porque eu tenho isso ou aquilo, é meu interesse.” Não é interesse dele, não. O porto não é de interesse pessoal, mas de interesse nacional – é interesse do trabalhador, do repórter que aqui está, daquela moça que está na esquina. Não é interesse dos empresários, nem somente dos trabalhadores, ou seja, é de interesse do País.

Esse exemplo de autoridade portuária não foi uma coisa criada pelo Brasil. Não fomos nós, brasileiros, que criamos não. É mundial. Rotterdam? Como é Rotterdam? Companheiro José, como é Rotterdam? Não é esse o exemplo? Por que no Brasil tem de ser diferente? Por que aqui no Brasil temos de escutar mais o capital e não escutar o trabalhador?

Na Convenção 137, em que o Ex-Presidente Fernando Henrique Cardoso fez a barbaridade de colocar não sei quantos trabalhadores na rua, ele teve uma sacada interessante: foi ele signatário desta Convenção, porque ele pensou nos trabalhadores avulsos. Estes, com todo respeito, num palavreado chulo, vão dançar.

Hoje, eu estava lendo, no *Valor Econômico*, que a Abratec estava querendo isso e aquilo. No começo, os operadores portuários disseram: “Os operadores portuários estão usando dos direitos dos trabalhadores”. Estavam no começo, mas eu dizia para os companheiros: “Companheiros, estão até a página 02”. Por quê? Porque quando é vantajoso... Quando o Governo vir que não vão deixá-los na mão... porque ele é empresário. O Governo vai deixar a Multiterminais, a Triunfo, a Libra e outros mais?

Hoje, o Presidente da Abratec disse mais ou menos o seguinte: Precisamos antecipar...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. SÉRGIO MAGALHÃES GIANNETTO** – Isso. Porque temos de ver a questão desse pagamento para a Docas, ou seja, temos de pagar para a Docas, e esta nos está cobrando. É a autoridade portuária que os atrapalha. Também temos de nos desvencilhar dessa amarra do OGMO. O que vai acontecer? Vão ser contemplados também os empresários, neste momento, por esta medida provisória – perdão, porque eu vou falar – mal-feita, lamentável! E eles vão ser atendidos. E quem vai pagar a conta de novo, companheiros? Quem vai pagar a conta de novo, Sr. Presidente, Sr. Relator? Nós, trabalhadores. Nós vamos para rua de novo.

Temos 330 guardas. O que vamos fazer? “Ah! Podemos transformá-los em cargos administrativos.” Mentira! Vão para a rua! Sinto-me honrado em trabalhar na Companhia Docas. Sou um estudioso. Não somos qualquer um. Não! Vou terminar, Sr. Presidente.

Nós estudamos porto. Esses meninos, que estão aí com esse uniforme, devem ter orgulho mesmo, companheiros. Nós temos orgulho de vocês. Vocês defendem não só o empresário, mas o trabalhador e o bem público.

Por favor, não deixem nós trabalhadores portuários “pagarmos o pato” de novo.

Muito obrigado.

Viva o portuário! *(Palmas.)*

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Bom, feitas as três exposições, na lista de inscritos os Deputados Cesar Colnago e Edinho Bez, as Senadoras Ana Rita e Kátia Abreu, o Deputado Glauber





Braga e o Deputado Edson Santos. Estes são os inscritos para o debate.

**O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES)** – Qual o tempo, Presidente?

**O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE)** – Vamos trabalhar para que a gente possa ouvi-los no tempo máximo de cinco minutos.

**O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES)** – Está bom. Está ótimo.

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

**O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES)** – Senhores da Mesa que representa o Presidente e o Relator, e convidados, eu, inicialmente, quero parabenizar porque acho que, de certa forma, ficou mais claro. Acho que as coisas hoje foram um pouco mais tranquilas.

A primeira observação que eu quero fazer – eu falava isso com o Zé Adilson – é que esse é um tema extremamente complexo e que talvez nenhum de nós aqui trabalhe em porto; a gente tem relações com o porto. E aí eu vou falar de alguma coisa que talvez não tenha muito sentido. O fato de vir na forma de medida provisória é extremamente difícil para nós. Tivemos cinco dias para fazer emenda. Eu me lembro de ligar para o Zé Adilson, para empresários, para trabalhadores para a gente poder... Até porque não tínhamos análise de conteúdo, e vou dizer que talvez tenhamos uma análise melhor a partir das audiências que estamos fazendo aqui.

Então, a primeira questão é que a relevância... Isso tem a ver com um cacoete desta Casa que não é de hoje, que tem pelo menos uns quinze anos, que é de tudo vir por medida provisória. A lei que está aí foi trabalhada durante anos e aqui, nesta Casa, por vários anos. Então, a dificuldade do tempo é um problema que joga contra sair um projeto melhorado.

Em segundo lugar, quero dizer que tem aspectos positivos – nem tudo é ruim – e tem aspectos negativos. E aí, Senador Eduardo, V. Exª tem a missão importante de, nesse curto espaço de tempo, tentar pegar esse projeto que, pelo pouco que já conversei, parece que tem coisas positivas e negativas. Parece que foi feito por pessoas que fizeram tudo correndo ou que não estão dentro do porto, porque misturaram coisas, e nós temos condições de consertar, principalmente o Relator. Temos seiscentas e tantas emendas. Muitas se repetem, muitas pelo mesmo artigo. Mas eu acho que ela traz aspectos no sentido de compromisso com um resultado, no sentido de você ter uma maior produtividade, há a discussão do custo, e tudo isso é sempre importante. Mas a gente não pode começar a fazer essa discussão pegando pela parte mais frágil, que é exatamente a que tem o menor custo quando você analisa os dados de ontem, que são exatamente os trabalhadores, sejam os avulsos ou mesmo os portuários de um modo geral, todos os trabalhadores da orla portuária ou do sistema brasileiro portuário.

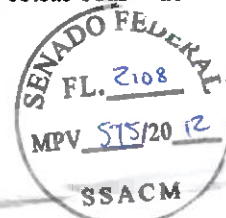
Nesse aspecto, eu acho que a Medida Provisória precisa de várias adequações que, de certa forma, as emendas podem corrigir determinadas lacunas, mas acho, Senador Eduardo, que algumas talvez não estejam nem previstas, que talvez o fruto do debate democrático possa trazer aqui sugestões que V. Exª possa fazer.

Por exemplo, eu percebo, e o companheiro Sérgio falou isso aqui, que há uma excessiva centralização. Os resultados e os modelos mundiais não são nessa linha. É o contrário, da descentralização de quem opera, tem que planejar, tem que pensar, fazer... Evidentemente, compete aos portos e à política nacional brasileira estabelecer diretrizes, mas não no nível de execução de vir tudo para cá, para ser analisado aqui e voltar para lá. Vai inviabilizar os portos brasileiros. Essa é uma das principais críticas que eu tenho. Quer dizer, há uma centralização e certo esvaziamento. Não acho que está lá na ponta – e aí eu quero parabenizar o Zé Adilson e a orla portuária... O Deputado Edinho esteve conosco numa comissão no Espírito Santo, de uma subcomissão de portos, e viu que, no Estado do Espírito Santo – e isso talvez não seja a realidade nacional –, a relação entre capital e trabalho é muito avançada, porque eles pensam é na produtividade, é no emprego, é na renda. Para isso, empresários e trabalhadores não devem ficar em disputa acirrada que, às vezes, não leva à nada e, sim, tentando construir um modelo que dê um maior ganho para todos. Mas isso não é a realidade brasileira. O fato de estar lá não significa que tudo no Brasil esteja funcionando. Há problemas de gestão dos mais diversos, quando não de desvios.

A questão portuária não está desvinculada da infraestrutura e da logística. Os problemas fora do porto, para viabilizarem o porto, são maiores que os de dentro do porto. O Estado de São Paulo está investindo R\$165 milhões em São Sebastião. No acesso, R\$4 bilhões para chegar ao porto, para ter fluxo de saída e entrada de mercadorias.

Segundo: os problemas de tecnologia e de investimento de logística nos portos. O José Adilson citou aqui. Há problemas dos mais diversos. O investimento no porto capixaba – temos 10 anos de espera – chegou agora. Será para assorear, para fazer a derrocagem.

Há várias lacunas que, acho, precisam ser aperfeiçoadas, sob o risco, Presidente José Guimarães, apesar das coisas boas que há na medida provisória – e temos que enxergar que há coisas boas – de





se editar uma medida e, se saísse da forma – evidentemente não sairá, tenho certeza de que emendas serão aceitas – inviabilizar-se um setor tão importante.

Há outras lacunas. Como vai haver outros debates, pretendo expor depois. Por exemplo, os portos delegados e a guarda portuária são lacunas. Os terminais de combustíveis que operam dentro de portos públicos. Há n situações sobre as quais precisamos conversar para não inviabilizar o sistema portuário e, pelo contrário, fazer avançar para que os ganhos e a produtividade sejam maiores para todos, desde que não penalizemos aqui os trabalhadores como muitas vezes vemos na mídia, ou seja, como se a modernidade fosse tirar de lá quem está lá há 50 80 anos, organizado, fazendo este Brasil crescer.

Muito obrigado. (Palmas.)

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Deputado Edinho Bez, eleito hoje Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados.

**O SR. EDINHO BEZ** (PMDB – SC) – E à disposição dos colegas Parlamentares e do Brasil.

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

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Início cumprimentando nosso Presidente, José Guimarães, nosso Deputado e Presidente desta Comissão Mista. Cumprimento meu companheiro, sempre Governador e Senador Eduardo Braga, e os nossos convidados, palestrantes aqui, a quem agradeço pela presença, que, com certeza, irá colaborar e muito com o nosso trabalho. Cumprimento Francisco José Nogueira, da Federação Interestadual dos Trabalhadores em Agenciamento Marítimo, Aquaviário e Operadores Portuários, o Presidente do Sindicato dos Portuários do Rio de Janeiro, Sérgio Magalhães Giannetto, e o Presidente do Intersindical da Orla Portuária do Espírito Santo, José Adilson Pereira.

Meu caro Presidente, meus colegas, presentes, também atuo nessa área, no Congresso Nacional, da Frente Parlamentar Mista que trata da infraestrutura nacional. Estou há mais de oito anos coordenando a área de portos e vias navegáveis do Brasil. Visitamos inúmeros portos por este Brasil afora, também no exterior, em Vitória, e temos certa intimidade. Só não conhecemos tudo porque nunca fomos profissionais da área, mas o meu Estado de Santa Catarina é um dos que mais têm portos, pelo menos proporcionalmente: seis portos. Atuamos e conhecemos muito bem como funciona e as dificuldades.

O pecado da medida provisória foi ser feita a toque de caixa. Não houve ampla discussão como acontece com as leis, como estamos habituados aqui. Entendo a necessidade de modificar a Lei dos Portos. Não tenho a menor dúvida disso. Com a rapidez com que o mundo muda, altera-se, com a rapidez do avanço tecnológico, temos que estar atentos e nos atualizar. Não há dúvida disso. Mas, na medida em que se apresente uma proposta que assusta os trabalhadores que têm história, que tocaram os portos até hoje, que colaboraram, sei que precisamos alterar. A medida provisória assusta empreendedores, assusta empresários, agrada a poucos. Não vamos aqui nos deter a dizer a quem ela agrada, porque a minha esperança aqui, meu caro Relator, não tenho dúvida, é de que, pela experiência de V. Exª e por ter sido um grande Governador que aprendeu a conviver com as convergências e com as divergências, possamos buscar o equilíbrio dos interesses do Brasil, dos interesses dos nossos investidores e atrair mais investidores.

Essa questão de competitividade é moda no mundo inteiro. Todo mundo compete. Nós mesmos competimos para chegar aqui, como Deputado, eu tenho competidores. Tudo é na base da competição. Ninguém está questionando isso, e nós precisamos ser justos com todos.

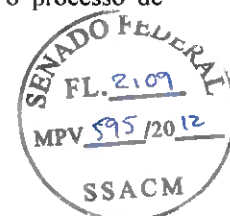
Este Brasil é grande. Este Brasil é querido. Eu conheço 51 países – desculpa, 55 países – e tive n oportunidades de discutir questões nacionais e internacionais. Não tenho dúvida do carinho que o mundo tem pelo Brasil. O Brasil é muito respeitado não só no futebol, no samba, mas também pela extensão territorial, pelas riquezas naturais, pela costa marítima de oito mil quilômetros.

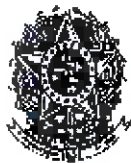
Nesta Comissão Mista, nós temos o dever de fazer o melhor, e estamos fazendo. Estamos ouvindo as partes. Aquilo que nós esperávamos lá atrás nós estamos fazendo aqui. Então, nós, Deputados, os caríssimos Senadores, as Senadoras e as Deputadas vamos ouvir um pouco mais.

Eu não sei se não vale a pena, meu caro Relator e Presidente, de repente, darmos uma prorrogadinha – não muito. É como a meta. Não se deve estabelecer uma meta nem muito longa nem muito curta. Vamos buscar o equilíbrio também no prazo. Portanto, deveríamos levar em consideração tudo isso.

Eu tenho consciência de que vamos alterar a medida provisória; o que eu não sei, porque, se soubéssemos, não estaríamos reunidos. Ela vai ser alterada. Eu conheço o Presidente, o Relator e os colegas aqui. Agora, é importante que também haja esse acompanhamento dos palestrantes aqui conosco.

O Brasil é nosso, o Brasil é dos brasileiros. Temos o dever de apresentar o melhor. Agora, o que me assusta é andarmos na contramão, o atraso. O mundo inteiro está partindo para a descentralização em qualquer administração, em qualquer empresa. Em Santa Catarina, o Luiz Henrique plantou o processo de





descentralização, que também foi um sucesso, e nós estamos convivendo com isso. Não é possível partimos aqui para a centralização. Nós precisamos encontrar o equilíbrio entre o capital e o trabalho, mas que ganhe, meu caro Relator, o Brasil e os brasileiros.

As perguntas eu farei depois, em outra oportunidade.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

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

Senadora Ana Rita, do Espírito Santo.

**A SRª ANA RITA** (PT – ES) – Sr. Presidente, eu me inscrevi para falar rapidamente apenas sobre dois pontos.

O primeiro ponto que eu quero aqui ressaltar é que essa medida provisória, na verdade, é um novo marco de regulação do sistema portuário do nosso País. Então, é uma das medidas mais importantes que esta Casa recebeu nos últimos tempos e que contribui para o desenvolvimento do Brasil. Ela faz parte de toda uma logística de transporte existente no nosso País que precisa ser melhorada, qualificada. E o desafio é este: uma logística que inclua investimento nas ferrovias, nas rodovias, nos portos, nos aeroportos. Então, melhorar e qualificar todo o sistema portuário é fundamental para que o nosso País cresça e se desenvolva.

Mas o grande desafio é justamente conciliar o desenvolvimento econômico, que é a melhoria da infraestrutura, com o desenvolvimento social, que são os trabalhadores, as pessoas diretamente envolvidas nesse processo.

Por isso, eu quero abordar uma segunda questão aqui hoje, a importância desta audiência pública, e quero também agradecer a presença de todos os nossos convidados, mas, em particular, a presença do José Adilson.

Nós trouxemos o José Adilson justamente para fazer esse relato que ele fez aqui hoje, porque eu acho que a experiência de gestão, de organização dos trabalhadores, construída ao longo dos anos no Estado do Espírito Santo, é fundamental. É uma experiência que eu acredito possa ser aplicada em outros portos do País. Acho que é possível construir formas, procedimentos para que essa experiência realmente possa ser implementada em outros lugares.

Então, é um modelo de organização dos trabalhadores que está dando certo, que tem dado resultado e com o qual todos saem ganhando. Saem ganhando os trabalhadores, saem ganhando os empresários, e, de um modo geral, o País inteiro sai ganhando, porque é o modelo que está dando certo.

Então, a minha fala é nesse sentido.

Eu espero e acredito que a medida provisória possa ser ajustada de tal modo que contemple ainda algumas questões que, porventura, não tenham sido bem colocadas do ponto de vista da organização dos trabalhadores, para que possamos ter uma medida provisória que, realmente, venha a contemplar, de um modo geral, tudo aquilo que esperamos para que o desenvolvimento do nosso País possa continuar dando certo, atendendo, de fato, às pessoas que aqui moram, residem e que querem ver este País crescer, melhorar e dar o retorno que a sociedade precisa.

Era apenas isso, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Com a palavra a Senadora e, depois, o Deputado Glauber Braga.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Fui comunicado de que a Senadora retirou a inscrição. Não é isso, Senadora?

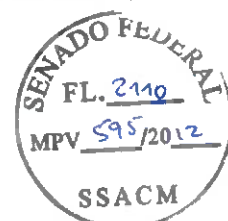
*(Intervenção fora do microfone.)*

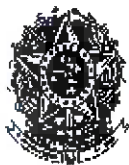
**O SR. GLAUBER BRAGA** (PSB – RJ) – Então, eu retiro a minha inscrição também, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – O Glauber retira a inscrição. O próximo é o Deputado Edson Santos.

**O SR. EDSON SANTOS** (PT – RJ) – Eu mantenho a minha inscrição, apenas para colocar que esta medida provisória faz parte de um esforço do Governo brasileiro no sentido de dotar o nosso País de uma infraestrutura que dê condição e sustentabilidade ao desenvolvimento do nosso País. Os portos são o local por onde entram 90% daquilo que o País importa. E temos de enxergar isso dessa forma. É evidente que o recurso público não é suficiente para dar conta dessa demanda. Nós acreditamos que o País vai crescer e temos de preparar a nossa infraestrutura para dar conta desse crescimento. Então, o esforço do Governo caminha nessa direção.

Eu quero ressaltar aqui algo importante que é o Governo estar ouvindo trabalhadores,





06/11/2012

empresários, todos os segmentos envolvidos impactados por esta medida provisória. Nós aqui, no Congresso Nacional, nos esforçamos também nesse caminho. Hoje, estamos ouvindo os trabalhadores; posteriormente, ouviremos os empresários que atuam nessa área. Evidentemente, o Deputado Guimarães juntamente com o Senador Eduardo Braga vão dar conta de fazer a modulação de todo o contencioso que a medida provisória traz para a sociedade.

Fu queria apenas levantar uma questão que me chamou muita atenção que é exatamente, do ponto de vista dos trabalhadores, a questão da guarda portuária. Parece que a guarda portuária ficou um corpo estranho, sempre secundarizada nas preocupações levantadas no âmbito do Poder Público. Imaginem os senhores que a Polícia Rodoviária Federal teve um tratamento na Constituição Federal e hoje está subordinada ao Ministério da Justiça; a guarda portuária, que fica onde entra a maior parte daquilo que o País importa e grande parte daquilo que exportamos, não recebeu um tratamento que considero mais adequado. Ao contrário de a guarda portuária caminhar para sua extinção, eu acho que há a necessidade de o Poder Público, de o Estado brasileiro fortalecer a guarda portuária, qualificando-a e dando condições para que ela guarde esse espaço de fronteira tão fundamental para o Brasil. Vamos receber aqui, no Brasil, uma série de eventos. E o Brasil, economicamente, também, há de ter um aumento de volume de movimentação de carga nos portos.

Por isso, Deputado Guimarães, Senador Eduardo Braga e demais membros da Comissão, eu não faço parte da Comissão, mas eu queria chamar os senhores para uma reflexão. Seria importante nós, Congressistas, pensarmos na situação da guarda portuária, fazermos uma reflexão junto ao Governo da situação em que se encontra a guarda portuária dentro da Administração Pública. Na minha opinião, se ela tem uma função de polícia, deve ter ser qualificada como uma função de Estado, para que possa efetivamente dar conta das demandas e das responsabilidades que lhe são conferidas.

Recebi no meu gabinete várias lideranças do Rio de Janeiro, guardas portuários que me fizeram ver isso e chegar a essa conclusão.

Espero que esta Comissão, nobres colegas, possa avançar nesse caminho do diálogo com a categoria de guardas portuários e acolher o seu anseio, que é exatamente o de ter tranquilidade para trabalhar e, por outro lado, servir ao nosso País naquilo que lhe compete enquanto segurança de uma área tão fundamental para o Brasil que são os portos brasileiros.

Era isso. (*Palmas.*)

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

Com a palavra a Deputada Iriny Lopes, do Espírito Santo.

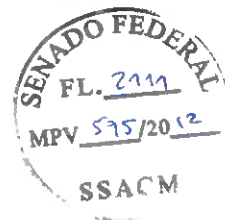
**A SRª IRINY LOPES** (PT – ES) – Sr. Presidente, Sr. Relator, demais membros da Comissão, quero parabenizar a exposição dos convidados da nossa Comissão que foram brilhantes e que conseguiram tocar nas questões efetivamente centrais do debate da Medida Provisória nº 595.

Estamos desafiados, como membros da Comissão, a responder a uma demanda que é a competitividade do Brasil no comércio exterior. Para isso, precisamos de portos funcionando. E portos funcionando significa ampliar para cargas, custo baixo, funcionamento com tecnologias adequadas e atuais. E acho que isso começa por eliminarmos da pauta uma falsa ideia de que devemos reputar como falso debate a questão da modernização *versus* interesse dos trabalhadores. Não há modernização se os interesses dos trabalhadores não estiverem devidamente preservados.

E dentro da medida que recebemos, embora tenha algumas lacunas, o que é natural e é por isso que estamos discutindo, não há no seu interior qualquer diretriz nesse sentido. Sendo assim, e aí o Relator terá a contribuição de todos, caberá ao Relator um papel insubstituível de elencar e hierarquizar quais os pontos que darão conta de que efetivamente tenhamos uma modernização dos portos brasileiros.

Aqui, pela exposição dos que aqui já falaram, vemos que existem desafios, como, por exemplo, o papel do CAP. Se ele pulveriza, nós perdemos a noção estratégica de porto. Se ele esvazia, não temos espaço de articulação das políticas e, portanto, podemos chegar num ponto de tiroteio para todos os lados. E pensar na questão da autoridade portuária sem a participação de todos os setores que atuam no porto é começar a pensar errado nessa questão.

O papel do OGMO como um espaço da gestão de mão-de-obra, dando condição não só de valorização. E quando falo em valorização não quero me referir exclusivamente à remuneração, mas à questão da capacitação e acesso às novas tecnologias, levando em consideração, inclusive, algumas alterações que estão começando a ocorrer no porto. E digo começando, porque isso ainda é muito pequeno no Brasil. Por exemplo, há algo que há 10 anos não existia, que é a presença da mulher nas atividades de trabalho portuário, o que altera substancialmente desde a exigência de um banheiro até o acesso à qualificação para o exercício de funções que antes eram consideradas exclusivamente masculinas.





Mas para além disso, temos, através da atuação do OGMO... Por isso eu não sei se... O José Adilson usa o palavreado que é mais comum no porto, não sei se é não deixar com o que o OGMO pense, mas dar a ele uma estrutura inequívoca de órgão de execução. Certo? De espaço de execução, porque a política será traçada, obviamente, para isso, temos CAP e outras instâncias. Não vejo como resolver à parte o problema da guarda portuária; ela está diretamente ligada à ideia de porto estratégico. Portanto, a guarda tem um papel também insubstituível, porque estamos falando de atividade estratégica, então, ela tem que ter caracterização de tarefa de Estado.

E acho que devemos começar a fazer um trabalho bem articulado entre nós para impedir qualquer avanço ou cristalização de políticas que levem a um modelo centralizador. O País é enorme, a burocracia pode criar dificuldades em relação ao êxito do que estamos querendo.

Então, esta Mesa de hoje... e não tive oportunidade de participar da Mesa de ontem – e estou concluindo, Presidente –... porque estamos envolvidos em vencer uma batalha muito difícil, que é a dos *royalties*, hoje à noite, e me dediquei, ontem, ao debate dos *royalties*, mas acho que hoje a contribuição, e hoje estarei aqui num papel bem distante do meu Líder e do nosso Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Vamos, pelo menos, depor as armas lá no plenário do Congresso, para ver se a gente, pelo menos, discute os *royalties*.

**A SRª IRINY LOPES** (PT – ES) – Depende, depende como é que o Espírito Santo e o Rio de Janeiro vão ter preservados os seus direitos.

Então, concluo, Presidente, dizendo que...

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE. *Fora do microfone.*) – Depois do Espírito Santo, só a Santíssima Trindade.

**A SRª IRINY LOPES** (PT – ES) – Não, mas o Espírito Santo, então, vem na frente. Você que falou: primeiro o Espírito Santo.

Então, concluo dizendo que esta Mesa nos ajudou a focar os pontos que precisamos aprofundar aqui no debate que está começando.

Obrigada, Sr. Presidente. (*Palmas.*)

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

**A SRª KÁTIA ABREU** (PSD – TO) – Sr. Presidente, pela ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Pela ordem, Senadora Kátia.

**A SRª KÁTIA ABREU** (PSD – TO) – Eu gostaria de uma informação. Quero apresentar um requerimento. Qual é a hora apropriada? Agora ou após o...

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Ao final. Só existem mais dois inscritos, o Senador Blairo e o Deputado Glauber. Aí, em seguida, V. Exª.

**A SRª KÁTIA ABREU** (PSD – TO) – Após os inscritos, posso apresentar.

Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Senador Blairo Maggi, por 5 minutos.

**O SR. BLAIRO MAGGI** (PR – MT) – Sr. Presidente, nosso Relator Eduardo Braga, percebe-se que toda mudança assusta, porque tira direitos, muitas vezes, tira privilégios e faz com que as pessoas acabem se assustando um pouco com as mudanças que vêm pela frente. Mas digo que as mudanças são necessárias, são importantes também para que o mundo possa progredir, possa ir para a frente.

Nessa questão dos portos mesmo, percebemos que, há muito tempo, existia um grande monopólio nessa questão de portos. E vou citar aqui um exemplo que aconteceu com a minha empresa, com o setor do agronegócio e que acontece no dia a dia das operações. Nós não tínhamos espaços para fazer com que os produtos nossos pudessem chegar aos portos; portanto, tínhamos uma barreira comercial pela frente, e os exportadores brasileiros, os natos, vamos chamar assim, não conseguiam furar as barreiras dos portos e acabávamos ficando na mão de grandes multinacionais, até que chegou um determinado tempo e eu consegui abrir um espaço por um porto do Norte, pelo Rio Amazonas, na terra do nosso Relator Eduardo Braga, e, a partir do momento em que ganhei um caminho para sair com a minha soja, com os produtos pelo Norte, as coisas se abriram para o Sul. Eu consegui espaço no porto de Santos, no porto de Paranaguá, mas não consegui porque ele acharam mais bonito ou coisa parecida, abriram-me um espaço porque comecei a furar e a competir com esses grandes importadores no mercado deles.

Então, é mais fácil chamar, mudar você de patamar, e vamos discutir, vamos conversar em outro nível. E estou dizendo isso porque, se nós não abrirmos os portos, se nós não criarmos condições para que mais gente possa construir novos portos, que possa ter passagem pelos portos, nós estamos represando o Brasil. Nós estamos represando a produção, e isso não gera emprego, não gera renda, e o País não cresce.





Então a abertura dos portos é uma coisa, para mim, sagrada. E acho que a grande mudança, depois de D. João VI, é a Presidente Dilma, com o que está propondo fazer agora, com essa mudança.

Eu sei, já disse aqui, mudança assusta, mas é necessária. Se fosse para preservar, muitas vezes, alguns nichos de trabalho, algumas categorias... quando o Henry Ford inventou o automóvel, poderiam não tê-lo deixado seguir em frente. Os tratadores de cavalos, os carroceiros, os ferreiros, todos perderam o emprego, mas milhares de outros empregos foram criados, e uma nova indústria foi feita.

Então, acho que o que assusta tem que ser construído. E o José Adilson colocou aqui – o representante do Espírito Santo –, com muita propriedade, que, dentro desse sistema, é possível competir com uma estrutura que está montada com o órgão. Eu, por exemplo, sou operador de um TUP lá no Amazonas, embarco soja por lá, um TUP que está na área privada, não tem nada a ver com porto organizado, e eu uso o TUP, eu uso o OGMO. É muito melhor usar o OGMO do que usar qualquer outra coisa.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE. *Fora do microfone.*) – Livrementemente?

**O SR. BLAIRO MAGGI** (PR – MT) – Livrementemente. Tenho a opção livre de usar, posso pegar mão-de-obra, mas uso porque acho que é melhor, porque,...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. BLAIRO MAGGI** (PR – MT) –... a exemplo do Espírito Santo, estão organizados. Eles têm as regras, fazem os trabalhos de prevenção de acidentes, e assim por diante.

Então, há espaço para que nós possamos construir esse diálogo aqui dentro da Comissão. O que nos afasta não é muito grande. Acho que os trabalhadores estão preocupados em perder o emprego e devem se defender disso, não há dúvida nenhuma, mas há espaço para todo mundo. O Brasil é um país que tem muito para crescer. E não cresce porque a nossa estrutura é muito deficiente.

Foi dito aqui, se não me engano pelo Edinho, que os problemas fora do porto são muito maiores do que dentro do porto. Muito maiores. Você vai lá a Santa Catarina, a sua cidade, a sua terra, e pega o porto de Itajaí e o de Navegantes. É uma vergonha o que acontece. Os caminhões velhos, uma estrada em que se demora uma hora para fazer cinco quilômetros, para levar um contêiner para dentro de um navio. Botar em cima do navio é rápido, mas andar naquela BR e naquelas condições? É impossível sermos competitivos com isso. Então, temos que olhar dentro dos portos, mas temos que olhar fora dos portos também.

E aqui, para finalizar, faço coro com todos aqueles que acham que a retirada do poder do CAP e a centralização em Brasília é um horror. Nós estamos na contramão de tudo o que acontece e que é de melhor no mundo. *(Palmas.)* Coisas simples que se discutem hoje num CAP, que se reúne e discute, dois dias depois se tem a solução, e eu duvido que em Brasília, em dois dias, nós consigamos qualquer coisa. Nós vamos ficar meses e meses e meses parados lá no interior do Amazonas, ou em Santa Catarina, ou no Rio Grande do Sul, ou no Espírito Santo, ...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. BLAIRO MAGGI** (PR – MT) –... esperando o burocrata aqui de Brasília tomar a decisão e fazer.

Fora, me perdoe Presidente, o que nós vamos escrever aqui na medida provisória, depois ainda vão vir os decretos que regulamentam, vão vir as portarias, vão vir as normativas e assim por diante. Quando chegar à ponta para operar, nós não vamos conseguir operar de novo, porque o Brasil é o país do formalismo. Todo mundo que tem uma caneta, todo mundo que senta a uma mesa quer saber de botar mais uma trava, quer saber de botar mais uma regra, quer saber de apertar mais um pouco.

E a diferença do que nós queremos construir aqui, de produzir e colocar o País a andar para frente, a gente se perde, a gente se amarra nas mãos daqueles que não trabalham.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. BLAIRO MAGGI** (PR – MT) – Desculpe, mas não trabalham. Fazem confusão e vão apertando de tal forma que a gente não consegue mais trabalhar.

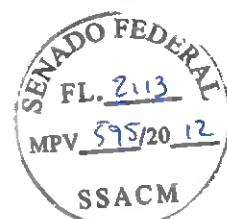
Então, Sr. Presidente, eu sei que a medida provisória já vem escrita, muito pouca coisa pode ser feita, mas nós temos que tomar o cuidado de que o que nós escrevemos, devemos deixar bem claro, que a interpretação que vai ser feita lá embaixo seja a mesma que nós queremos dar aqui em cima. Porque senão nós vamos num caminho aqui e, daqui a pouco, a coisa chega lá em baixo toda diferente, e ninguém mais consegue trabalhar.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, Senador Blairo. *(Palmas.)*

O último inscrito, conforme nós já acordamos, é o Deputado Glauber Braga.

**O SR. GLAUBER BRAGA** (PSB – RJ) – Presidente, eu imaginei que a minha inscrição,





inclusive, era a última, e achei que os representantes dos trabalhadores foram decisivos aqui nas colocações. Acho que o momento é de ouvir mesmo, de ouvir a representação dos trabalhadores, até para que o Relator, o Relator revisor e os Deputados da Comissão possam formar as suas convicções. E a fala passa a ser desnecessária a partir do momento em que os conceitos já foram muito bem esclarecidos.

Mas é importante que alguns contrapontos sejam realizados em determinados momentos. E aqui eu quero, em primeiro lugar, falar de algo que eu considero importante. No espírito tanto do Relator Eduardo Braga e do Relator revisor, Deputado Manoel Junior, eu tenho sentido, Presidente Sérgio, uma vontade real de ouvir para modificar. Eu tenho sentido essa vontade, eu tenho sentido essa disposição de ouvir realmente. Essa é a importância de um encontro como esse com os trabalhadores, porque as modificações são importantes e não tem como elas não acontecerem nesta Comissão.

E aqui, rapidamente, quero citar alguns pontos. Primeiro, o que já foi amplamente discutido, falado e dito: a questão do órgão gestor de mão de obra. É verdade, e a gente teve a oportunidade de conversar com muita gente. Se, em alguns casos, para o empresário, para o empregador, vale mais a pena, em determinados períodos do ano, recorrer ao órgão gestor de mão de obra, também é verdade que, com a modificação que está sendo proposta no sistema, se você coloca em um mesmo sistema dois regimes diferentes, um funcionando do lado do outro, um com órgão gestor de mão de obra e o outro sem qualquer tipo de necessidade, de garantias dadas aos trabalhadores que ali estão, você vai, no final das contas, ter sim um esvaziamento e um sucateamento do serviço considerado eminentemente público. Então, essa é uma preocupação que não pode deixar de ser colocada, e que eu tenho ouvido de muitos trabalhadores e de muitos representantes.

Um segundo ponto é a ausência da guarda portuária no texto da medida provisória. A gente tem dito, tem falado, tem repetido, e a gente não consegue ainda uma explicação clara da motivação de ausência. Se a motivação de ausência tem como objetivo uma possível privatização, também no que diz respeito aos procedimentos que são hoje realizados pela guarda, é evidente que tem que haver a combatividade desta Comissão no sentido de que essa medida seja alterada. Ou seja, não tem o menor cabimento, independentemente de onde tenha sido gestada a ideia. Se tem o objetivo também de diminuir o orçamento, ou aquilo que é pago para garantir os direitos dos trabalhadores, também a gente tem que combater. Não vai ter outra solução. Por quê? Porque a gente considera, como já foi dito aqui inúmeras vezes, que essa é uma função e uma tarefa estratégica que tem que ser desenvolvida por aqueles que têm a capacidade de fazê-lo, e quem pode fazer isso é a guarda portuária. Não cabe outra posição.

E um terceiro ponto, que eu não posso deixar também de colocar, é a questão da gestão. A gente pode fazer uma crítica ou pode ter posições divergentes sobre o processo de privatização de aeroportos, de rodovias, só que é muito diferente do que está se colocando aqui. Ou seja, é muito diferente você conseguir recursos privados para poder melhorar vias públicas, partindo do pressuposto que o Estado não tem dinheiro para fazer o investimento. Isso é uma coisa. Outra coisa muito diferente é você abrir o espaço na lei para que a gestão do porto, que sofre milhares de influências, inclusive de natureza internacional, não tenha uma presença efetiva do Estado nessa relação.

E falo com toda sinceridade: não acho que essa deva ser e não é, não acredito que seja, nem a posição da Presidenta Dilma nem do Governo como um todo. Mas também nós não podemos abrir na lei uma possibilidade de que o governo de plantão futuro, seja ele qual for, daqui a dez, vinte, trinta ou quarenta anos, tenha a capacidade de fazê-lo, ou seja, de fazer com que o público não esteja claramente presente no processo de decisão no que diz respeito à gestão portuária.

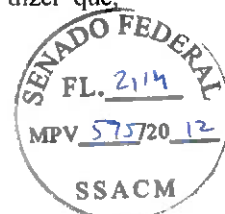
Então, por esses motivos, a gente faz essas colocações ao Deputado Relator, ao Relator revisor, Deputado Manoel Junior, a todos os Deputados desta Comissão, ao mesmo tempo em que a gente cumprimenta o Sr. José Adilson, Presidente da Intersindical da Orla Portuária do Espírito Santo; caro Sérgio Giannetto, Presidente do Sindicato dos Portuários do Rio de Janeiro; e o Presidente da Fetaport, Sr. Francisco José; como recebemos aqui também, ontem, um conjunto de representantes de outras federações, porque ouvir os trabalhadores, neste caso, não é uma questão única e exclusivamente de fazer alterações pontuais.

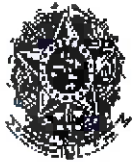
Para o sistema ser bom, para o sistema ser qualificado, ele tem que passar pela visão de quem, ano após ano, vem construindo o sistema. E quem pode melhorar o sistema são os trabalhadores que já têm todo um acúmulo na área e que têm a capacidade, sim, de influenciar diretamente nas decisões que vão ser tomadas.

Obrigado, Presidente. (Palmas.)

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Nós vamos passar a palavra já, já para os três expositores para as considerações finais. Em seguida, vamos ouvir a Senadora Kátia, que vai apresentar um requerimento.

Não sem antes – e é importante colocar aqui aos Srs. e Sr<sup>as</sup> Parlamentares –, dizer que,





primeiro, ter ouvido isso do Governo e dizer que... Aliás, nunca nós votamos nenhuma uma medida provisória aqui sem alterá-la. Criam-se os fantasmas de que o Governo não quer alterar nada. Para que serve esta Comissão, Srs. e Sr<sup>as</sup> Parlamentares, se não para analisar o mérito desta matéria?

Se nós compararmos as duas audiências, ontem e hoje, esses que estão aqui de fato contribuíram, primeiro, com a discussão de mérito e, segundo, com sugestões altamente pertinentes de serem consideradas pelo Relator e pelo Relator revisor.

Então, eu estou colocando isso para não criarmos, no meu Estado, aqueles motins. “Ah, ninguém muda nada.” A medida provisória está sendo construída num intenso diálogo entre Congresso, Governo, trabalhadores e empresários das diversas categorias. Ontem, depois da audiência, eu e o Relator passamos algumas horas conversando com as três centrais sindicais: CUT, CTB e Força. O Deputado Colnago estava lá. Conversamos bastante, estabelecemos cronogramas. Foram feitas sugestões.

Então, a primeira coisa que eu quero desfazer, nobre Relator revisor, é a de que nós somos um bloco de Deputados que estamos ouvindo aqui no fazer de conta. Não! Esta Comissão avocou para si o debate de mérito da medida provisória. É claro que nós vamos fazer, procurar...

O Senador Eduardo Braga estava colocando aqui para mim: “Nós temos que olhar com todo carinho essa questão da guarda portuária, que foi colocada”. Eu mesmo... Essa questão não tinha sido colocada com tanta ênfase como foi colocada aqui. O Conselho de Autoridade Portuária (CAP), que a Deputada Iriny também... Então, gente, vamos, no devido tempo.... Não vamos colocar em pé nenhuma ideia para cair lá na frente. Nós queremos construir a solidez do relatório e esse é o espírito do Relator e do Relator revisor. Essa é a primeira questão.

A segunda, não há por parte do Governo, Senador Blairo... E é importante, porque já está se criando, num ambiente com os governadores, que o Governo Federal quer pôr a mão nos portos que são delegados aos Estados. Nós vamos discutir. O Deputado Edinho colocou bem. Alguns colocaram aqui bem. Será que esse processo que alguns estão chamando de centralização é bom para o... Como é que nós vamos tratar disso? O que eu estou dizendo é que não podemos criar um monte de fantasmas que interditem o diálogo no caminho para a construção de um relatório que concilie os vários interesses.

Por último, fazer assim... Os jornalistas estão aqui. Essa medida provisória... Aliás, eu vou repetir o que eu disse agora para um jornalista: sejam candidatos ou não à Presidência da República, não está em discussão isso. Nós estamos discutindo uma medida provisória que interessa ao País, seja candidato ou não. Se o fulano é candidato, se Aécio é candidato, se Eduardo Campos é candidato, se Dilma é candidata, não se trata disso, meus caríssimos Parlamentares, o que estamos discutindo é um problema central, é um gargalo central.

E vou terminar dizendo que ouvi recentemente da Presidenta Dilma: “Não será permitido tirar nenhum direito dos trabalhadores”. E vamos compatibilizando isso. Então, eu penso que, diferentemente do que imaginávamos, estamos criando um clima bom no movimento sindical, nos trabalhadores, nos investidores, porque é isso que conta. Estou otimista para a gente trabalhar e vamos desinterditar aqueles que só querem fazer disputa política. Aqui não tem disputa política, a disputa aqui é pelo Brasil que precisa de melhorias urgentes.

Também o que está... Não é que nada presta. É porque o Brasil, se ele crescer 3,5% a 4% do PIB por ano, em média, a capacidade instalada não suporta, sejam os portos, aeroportos, rodovias. O Governo Federal está fazendo investimento em R\$6,5 bilhões na infraestrutura, – o Relator não está aqui –, fora do porto, ferrovias, acessos. Então, eu acho que a gente vai construir um ambiente bom. Mais oito que já estava no PAC.

Estou falando isso com a vênia da Senadora Kátia, com todo respeito. E eu queria só pedir aos três: vamos ouvir a Senadora e, em seguida, a gente devolve aqui para os três fazerem as considerações finais.

**A SR<sup>a</sup> KÁTIA ABREU (PSD – TO)** – Obrigada, Sr. Presidente.

Eu gostaria, Sr. Presidente, de agradecer a participação de todos os três representantes que vieram aqui e, com muita categoria, fizeram as suas explanações democraticamente, com ideias muito interessantes para contribuir com essa medida provisória.

Eu quero apenas lembrar ao Adilson que já marquei de recebê-lo hoje com a Senadora e quero dizer a você que, quando diz e elogia a Lei nº 8.630, eu faço coro com você, porque ela foi muito boa para o País, mas, se você analisar as notas taquigráficas da aprovação dessa lei, vai ver que as frases são muito parecidas com as de hoje. As críticas foram veementes à precarização do trabalho, ao fim dos portos. São praticamente idênticas. Não estou querendo, com isso, desvalorizar o debate. Apenas dizer que pode haver uma preocupação excessiva e que, na verdade, um dia você vai poder voltar aqui e dizer: “Graças a Deus a Dilma Rousseff fez aquela medida provisória que vem melhorar ainda mais a eficiência dos portos e, principalmente, o emprego”.





Se R\$56 bilhões forem aprovados, forem investidos após a aprovação dessa medida provisória, serão mais de 300 mil empregos nos portos do Brasil. Então, quero apenas usar o passado para lembrar que pode estar se repetindo o mesmo filme, que apenas é um susto momentâneo e que, com certeza, eu tenho convicção que tudo isso será diferente.

Sr. Presidente, na verdade, estou protocolando um requerimento na Mesa do Senado daqui a alguns minutos, mas eu gostaria muito do referendo desta Comissão, que esta Comissão possa subscrever comigo esse requerimento, que eu acho da maior importância.

Agora a pouco, o senhor disse que a Presidente Dilma e, eu também ouvi várias vezes, quer preservar os direitos. Então, na medida provisória, a preservação dos direitos. E eu também quero dizer dos direitos e dos benefícios.

Eu queria, Sr. Presidente, o aval desta Comissão devido à importância da denúncia que recebi ainda ontem, no que diz respeito a um passivo na Receita Federal por parte dos 29 OGMs, no valor de R\$120 milhões de benefícios previdenciários. Não quero, de maneira alguma, antecipar o que significa esse passivo. Eu só peço que a Receita Federal, através do Ministério da Fazenda, possa nos informar se isso é real e que passivo é esse, qual é a origem desse passivo.

De repente, é algum endividamento, alguma coisa que nós não conhecemos, mas, se estamos aqui para preservar direitos dos trabalhadores, também precisamos preservar os benefícios previdenciários desses trabalhadores. Tomara Deus que não seja nada em prejuízo aos trabalhadores e até quero crer que não, mas é nossa obrigação, diante de uma denúncia de tal gravidade, pedir que a Receita Federal informe a esta Comissão se esses benefícios previdenciários, como esse passivo, se ele é verdadeiro, em primeiro lugar, e qual é o objeto desse passivo, é referente a quê. À apropriação indébita ou outro modo?

Então, eu gostaria de pedir o apoio desta Comissão para subscrever o meu requerimento, que protocolarei junto à Mesa do Senado, assim que a Comissão decidir.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Senadora Kátia Abreu, o nobre Relator, ao ser inquirido pelo Deputado Colnago – existiam cinco requerimentos aqui na Mesa para serem analisados – pediu que, ao final, em existindo outros requerimentos, nós fizéssemos uma reunião de trabalho para aprovar ou fazer uma adaptação no plano de trabalho que nós já havíamos aprovado na penúltima reunião, na reunião de instalação desta Comissão.

Então, há vários requerimentos. A senhora já formulou o requerimento e os Senadores e Deputados que desejarem subscrevê-lo, a senhora o protocole e vamos juntar com o Relator, para, em seguida, trabalharmos como encaminhar o requerimento de V. Ex<sup>a</sup>.

**A SR<sup>a</sup> KÁTIA ABREU** (PSD – TO) – Muito obrigada, Sr. Presidente.

Quero avisar aos colegas que o requerimento estará em meu gabinete e, se precisarem, mando levar ao gabinete de todos para o subscreverem, mas eu gostaria de protocolá-lo até às 6 horas da tarde.

Muito obrigada.

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

Vamos ouvir as considerações finais dos nossos três convidados, Francisco Nogueira, Adilson e Sérgio.

**O SR. FRANCISCO JOSÉ NOGUEIRA** – Sr. Presidente José Guimarães, nosso Relator, Senador Eduardo Braga, companheiro Adilson, do Espírito Santo, companheiro Sérgio, do Rio de Janeiro, companheiros e companheiras, Senadores e Deputados, quero agradecer por esta oportunidade de os trabalhadores estarem aqui presentes, contribuindo para que nós possamos chegar aqui, como já foi dito, ao equilíbrio dos interesses, que congregam os interesses naturais da nossa Nação brasileira, que é o interesse do empresariado, do trabalhador, do Governo, para que nós possamos ter portos pujantes, com o crescimento econômico do nosso País, com geração e distribuição de renda.

Quero agradecer por esta oportunidade de estar aqui junto a esta Comissão nessa disposição para contribuir mais ainda para que os trabalhadores tenham voz.

Quero registrar, muito embora não tenha colocado, só falei da terceirização, mas o nosso pessoal celetista em todo o Brasil dá apoio incondicional aos trabalhadores da Guarda Portuária, que é um ramo estratégico para o nosso País e para a Companhia Docas.

Obrigado. (Palmas.)

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Nobre companheiro Adilson.

**O SR. JOSÉ ADILSON PEREIRA** – Queremos agradecer à Comissão por nos escutar, principalmente à Senadora Ana Rita, que nos conduziu até aqui. O objetivo nosso é tentar... Primeiro, a gente





não poderia abordar todas as questões da medida provisória; a gente se deteve mais na questão do trabalho, com o objetivo de minimizar esse problema do trabalho, porque, na nossa opinião, essa discussão da relação capital e trabalho na medida provisória está sendo, de certa forma, exagerada no debate e estamos perdendo tempo para discutir o que é a questão das concessões, a questão do modelo de autorização que está sendo feito na medida provisória.

Então, o nosso objetivo foi este: mostrar exatamente que o que veio da Lei dos Portos é muito pequeno em relação à diferença; a gente tem como chegar a soluções nessa questão do trabalho.

Creio que esse objetivo alcancei.

Deputada Iriny, obrigado pelo acerto do OGMO pensar. A gente fala no nosso linguajar, mas é ele exercer o seu trabalho objetivamente. A gente colocou que vários OGMOs têm problemas administrativos. Não se pode jogar, às vezes, esse problema administrativo no colo dos trabalhadores, porque quem administra o OGMO gestor divisor de mão de obra são os operadores portuários e é o setor patronal.

Então, quando a gente coloca o que ele tem que cumprir, é o que nós negociamos nas relações de trabalho e na organização e gestão de mão de obra. Quanto à parte administrativa, às vezes parece que nós somos culpados disso e isso não cabe aos trabalhadores.

Concordo com alguns Parlamentes que colocaram de forma clara e objetiva o que estamos perdendo em esvaziar o conceito de autoridade portuária. Ela tem um papel fundamental para o diálogo na região e no porto, dos atores que estão envolvidos com o porto, a buscar soluções para o complexo portuário. Não tenho tempo para isso, mas poderia citar muitas ações do Conselho de Autoridade Portuária do Espírito Santo. Lá nós temos a função de coordenar a Comissão de Tarifa, tornamos a empresa pública competitiva, buscando resultado – e aí, muitas vezes, eu vi o setor patronal questionar a atuação do CAP e da Companhia Docas querendo atrair cargas. Ou seja, uma empresa pública buscando ser competente na execução do seu trabalho. E quando tira o poder do CAP de deliberação é uma perda muito grande dessa discussão da política portuária regional.

Então, a gente faz coro também nessa situação.

A Senadora Kátia Abreu saiu, mas eu gostaria de registrar que graças a Deus, felizmente ou infelizmente, eu participei de toda a discussão da Lei nº 8.630. Por isso que nós tentamos, na relação capital e trabalho, implantá-la concretamente no Espírito Santo. E achamos que há condição de fazer – e exatamente o texto dela está na medida provisória – em todos os portos do País. Por isso trouxemos esse estudo de caso. Mas uma coisa é certa: está faltando investimento nos portos brasileiros. Nossas estruturas estão precisando ser ampliadas, para dar suporte ao crescimento que o Brasil merece.

Então, nesse aspecto ela não cumpriu o seu papel e não temos medo nenhum de discutir isso na medida provisória, e buscar a solução para que o Brasil tenha investimento compatível com que ele merece, que os portos brasileiros merecem.

Nós, além de estarmos na Intersindical da Obra Portuária, somos vice-presidente da CONTTMAF e estamos representando a CTB nesse diálogo com o nosso Presidente da Comissão e estaremos à disposição não somente para discutir a questão trabalho, mas discutir o ponto mais importante, creio, da medida provisória, que é permitir as instalações portuária e discutir o movimento de cargas de terceiros e os reflexos que isso irá trazer para todo o sistema portuário.

Estamos à disposição do relator e do presidente, lá na comissão, para tentarmos ajudar a chegar ao melhor entendimento da medida provisória. (Palmas.)

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

Ouviremos o último, Sérgio Magalhães.

**O SR. SÉRGIO MAGALHÃES GIANNETTO** – Eu não citei o companheiro do Rio de Janeiro, o nosso Deputado Jorge Bittar, que, verdade seja dita, todas as vezes em que bati a sua porta, nos atendeu. Obrigado e desculpe-me pela gafe.

Presidente, eu não poderia deixar de registrar aqui a questão da Lei nº 8.630. É uma pena que a Senadora Kátia Abreu não esteja presente, mas nessa carta que eu li – isso é importante – fala em demissão. Nós éramos quase 4 mil e ficamos 450. A Lei nº 8.630, para essas 3.600 famílias, foi o fim do mundo; muitos companheiros vivem embriagados, outros morreram, as suas famílias passam necessidade. O plano de demissão voluntário foi um engodo, uma covardia com os trabalhadores. Então, a Lei nº 8.630 podia ter sido pior; não foi boa para todos os trabalhadores. Para os trabalhadores e trabalhadoras da Companhia Docas a Lei nº 8.630 foi péssima! Os portos melhoraram, mas para os trabalhadores foi péssima.

A questão que a Senadora colocou de que vão ter mais empregos... Vão, vão ter com salários aviltantes.

Nós representamos também os portos particulares, entre outros o porto de Ibitiba, em Macaé.





Os senhores precisam ver as condições de trabalho, o jeito com que são tratados e o salário que eles têm. Um absurdo! Obviamente que os trabalhadores da CLT... vão acabar com o órgão, querem acabar com isso e aquilo, mas com salários aviltantes.

E por fim, eu queria fazer mais duas observações. A Convenção 137, que eu citei, o Presidente Fernando Henrique Cardoso assinou em 31 de julho de 1995. A Convenção 137 tem um Item II que fala o seguinte:

*Para os fins da presente Convenção, as expressões 'portuários' e 'trabalho portuário' designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão.*

Na ocasião da elaboração da revisão ou qualquer ação que atinja sua atividade. Este que é o problema da medida provisória para nós, Sr. Presidente, Sr. Relator, é que nós trabalhadores estamos sendo escutados agora, com o trabalho já feito, nós não fomos escutados, nós tínhamos muito que somar. A Convenção 137, queiram ou não queiram, tem força de lei e não foi respeitada.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. SÉRGIO MAGALHÃES GIANNETTO** – Há quem diga que a MP 595 é inconstitucional.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. SÉRGIO MAGALHÃES GIANNETTO** – Talvez sim, talvez não. Mas posso citar para o senhor que um item é. O art. 17 diz o seguinte:

*Fica assegurada a participação de um representante da classe empresarial e outro da classe trabalhadora no conselho de administração ou órgão equivalente da administração do porto, quando se tratar de entidade sob controle estatal, na forma do regulamento, observado o disposto na Lei nº 12.353, de 28 de dezembro de 2010.*

Primeiro que essa lei não fala nada dos empresários e aqui um representante dos empresários. Não pode estar aqui, Sr. Relator. Aqui, está dizendo esse artigo dessa lei como vão ser as indicações. Os empresários não são citados nessa lei. E a Lei nº 12.353 tira do representante do conselho de administração... proíbe a participação na sala de debate quando se tratar de salários, se tratar de previdência ou qualquer outro interesse dos trabalhadores, porque diz que o trabalhador pode legislar em causa própria.

E os empresários, vão sair da sala quando se tratar da atividade deles? O art. 10 da Constituição diz justamente o contrário, diz que todo debate, toda discussão que trate de previdência, interesse dos trabalhadores, o trabalhador das empresas públicas tem que participar. Então, esse item, o art. 17, Sr. Relator, tem que ser observado. Achemos que tem que voltar do jeito que era feito lá na Lei nº 8.630, nas indicações.

Nós, trabalhadores, não somos contra o desenvolvimento do País; nós, trabalhadores e trabalhadoras, não somos contra os empresários; nós, trabalhadores e trabalhadoras, queremos que o Brasil cresça para que possamos crescer junto, queremos estar junto, não alheios e tirados fora do progresso e dos proveitos que essa medida possa trazer.

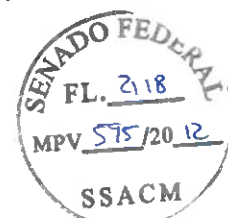
**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, presidentes que expuseram.

*(Palmas.)*

Antes de encerrarmos os nossos trabalhos, dispensamos, vamos dispensar a leitura das atas.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (PMDB – AM) – Sr. Presidente, pela ordem. Apenas para submeter a V. Exª e aos Srs. Senadores, Senadoras, Deputados e Deputadas, conversei ainda há pouco com a Senadora Ana Rita a respeito do requerimento e o nosso parecer é pela prejudicialidade. Ela concorda, tendo em vista que nós já ouvimos toda parte, finalizamos agora a parte inicial dos nossos trabalhos, que era exatamente a de ouvir os representantes da classe trabalhadora.

Os demais requerimentos, Sr. Presidente, apresentados, estamos encaminhando a V. Exª com parecer favorável, ficando apenas uma única situação que eu submeteria na próxima reunião, tendo em vista que a Senadora Lúcia Vânia não se encontrava presente. Portanto, quanto ao requerimento que trata da inclusão da Fiesp, até para que nós possamos já fazer o convite à Fiesp, bem como da Associação de Comércio Exterior do Brasil, da Associação Nacional das Empresas Permissionárias de Portos Secos, bem como do Ministério da Agricultura (Mapa), da Anvisa e do Ibama, estamos, portanto, apresentando a V. Exª o parecer favorável.





Excelência, se por entendimento dos Srs. Senadores e Deputados, por acordo, votarmos, já estaríamos, portanto, acatando uma agenda e aí faríamos os convites para não prejudicarmos a próxima semana, quando esses porventura aprovados nos requerimento estariam participando, de acordo com o que está previsto nas nossas audiências públicas da semana que vem.

**O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES)** – Presidente, pela ordem. Pela ordem, por favor.

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

**O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES)** – Relator Eduardo, não sei se no requerimento, não sei se foi falha minha, a Receita Federal não sei se está aí dentro. Porque ela é uma atividade importante, além da Anvisa e do Ministério...

**O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE)** – Vamos consultar. Senador Blairo.

**O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES)** – Mas parabéns pelo encaminhamento, porque eu acho que isso aí contempla.

**O SR. BLAIRO MAGGI (PR – MT)** – Eu gostaria de saber do Sr. Presidente ou do Relator se a Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP, através do Sr. Wilen Manteli, está...

**O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE)** – Já está.

**O SR. BLAIRO MAGGI (PR – MT)** – Está aprovado já. Muito obrigado, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE)** – Bom, o nobre Relator deferiu o conjunto dos requerimentos da forma que ele ajustou aqui e a Presidência submete aos pares...

**O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM)** – Apenas para adendar a sugestão da Receita Federal.

**O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE)** – Vamos considerar aprovados os requerimentos?

E, por último, aprovados, antes de encerrar os nossos trabalhos, vamos submeter as três Atas das reuniões anteriores à aprovação.

Os Srs. Parlamentares que concordam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovadas.

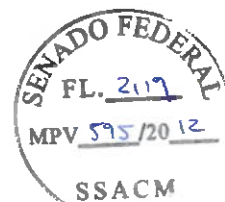
O nobre Presidente do Sindicato, Sérgio, entregou aqui um arrazoado de questões a respeito da Guarda Portuária e dos efeitos da Medida Provisória nº 595.

Obrigado, Sérgio.

Muito obrigado.

Está encerrada a presente reunião.

*(Iniciada às 15 horas e 02 minutos, a reunião é encerrada às 17 horas e 09 minutos.)*





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

Ofício nº 002/MPV595-2012

Brasília, 28 de fevereiro de 2013.

**Ao Senhor**

**WILTON FERREIRA BARRETO**

Presidente da Federação Nacional dos Estivadores - FNE

Assunto: **Audiência Pública**

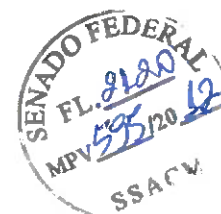
Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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”*. Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 05 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 003/MPV595-2012

Brasília, 28 de fevereiro de 2013.

**Ao Senhor**

**EDUARDO LIRIO GUTERRA**

Presidente da Federação Nacional dos Portuários - FNP

**Assunto: Audiência Pública**

Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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”*. Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 05 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 004/MPV595-2012

Brasília, 28 de fevereiro de 2013.

**Ao Senhor**

**MÁRIO TEIXEIRA**

Presidente da Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, Nas Atividades Portuárias - FENCCONVIB

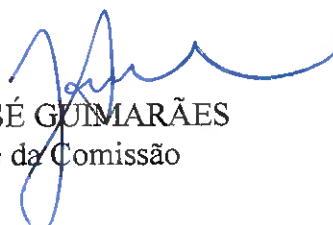
Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 05 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 005/MPV595-2012

Brasília, 28 de fevereiro de 2013.

**Ao Senhor**

**MAURÍCIO COENTRO PAIS DE MELO**

Coordenador Nacional da Conatpa - Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário

Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 05 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 006/MPV595-2012

Brasília, 28 de fevereiro de 2013.

**Ao Senhor**

**FRANCISCO JOSÉ NOGUEIRA**

Presidente da Federação Interestadual dos Trabalhadores em Agenciamento Marítimo,  
Aquaviário e Operadores Portuários - FETAPORT


Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 06 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 007/MPV595-2012

Brasília, 28 de fevereiro de 2013.

**Ao Senhor**

**SÉRGIO MAGALHÃES GIANETTO**

Presidente do Sindicato dos Portuários do Rio de Janeiro - STSPPERJ

Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 06 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 008/MPV595-2012

Brasília, 28 de fevereiro de 2013.

**Ao Senhor**

**JOSÉ ADILSON PEREIRA**

Presidente da Intersindical da Orla Portuária do Estado do Espírito Santo

Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 06 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 009/MPV595-2012

Brasília, 06 de março de 2013.

**Ao Senhor**

**MAURO SANTOS SALGADO**

Presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários

Assunto: **Audiência Pública**

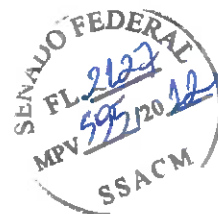
Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 12 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 010/MPV595-2012

Brasília, 06 de março de 2013.

**Ao Senhor**

**METON SOARES JUNIOR**

Diretor-Presidente da Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Fluvial, Lacustre e de Tráfego Portuário


Assunto: **Audiência Pública**

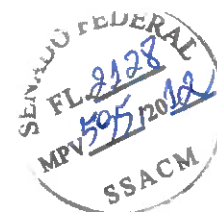
Senhor Diretor-Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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”*. Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 12 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 011/MPV595-2012

Brasília, 06 de março de 2013.

**Ao Senhor**

**SÉRGIO SALOMÃO**

Presidente da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público

Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 12 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUTMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 012/MPV595-2012

Brasília, 06 de março de 2013.

**Ao Senhor**

**PAULO GODOY**

Presidente da Associação Brasileira de Infraestrutura e Indústrias de Base

Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 13 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 013/MPV595-2012

Brasília, 06 de março de 2013.

**Ao Senhor**

**PAULO FERNANDO FLEURY**

Presidente do Instituto de Logística e Supply Chain

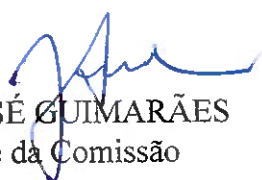
Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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”*. Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 12 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 014/MPV595-2012

Brasília, 06 de março de 2013.

**Ao Senhor**

**SÉRGIO AQUINO**

Ex-Presidente do Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Santos

Assunto: **Audiência Pública**

Senhor,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 12 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUMARÃES  
Presidente da Comissão





oferecer a mão de obra e é o operador portuário que coordena. Na nossa visão, quanto mais evoluídas as relações de trabalho, melhor será o funcionamento dos OGMOs e a utilização do trabalho avulso nas atividades portuárias, que é fundamental e essencial para o casamento, para o vínculo do trabalho avulso na questão econômica. Então, quanto mais evoluir essa relação de trabalho, melhor o Órgão Gestor de Mão de Obra funciona.

Por exemplo, ontem escutei no debate o seguinte: "Mas o OGMO muitas vezes administrativamente erra." Esse é um operador portuário que não está administrando o OGMO como deveria. Nas relações de trabalho, na organização da mão de obra buscamos o quê? Resolver isso entre operadores e trabalhadores, para que funcionem da forma melhor, para que ele não pense, para que ele execute o que foi definido na relação de trabalho.

Vamos a alguns aspectos de organização de mão de obra.

No Espírito Santo, como a gente começou a desvendar essa relação? Primeiro os trabalhadores propuseram aos operadores...

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães.PT – CE) – Mais três minutos.

**O SR. JOSÉ ADILSON PEREIRA** – Sim, senhor.

As normas disciplinares. Qual o objetivo da norma disciplinar? Nós mostramos que o trabalhador avulso não é irresponsável. Ele tem que exercer o seu trabalho de forma correta, com a possibilidade, inclusive, de se chegar a um nível de insuficiência, de perder o seu registro profissional. Então, nós sinalizamos para todos que queríamos resolver o problema dos portos com a mão de obra de qualidade e comprometida com o processo.

Dimensionamento dos quadros. Discutia muito isso com o William Mantelli. Quantos há no porto? Acho que quantos há não é nossa questão, mas de quantos precisamos. Há o cálculo para dizer o seguinte: de quantos trabalhadores portuários precisa o Órgão Gestor de Mão de Obra para atender o complexo portuário? Esse cálculo é fundamental, porque se consegue negociação de equipes, consegue definir redução de custo, consegue definir qualidade no social, retorno para os trabalhadores. Consegue-se ter um quadro enxuto para fazer uma complementação, um incentivo. Tem-se como fazer políticas de adequação do quadro. E define-se o seguinte: preciso de novos trabalhadores? Isso é fundamental.

A multifuncionalidade é fundamental para ajuste dos quadros. Se estão faltando trabalhadores estivadores, eu devo buscar logo fora do sistema? Não. Vou resolver o problema social dentro do sistema, utilizando trabalhadores de outras atividades. Então, isso possibilita a migração de uma atividade para outra, resolvendo o problema social do porto e mantendo o quadro enxuto, com uma política correta de mão de obra.

Acesso aos quadros de forma pública e democrática. No Espírito Santo houve um processo em 2005 em que entraram 440 novos trabalhadores; houve um processo agora em 2010 com mais 300 trabalhadores. Ou seja, o quadro do Órgão Gestor de Mão de Obra não é aquele quadro velho. De 178 trabalhadores que nós temos, 40% são trabalhadores novos e adequados à exigência do operador portuário.

No Espírito Santo, nós temos grandes projetos. A exigência é que o trabalhador tenha o nível de 2º grau. Então, o trabalhador portuário avulso tem um nível muito positivo, e 40% não são mais aqueles velhos que vieram da Lei nº 8.830; são novos trabalhadores que entraram agora no sistema, para atender o sistema avulso de contratação.

Escalção de mão de obra. Sr. Relator, esse é um tema muito discutido. É um sistema de rodízio. Há um sistema informatizado. Noventa por cento dos trabalhadores embarcam por esse sistema informatizado. E sabe de onde embarcam? De suas casas, de onde vão para o trabalho em que foram engajados.

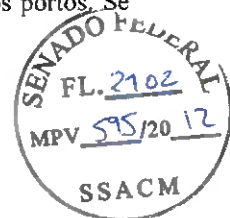
Temos um processo no Espírito Santo de assiduidade no trabalho. Se eu definir de quantos trabalhadores eu necessito no porto, ele tem de atender o serviço. Ele tem de ter, então, o compromisso de assiduidade, de atender o trabalho, um certo nível de presença no mês. Se ele não atingir isso? Aplicam-se as normas disciplinares, e ele toma sua punição por não atingir o objetivo. Muitas vezes a gente vê; "Ah, tem o trabalhador avulso e ele não atende." Não! Ele é comprometido com o trabalho.

Aí está a nossa escala de mão de obra informatizada.

Temos o embarque compulsório. Se eu registrei presença na escala de trabalho, eu tenho de atender o trabalho. Eu não posso deixar um navio parado. Então, há o comprometimento total com o atendimento da mão de obra.

E há regras de afastamento. Se é preciso que um trabalhador se afaste, há uma regra a ser seguida, porque é preciso um dimensionamento correto para atender o complexo portuário do Espírito Santo.

Aí, vem o treinamento, que também foi falado. Hoje, a nossa formação profissional pelo DPC é uma barreira técnica. Nós não estamos conseguindo que ele acompanhe o avanço tecnológico nos portos. Se





06/11/2012

chega um novo equipamento, nós não conseguimos os cursos necessários para isso. No Espírito Santo, nós criamos um fundo de treinamento entre os operadores portuários e os trabalhadores para complementar essa formação profissional e ter os trabalhadores extremamente qualificados. Se o quadro é dimensionado de forma correta, consegue-se fazer um trabalho de treinamento positivo e se consegue ter um quadro de trabalhadores para atender os operadores portuários.

Saúde e segurança. Começamos com campanhas de acidente zero nos portos, pois a lei foi implantada, e as questões de segurança ficaram muito tímidas na sua ação. E a criação do programa de acidente zero não foi dentro da área do porto organizado; foi no Terminal de Praia Mole, no TPS, que movimentam seis milhões de toneladas de siderúrgico/ano. Foi lá exatamente que começou essa campanha de qualidade, onde todos os trabalhadores – todos os trabalhadores! – de portos do Espírito Santo passaram por curso de percepção de risco, de cadenciamento de operação e de liderança. Então, a gente trabalha pesadamente a questão de segurança.

Está aí a campanha de acidente zero no Terminal de Vila Velha, está aí o Terminal de Praia Mole, com a sua propaganda disso e os cursos em que foram formados os trabalhadores: curso de cadenciamento; o anterior é o de percepção de riscos.

E nós trabalhando – estamos chegando ao final – a qualidade do trabalho nos portos. Este é o objetivo: se há um *pool* de mão de obra para atender o complexo portuário do Espírito Santo, ele precisa ter qualidade, inclusive com a utilização de bafômetro para que se entre no porto, e a gente proteja a vida e a segurança no trabalho.

Esse é um exemplo da nossa campanha.

Há um caso interessante: a gente fala que tudo isso que estamos dizendo foi construído junto com os operadores portuários, e está aí a campanha o encontro dos operadores portuários. Não são os trabalhadores que estão sentados ali; são os operadores portuários do Espírito Santo, debatendo o que temos de fazer para melhorar a qualidade dos nossos serviços nos portos do Espírito Santo.

Qual a comprovação de tudo isso que nós estamos falando, da organização da gestão da mão de obra, do funcionamento do órgão e da aplicação da Lei nº 8.830, que está toda na medida provisória e que a gente defende? Cinquenta por cento da remuneração dos trabalhadores portuários avulsos do Espírito Santo são fora da área do porto organizado, onde o terminal não precisa utilizar os trabalhadores portuários. É exatamente pela qualidade que o OGMO tem que ele utiliza esse trabalhador para exercer o trabalho, e nós recebemos 50% da nossa remuneração fora da área do porto organizado.

Aí sim: o que não veio da Lei nº 8.830 para a Medida Provisória 595? Para nós, o principal item, o fundamental é esse das disposições finais da Lei nº 8.830, o art. 45: “*O operador portuário não poderá alocar ou tomar mão de obra sob regime de trabalho temporário.*”

Isso sim vai levar à fragilização da mão de obra. Eu tenho trabalho vinculado ou eu utilizo um *pool* de trabalhadores construído pelos operadores portuários para atender a mão de obra. Se eu permito o trabalho temporário, eu não vou ao terminal fora do porto organizado. Deteriora-se a mão de obra, e aí o Órgão Gestor de Mão de Obra do Espírito Santo... Os diretores do OGMO são o diretor do terminal fora do porto organizado na área do TPS, de Porto Céu, do Porto Público e do TVV, do terminal de contêineres. Todos estão inseridos dentro do Órgão Gestor de Mão de Obra, gerindo a nossa mão de obra. Se se permite o trabalho temporário, nós fragilizamos todo o trabalho feito e bem organizado.

O art. 56, que também foi citado, se transformou no art. 40. A gente entende que, se nós estamos querendo que as instalações portuárias movimentem cargas de terceiros, não é justo colocar que essa relação de contratação, que é facultada, seja definida com categorias econômicas preponderantes. Sim, são com os trabalhadores portuários. Então, a gente acha que no art. 40 deveria parar exatamente no acordo coletivo de trabalho, porque são os trabalhadores portuários, os sindicatos da área portuária – e no Espírito Santo isso é muito bem resolvido – que representam o vínculo e o avulso que devem fazer essas negociações e não permitir que o porto/indústria seja outra categoria preponderante que faça essa negociação.

O art. 57 é muito rápido, é multifuncionalidade. Não veio, mas é transitório. Então, nos acordos se previu essa situação, mas não veio.

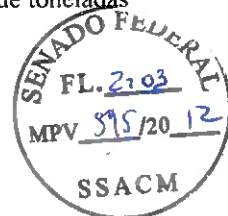
Está aí o complexo portuário do Espírito Santo. A foto não é muito boa, mas mostra a área...

(*Soa a campanha.*)

**O SR. JOSÉ ADILSON PEREIRA** – Estou concluindo, Presidente.

Está ali a área de porto organizado, a área onde os trabalhadores portuários avulsos trabalham. Aí, vou transformar isso em uma foto de cima. Aquele complexo está aqui, a área de porto organizado está aqui.

Quando a gente fala que trabalha fora da área do porto organizado com 6 milhões de toneladas





de aço – nós trabalhamos aqui; OGMO está trabalhando lá –, a gente está falando em permitir os terminais trabalharem com carga de terceiros. Essa é uma preocupação dos trabalhadores. Nós podemos discutir a nossa competência, mas a carga vai migrar de dentro da área do porto organizado para os terminais. Essa é uma preocupação. Como fica aquela relação de equilíbrio do trabalhador portuário? Essa é a grande preocupação que nós temos. E não é só isso: como ficam as companhias Docas com essa perda de carga? E nós já vimos isso no Espírito Santo, porque o terminal Tubarão levou – e levou bastante – carga de terceiros; levou carga do porto público, porque a grande maioria da sua carga é própria. Então ele tem condição de puxar, na sua ociosidade, carga de terceiros. A gente sabe o baque que isso dá nas autoridades portuárias, nas companhias Docas com a perda de carga. Então, é fundamental que se discuta esse equilíbrio. Para nós, trabalhadores, isso é um problema. Para o pequeno operador portuário é mais problema ainda.

Por isso, nosso nobre Relator, está aí a discussão de se buscar... Como foi a palavra que usamos ontem?

**O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Equalização!**

**O SR. JOSÉ ADILSON PEREIRA – A equalização.** Então, acho que cabe discutirmos a equalização também na mão de obra. Não queremos engessar nenhum processo, mas, se fizermos a coisa de forma correta, temos como buscar a equalização. Estamos mostrando aqui que, hoje, com a permissão de o terminal utilizar mão de obra própria, vamos buscar novo gestor pela sua qualidade. Então, para nós, isso é fundamental.

E aí? Quando falamos em isonomia e em equalização é bom traduzir isto. O trabalho temporário, para nós, é fundamental que viesse para a medida provisória. O terminal poder contratar com vínculo empregatício, ou pegar logo gestor de mão de obra? Isso é o equilíbrio que faz irmos lá naquela Ponta de Tubarão, porque vamos buscar o fator econômico que justifique ele usar o avulso, pois será melhor ele usar o avulso do que ter o vinculado, por causa do passivo, da ociosidade do porto e tudo isso. Então, isso é um equilíbrio fundamental.

Está bem. Trouxemos isso do modelo de Rotterdam, para fechar. Se vão trabalhar a carga de terceiro lá, aí precisaremos de investimento nos portos. Os trabalhadores da orla portuária do Espírito Santo, ajudados pela Deputada Iriny Lopes, pela Senadora Ana Rita, discutiram o conceito do porto de águas profundas.

Naquela Ponta de Tubarão, propusemos um porto, ou seja, bem resolvida a relação de trabalho, fizemos uma proposta de porto, em que a bancada ajudou muito a discutir esse conceito, cujo Senador Ricardo Ferraço, que faz parte desta Comissão, fez um requerimento para ele entrar no PAC, que tem 20 milhões de estudo, e nós precisamos de investimento.

Mas, aí, como equalizar essa questão da mão de obra? Aí achamos – e isso tem sido deturpado quando falamos da aplicação da 137 – que são as formas de resolvermos isso. Qual a forma de se resolver isso? Numa proporcionalidade de utilização, numa quantidade de requisição que mantenha uma renda mínima desses trabalhadores dentro do *pool* dos trabalhadores criados e até o pagamento de renda mínima. Não queremos dinheiro; nós precisamos de trabalho.

Aí é importante termos um *pool* de trabalhadores no Espírito Santo, e que este seja coordenado não só pelos operadores de dentro da área do porto organizado.

Então, minimizamos quando discutimos que o OGMO é da área do porto organizado. No Espírito Santo, o OGMO é do complexo portuário, para buscar um *pool* de trabalhadores extremamente qualificados que possam atender a todos os tomadores de serviços. E eles estão lá, juntos, partilhando todo aquele benefício social discutido para os trabalhadores, como também estão lá ajudando na formação desses trabalhadores e partilhando toda a situação, porque eles utilizam essa mão de obra.

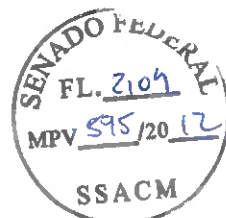
Assim, trazemos esse estudo de caso do Espírito Santo, que buscou, nestes últimos 20 anos, implantar a Lei dos Portos pesadamente, suando sangue e buscando uma qualidade de mão de obra, fazendo com que tenhamos um equilíbrio do vínculo empregatício e do trabalho portuário avulso.

Sr. Presidente, muito obrigado. Desculpe por ter excedido o tempo. Espero ter conseguido mostrar aos senhores o nosso caso. *(Aplausos.)*

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

Vejam, sobretudo a imprensa presente, senhoras e senhores jornalistas, que as duas exposições discutiram o mérito da medida provisória e apresentaram questões muito substantivas. Quero, inclusive, fazer esse elogio e aplaudi-los pela bela exposição que fizeram para nós, Senadores e Deputados, porque, toda vida que somos perguntados, sobretudo pela imprensa, só há pessoas contra a medida provisória.

Há muita gente sugerindo melhorá-la e aperfeiçoá-la para o bem do Brasil. Quero fazer este registro vivo.





**O SR. JOSÉ ADILSON PEREIRA** – Posso fazer um comentário?

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Rapidinho.

**O SR. JOSÉ ADILSON PEREIRA** – (*Ininteligível*) saiu desta Casa e foi extremamente debatido no Congresso Nacional. Acharmos que ela cumpriu o seu papel. Acharmos também que os senhores vão dar o mesmo serviço para o País com a Medida Provisória nº 595. (*Palmas.*)

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, meu caro José Adilson. Vamos ouvir agora o Sérgio Magalhães, Presidente do Sindicato dos Portuários do Rio de Janeiro, por 10 minutos.

**O SR. SÉRGIO MAGALHÃES GIANETTO** – Cumprimento o Deputado José Guimarães e demais Deputados da Casa; cumprimento o Senador Eduardo Braga e demais Senadores, Senadoras e Deputados da Casa. Em cumprimentando a companheira Nildes, estou fazendo o mesmo com todas as mulheres portuárias, para as quais estaremos fazendo uma festa, na sexta-feira. Em especial, cumprimento o meu Deputado, uma pessoa que nos tem ajudado muito – falo isso em público –, ele até não é do meu Partido, mas tem tido uma capacidade de escutar, de aprender, de opinar, de ser muito sincero, que é o Deputado Glauber Braga.

Deputado Glauber Braga, em nome de todos os portuários do Rio de Janeiro em especial do Brasil, agradecemos ao senhor, (*Palmas.*) porque V. Exª tem sido um companheiro a qualquer momento. Lembro-me do dia que cheguei lá para aquela questão do armamento, da sua sinceridade para dizer “não”, olhando nos olhos, dando a sua opinião, fazendo-me admirá-lo. Todos os problemas que temos, por uma questão suprapartidária... porque, com relação a essa questão dos trabalhadores, não nos devemos prender a um ou outro partido, mas sim a todos.

Obrigado, Deputado.

Cabe aqui, senhores e senhoras, uma pequena explicação dos sindicatos. Os nobres companheiros, esse guerreiro, esse professor – porque ele é um professor – fizeram uma bela exposição, em especial, da questão dos avulsos, que achamos que deve ser feita; mas há também a questão daqueles empregados, companheiros, que são os funcionários, os empregados das companhias Docas e também das operadoras, mas em especial daqueles, como é o alvo, por vezes, porque são funcionários públicos, porque não são.

Pensam muito mal da gente, mas quem fez porto, quem estudou porto, quem hoje fala de porto, quem aprendeu porto... porque não existe nenhuma escola de porto. Até lecionei na Estácio, há um tempo, sobre a questão de porto, mas não deu certo o curso, mas quem sabe de porto somos nós, portuários, que vivemos a vida. Tenho 35 anos de porto. Apreendi de porto; errei porto; e, hoje, a gente acerta porto.

Entretanto, esquecem da gente. Na hora de discutir porto, procuram os exportadores, que conhecem do assunto. Mas, quem opera o porto? Quem lida com a atividade portuária, que é uma ciência? As pessoas pensam que o trabalhador avulso é só pegar carga e colocar naquele canto, naquele buraco ali, e está tudo certo. Não! Se fizer errado, de vez em quando, vemos um navio...

Então, nós, aqui, representamos os trabalhadores portuários com vínculo e também os portuários da capatazia, que são os avulsos. Vou-me prender um pouco mais sobre a questão dos portuários com vínculo, funcionários da Companhia Docas. Quem já me escutou ler esta carta, eu não podia perder essa oportunidade de lê-la mais uma vez. Tenho uma carta que recebemos dos trabalhadores portuários e vou ler. Quem já escutou, perdoe-me, mas eu tinha que repetir a leitura da mesma aqui:

*Carta aos Empregados da CDRJ (Companhia Docas do Rio de Janeiro):*

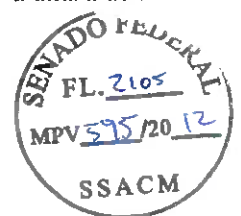
*Muito se tem falado sobre o trabalho de modernização dos portos do Rio de Janeiro, realizado pela CDRJ. No cumprimento do plano traçado a partir da Lei nº 8.630, de 93, destacam-se as obras realizadas, o arrendamento de terminais, a credibilidade pública alcançada pela administração da Companhia.*

*Chegamos agora a um momento decisivo para a consolidação da nova autoridade portuária: a hora da saída das Companhias Doca das atividades diretas de operação, o que ocorrerá no dia 1º de março próximo, um salto qualitativo, que muda de vez a organização e a nossa forma de produzir. Vamos ajudar a mudar a imagem dos portos públicos.*

*Nos serviços públicos, estamos mudando a face do Brasil perante o mundo, mudando o potencial econômico do Estado do Rio de Janeiro.*

*Avançamos bastante, mas agora precisamos consolidar as conquistas alcançadas, deixar para trás a estrutura burocrática pesada, herdada do passado, e evoluir para o modelo dimensionado para as novas funções, mais ágil e flexível.*

*Nosso objetivo é o bem público em primeiro lugar. Precisamos estar à altura de um*





*País que se renova rapidamente, a partir da melhoria dos seus portos. A meta da companhia é redimensionar o quadro de pessoal para o efetivo total de 450 empregados e vamos cumpri-la. Éramos 3.800.*

*As metas intermediárias para sairmos da operação e nos transformarmos em autoridade portuária plena foram alcançadas. A Docas do Rio vem cumprindo a estratégia traçada pelo Governo Federal, pelo Conselho Nacional de Desestatização (CND) e o Programa Brasil em Ação.*

*Uma a uma, estamos honrando as metas do Proporte Rio, do Revabt, dos planos de meio ambiente, do programa de obras, dos planos de dragagem. Daqui em diante, a autoridade portuária deverá operar basicamente como gestora do patrimônio dos portos e suas retroáreas, controladora da atividade portuária e fiscalizadora dos arrendatários e operadores portuários, sem abrir mão da responsabilidade pela concessão de serviços prestados à comunidade.*

*Não é simplesmente uma nova postura empresarial da CDRJ, é o País que assume nova realidade mais madura e responsável, integrada às demais economias do mundo. Precisamos sobreviver aos novos tempos de globalização. O desafio alcançado aos portos é o de servirem de canal de aproximação do Brasil com a economia dos outros países em escala nunca antes observada, em ritmo acelerado, para não se perder a oportunidade que ora se apresenta.*

*Essa perspectiva confirma o Estado do Rio como indutor de atividade econômica em vasta região do território nacional, ampliando o mercado de trabalho e apoiando um novo ciclo de crescimento do País. É condição fundamental, nesse sentido, uma autoridade portuária bem estruturada, autossustentada, com imagem pública e efetivamente valorizada.*

*A direção da CDRJ, após debater esta matéria com os dirigentes sindicais, decidiu estender o prazo da última etapa do PDV – Programa de Desligamento Voluntário até o dia 28 de fevereiro próximo, para permitir melhor reflexão do assunto por todo o pessoal.*

*É importante que cada empregado examine os seus planos pessoais, considerando a realidade a ser enfrentada pela companhia. A Docas está reorientando a sua estratégia empresarial. É o momento também de cada trabalhador promover a sua avaliação pessoal.*

*Após a última etapa do PDV, conforme balanço dos resultados, será adotada linha de ação necessária para que se chegue ao adequado dimensionamento de efetivo.*

*Novos tempos. A Docas será reconhecida como a verdadeira autoridade portuária. Gestora de portos realmente competitivos, terá um corpo reduzido e mais eficiente de pessoal, resultante da reestruturação de quadros e de intensivo processo de treinamento e desenvolvimento dos recursos humanos.*

*Essa transformação será marcada, no entanto, por intenso esforço de adaptação pessoal à nova realidade, um tempo de muito trabalho, do sacrifício de interesses individuais, dentro de uma luta solidária, para a valorização do mercado de trabalho dos novos profissionais da atividade portuária.*

*A direção da companhia sente-se na obrigação de conscientizar todo o corpo de empregados para que reflita sobre o momento presente, sequência natural de um plano de trabalho que está sendo realizado, ponderando suas opções pessoais e os objetivos da empresa.*

*Rio de Janeiro, 3 de fevereiro de 1998.*

*Mauro Orofino Campos*

*Diretor-Presidente.*

Vai acontecer de novo. Há um companheiro nosso que fala assim: “De volta ao passado”. Vai acontecer de novo, porque as companhias Docas, as autoridades portuárias estão sendo esvaziadas, vão ser mínguadas aos poucos. Tiraram todo o poder dela, ou melhor, a essência dela. Como é que cada porto, com a sua vocação estadual ou mesmo nacional, a própria empresa não saiba, tem de vir a Brasília para poder dizer o que vamos fazer lá?





06/11/2012

O nosso companheiro lá do PSDB já reclamou com razão.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. SÉRGIO MAGALHÃES GIANNETTO** – Isso. Reclama com razão.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. SÉRGIO MAGALHÃES GIANNETTO** – Isso. Exatamente. Mas foi bom, porque vai dar um peso. Ele tem peso. Ele é importante para o processo. Aí vai acabar com a gente. O que é que vai acontecer? Lógico!

A guarda portuária. Quero falar da guarda portuária, porque é o absurdo dos absurdos. A guarda portuária não é apenas como algumas pessoas querem que pareça.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Mais três minutos!

**O SR. SÉRGIO MAGALHÃES GIANNETTO** – Ok. Como algumas pessoas querem achar que seja: “Ah! Eu sou um vigilante! Estou ali!”

Não! Não! Não! O desempenho da guarda portuária é para agir na área geográfica e institucional de fronteira. O guarda portuário não é qualquer um. Não é só usar aquela farda. Ele foi preparado. Eu mesmo participei do curso intensivo deles, na questão de conhecer a atividade portuária. Fizeram diversos cursos para poder exercer essa função, e, agora, estão querendo acabar com a guarda portuária para colocar quem lá?

Sr. Presidente, Sr. Relator, não podemos cometer esse erro. O porto não é uma simples movimentação de carga de interesse dos empresários. Ele é uma questão de segurança nacional. Não é qualquer um que coloque dinheiro... “Ah! porque eu lido com cimento, quero colocar cimento para dentro ou para fora! Porque eu tenho isso ou aquilo, é meu interesse.” Não é interesse dele, não. O porto não é de interesse pessoal, mas de interesse nacional – é interesse do trabalhador, do repórter que aqui está, daquela moça que está na esquina. Não é interesse dos empresários, nem somente dos trabalhadores, ou seja, é de interesse do País.

Esse exemplo de autoridade portuária não foi uma coisa criada pelo Brasil. Não fomos nós, brasileiros, que criamos não. É mundial. Rotterdam? Como é Rotterdam? Companheiro José, como é Rotterdam? Não é esse o exemplo? Por que no Brasil tem de ser diferente? Por que aqui no Brasil temos de escutar mais o capital e não escutar o trabalhador?

Na Convenção 137, em que o Ex-Presidente Fernando Henrique Cardoso fez a barbaridade de colocar não sei quantos trabalhadores na rua, ele teve uma sacada interessante: foi ele signatário desta Convenção, porque ele pensou nos trabalhadores avulsos. Estes, com todo respeito, num palavreado chulo, vão dançar.

Hoje, eu estava lendo, no *Valor Econômico*, que a Abratec estava querendo isso e aquilo. No começo, os operadores portuários disseram: “Os operadores portuários estão usando dos direitos dos trabalhadores”. Estavam no começo, mas eu dizia para os companheiros: “Companheiros, estão até a página 02”. Por quê? Porque quando é vantajoso... Quando o Governo vir que não vão deixá-los na mão... porque ele é empresário. O Governo vai deixar a Multiterminais, a Triunfo, a Libra e outros mais?

Hoje, o Presidente da Abratec disse mais ou menos o seguinte: Precisamos antecipar...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. SÉRGIO MAGALHÃES GIANNETTO** – Isso. Porque temos de ver a questão desse pagamento para a Docas, ou seja, temos de pagar para a Docas, e esta nos está cobrando. É a autoridade portuária que os atrapalha. Também temos de nos desvencilhar dessa amarra do OGMO. O que vai acontecer? Vão ser contemplados também os empresários, neste momento, por esta medida provisória – perdão, porque eu vou falar – mal-feita, lamentável! E eles vão ser atendidos. E quem vai pagar a conta de novo, companheiros? Quem vai pagar a conta de novo, Sr. Presidente, Sr. Relator? Nós, trabalhadores. Nós vamos para rua de novo.

Temos 330 guardas. O que vamos fazer? “Ah! Podemos transformá-los em cargos administrativos.” Mentira! Vão para a rua! Sinto-me honrado em trabalhar na Companhia Docas. Sou um estudioso. Não somos qualquer um. Não! Vou terminar, Sr. Presidente.

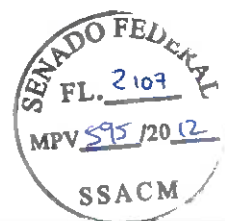
Nós estudamos porto. Esses meninos, que estão aí com esse uniforme, devem ter orgulho mesmo, companheiros. Nós temos orgulho de vocês. Vocês defendem não só o empresário, mas o trabalhador e o bem público.

Por favor, não deixem nós trabalhadores portuários “pagarmos o pato” de novo.

Muito obrigado.

Viva o portuário! *(Palmas.)*

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Bom, feitas as três exposições, na lista de inscritos os Deputados Cesar Colnago e Edinho Bez, as Senadoras Ana Rita e Kátia Abreu, o Deputado Glauber





Braga e o Deputado Edson Santos. Estes são os inscritos para o debate.

**O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) – Qual o tempo, Presidente?**

**O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) –** Vamos trabalhar para que a gente possa ouvi-los no tempo máximo de cinco minutos.

**O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) –** Está bom. Está ótimo.

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

**O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) –** Senhores da Mesa que representa o Presidente e o Relator, e convidados, eu, inicialmente, quero parabenizar porque acho que, de certa forma, ficou mais claro. Acho que as coisas hoje foram um pouco mais tranquilas.

A primeira observação que eu quero fazer – eu falava isso com o Zé Adilson – é que esse é um tema extremamente complexo e que talvez nenhum de nós aqui trabalhe em porto; a gente tem relações com o porto. E aí eu vou falar de alguma coisa que talvez não tenha muito sentido. O fato de vir na forma de medida provisória é extremamente difícil para nós. Tivemos cinco dias para fazer emenda. Eu me lembro de ligar para o Zé Adilson, para empresários, para trabalhadores para a gente poder... Até porque não tínhamos análise de conteúdo, e vou dizer que talvez tenhamos uma análise melhor a partir das audiências que estamos fazendo aqui.

Então, a primeira questão é que a relevância... Isso tem a ver com um cacoete desta Casa que não é de hoje, que tem pelo menos uns quinze anos, que é de tudo vir por medida provisória. A lei que está aí foi trabalhada durante anos e aqui, nesta Casa, por vários anos. Então, a dificuldade do tempo é um problema que joga contra sair um projeto melhorado.

Em segundo lugar, quero dizer que tem aspectos positivos – nem tudo é ruim – e tem aspectos negativos. E aí, Senador Eduardo, V. Exª tem a missão importante de, nesse curto espaço de tempo, tentar pegar esse projeto que, pelo pouco que já conversei, parece que tem coisas positivas e negativas. Parece que foi feito por pessoas que fizeram tudo correndo ou que não estão dentro do porto, porque misturaram coisas, e nós temos condições de consertar, principalmente o Relator. Temos seiscentas e tantas emendas. Muitas se repetem, muitas pelo mesmo artigo. Mas eu acho que ela traz aspectos no sentido de compromisso com um resultado, no sentido de você ter uma maior produtividade, há a discussão do custo, e tudo isso é sempre importante. Mas a gente não pode começar a fazer essa discussão pegando pela parte mais frágil, que é exatamente a que tem o menor custo quando você analisa os dados de ontem, que são exatamente os trabalhadores, sejam os avulsos ou mesmo os portuários de um modo geral, todos os trabalhadores da orla portuária ou do sistema brasileiro portuário.

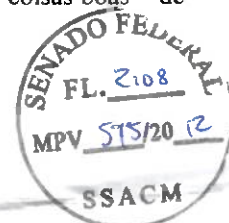
Nesse aspecto, eu acho que a Medida Provisória precisa de várias adequações que, de certa forma, as emendas podem corrigir determinadas lacunas, mas acho, Senador Eduardo, que algumas talvez não estejam nem previstas, que talvez o fruto do debate democrático possa trazer aqui sugestões que V. Exª possa fazer.

Por exemplo, eu percebo, e o companheiro Sérgio falou isso aqui, que há uma excessiva centralização. Os resultados e os modelos mundiais não são nessa linha. É o contrário, da descentralização de quem opera, tem que planejar, tem que pensar, fazer... Evidentemente, compete aos portos e à política nacional brasileira estabelecer diretrizes, mas não no nível de execução de vir tudo para cá, para ser analisado aqui e voltar para lá. Vai inviabilizar os portos brasileiros. Essa é uma das principais críticas que eu tenho. Quer dizer, há uma centralização e certo esvaziamento. Não acho que está lá na ponta – e aí eu quero parabenizar o Zé Adilson e a orla portuária... O Deputado Edinho esteve conosco numa comissão no Espírito Santo, de uma subcomissão de portos, e viu que, no Estado do Espírito Santo – e isso talvez não seja a realidade nacional –, a relação entre capital e trabalho é muito avançada, porque eles pensam é na produtividade, é no emprego, é na renda. Para isso, empresários e trabalhadores não devem ficar em disputa acirrada que, às vezes, não leva à nada e, sim, tentando construir um modelo que dê um maior ganho para todos. Mas isso não é a realidade brasileira. O fato de estar lá não significa que tudo no Brasil esteja funcionando. Há problemas de gestão dos mais diversos, quando não de desvios.

A questão portuária não está desvinculada da infraestrutura e da logística. Os problemas fora do porto, para viabilizarem o porto, são maiores que os de dentro do porto. O Estado de São Paulo está investindo R\$165 milhões em São Sebastião. No acesso, R\$4 bilhões para chegar ao porto, para ter fluxo de saída e entrada de mercadorias.

Segundo: os problemas de tecnologia e de investimento de logística nos portos. O José Adilson citou aqui. Há problemas dos mais diversos. O investimento no porto capixaba – temos 10 anos de espera – chegou agora. Será para assorear, para fazer a derrocagem.

Há várias lacunas que, acho, precisam ser aperfeiçoadas, sob o risco, Presidente José Guimarães, apesar das coisas boas que há na medida provisória – e temos que enxergar que há coisas boas – de





se editar uma medida e, se saísse da forma – evidentemente não sairá, tenho certeza de que emendas serão aceitas – inviabilizar-se um setor tão importante.

Há outras lacunas. Como vai haver outros debates, pretendo expor depois. Por exemplo, os portos delegados e a guarda portuária são lacunas. Os terminais de combustíveis que operam dentro de portos públicos. Há n situações sobre as quais precisamos conversar para não inviabilizar o sistema portuário e, pelo contrário, fazer avançar para que os ganhos e a produtividade sejam maiores para todos, desde que não penalizemos aqui os trabalhadores como muitas vezes vemos na mídia, ou seja, como se a modernidade fosse tirar de lá quem está lá há 50 80 anos, organizado, fazendo este Brasil crescer.

Muito obrigado. (Palmas.)

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Deputado Edinho Bez, eleito hoje Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados.

**O SR. EDINHO BEZ** (PMDB – SC) – E à disposição dos colegas Parlamentares e do Brasil.

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

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Início cumprimentando nosso Presidente, José Guimarães, nosso Deputado e Presidente desta Comissão Mista. Cumprimento meu companheiro, sempre Governador e Senador Eduardo Braga, e os nossos convidados, palestrantes aqui, a quem agradeço pela presença, que, com certeza, irá colaborar e muito com o nosso trabalho. Cumprimento Francisco José Nogueira, da Federação Interestadual dos Trabalhadores em Agenciamento Marítimo, Aquaviário e Operadores Portuários, o Presidente do Sindicato dos Portuários do Rio de Janeiro, Sérgio Magalhães Giannetto, e o Presidente do Intersindical da Orla Portuária do Espírito Santo, José Adilson Pereira.

Meu caro Presidente, meus colegas, presentes, também atuo nessa área, no Congresso Nacional, da Frente Parlamentar Mista que trata da infraestrutura nacional. Estou há mais de oito anos coordenando a área de portos e vias navegáveis do Brasil. Visitamos inúmeros portos por este Brasil afora, também no exterior, em Vitória, e temos certa intimidade. Só não conhecemos tudo porque nunca fomos profissionais da área, mas o meu Estado de Santa Catarina é um dos que mais têm portos, pelo menos proporcionalmente: seis portos. Atuamos e conhecemos muito bem como funciona e as dificuldades.

O pecado da medida provisória foi ser feita a toque de caixa. Não houve ampla discussão como acontece com as leis, como estamos habituados aqui. Entendo a necessidade de modificar a Lei dos Portos. Não tenho a menor dúvida disso. Com a rapidez com que o mundo muda, altera-se, com a rapidez do avanço tecnológico, temos que estar atentos e nos atualizar. Não há dúvida disso. Mas, na medida em que se apresenta uma proposta que assusta os trabalhadores que têm história, que tocaram os portos até hoje, que colaboraram, sei que precisamos alterar. A medida provisória assusta empreendedores, assusta empresários, agrada a poucos. Não vamos aqui nos deter a dizer a quem ela agrada, porque a minha esperança aqui, meu caro Relator, não tenho dúvida, é de que, pela experiência de V. Exª e por ter sido um grande Governador que aprendeu a conviver com as convergências e com as divergências, possamos buscar o equilíbrio dos interesses do Brasil, dos interesses dos nossos investidores e atrair mais investidores.

Essa questão de competitividade é moda no mundo inteiro. Todo mundo compete. Nós mesmos competimos para chegar aqui, como Deputado, eu tenho competidores. Tudo é na base da competição. Ninguém está questionando isso, e nós precisamos ser justos com todos.

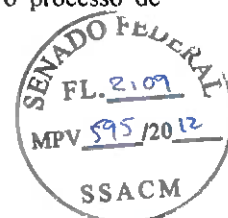
Este Brasil é grande. Este Brasil é querido. Eu conheço 51 países – desculpa, 55 países – e tive n oportunidades de discutir questões nacionais e internacionais. Não tenho dúvida do carinho que o mundo tem pelo Brasil. O Brasil é muito respeitado não só no futebol, no samba, mas também pela extensão territorial, pelas riquezas naturais, pela costa marítima de oito mil quilômetros.

Nesta Comissão Mista, nós temos o dever de fazer o melhor, e estamos fazendo. Estamos ouvindo as partes. Aquilo que nós esperávamos lá atrás nós estamos fazendo aqui. Então, nós, Deputados, os caríssimos Senadores, as Senadoras e as Deputadas vamos ouvir um pouco mais.

Eu não sei se não vale a pena, meu caro Relator e Presidente, de repente, darmos uma prorrogadinha – não muito. É como a meta. Não se deve estabelecer uma meta nem muito longa nem muito curta. Vamos buscar o equilíbrio também no prazo. Portanto, deveríamos levar em consideração tudo isso.

Eu tenho consciência de que vamos alterar a medida provisória; o que eu não sei, porque, se soubéssemos, não estaríamos reunidos. Ela vai ser alterada. Eu conheço o Presidente, o Relator e os colegas aqui. Agora, é importante que também haja esse acompanhamento dos palestrantes aqui conosco.

O Brasil é nosso, o Brasil é dos brasileiros. Temos o dever de apresentar o melhor. Agora, o que me assusta é andarmos na contramão, o atraso. O mundo inteiro está partindo para a descentralização em qualquer administração, em qualquer empresa. Em Santa Catarina, o Luiz Henrique plantou o processo de





descentralização, que também foi um sucesso, e nós estamos convivendo com isso. Não é possível partimos aqui para a centralização. Nós precisamos encontrar o equilíbrio entre o capital e o trabalho, mas que ganhe, meu caro Relator, o Brasil e os brasileiros.

As perguntas eu farei depois, em outra oportunidade.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

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

Senadora Ana Rita, do Espírito Santo.

**A SRª ANA RITA** (PT – ES) – Sr. Presidente, eu me inscrevi para falar rapidamente apenas sobre dois pontos.

O primeiro ponto que eu quero aqui ressaltar é que essa medida provisória, na verdade, é um novo marco de regulação do sistema portuário do nosso País. Então, é uma das medidas mais importantes que esta Casa recebeu nos últimos tempos e que contribui para o desenvolvimento do Brasil. Ela faz parte de toda uma logística de transporte existente no nosso País que precisa ser melhorada, qualificada. E o desafio é este: uma logística que inclua investimento nas ferrovias, nas rodovias, nos portos, nos aeroportos. Então, melhorar e qualificar todo o sistema portuário é fundamental para que o nosso País cresça e se desenvolva.

Mas o grande desafio é justamente conciliar o desenvolvimento econômico, que é a melhoria da infraestrutura, com o desenvolvimento social, que são os trabalhadores, as pessoas diretamente envolvidas nesse processo.

Por isso, eu quero abordar uma segunda questão aqui hoje, a importância desta audiência pública, e quero também agradecer a presença de todos os nossos convidados, mas, em particular, a presença do José Adilson.

Nós trouxemos o José Adilson justamente para fazer esse relato que ele fez aqui hoje, porque eu acho que a experiência de gestão, de organização dos trabalhadores, construída ao longo dos anos no Estado do Espírito Santo, é fundamental. É uma experiência que eu acredito possa ser aplicada em outros portos do País. Acho que é possível construir formas, procedimentos para que essa experiência realmente possa ser implementada em outros lugares.

Então, é um modelo de organização dos trabalhadores que está dando certo, que tem dado resultado e com o qual todos saem ganhando. Saem ganhando os trabalhadores, saem ganhando os empresários, e, de um modo geral, o País inteiro sai ganhando, porque é o modelo que está dando certo.

Então, a minha fala é nesse sentido.

Eu espero e acredito que a medida provisória possa ser ajustada de tal modo que contemple ainda algumas questões que, porventura, não tenham sido bem colocadas do ponto de vista da organização dos trabalhadores, para que possamos ter uma medida provisória que, realmente, venha a contemplar, de um modo geral, tudo aquilo que esperamos para que o desenvolvimento do nosso País possa continuar dando certo, atendendo, de fato, às pessoas que aqui moram, residem e que querem ver este País crescer, melhorar e dar o retorno que a sociedade precisa.

Era apenas isso, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Com a palavra a Senadora e, depois, o Deputado Glauber Braga.

(*Intervenção fora do microfone.*)

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Fui comunicado de que a Senadora retirou a inscrição. Não é isso, Senadora?

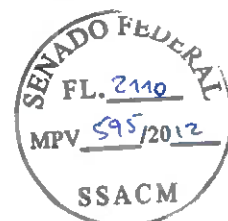
(*Intervenção fora do microfone.*)

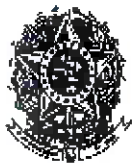
**O SR. GLAUBER BRAGA** (PSB – RJ) – Então, eu retiro a minha inscrição também, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – O Glauber retira a inscrição. O próximo é o Deputado Edson Santos.

**O SR. EDSON SANTOS** (PT – RJ) – Eu mantenho a minha inscrição, apenas para colocar que esta medida provisória faz parte de um esforço do Governo brasileiro no sentido de dotar o nosso País de uma infraestrutura que dê condição e sustentabilidade ao desenvolvimento do nosso País. Os portos são o local por onde entram 90% daquilo que o País importa. E temos de enxergar isso dessa forma. É evidente que o recurso público não é suficiente para dar conta dessa demanda. Nós acreditamos que o País vai crescer e temos de preparar a nossa infraestrutura para dar conta desse crescimento. Então, o esforço do Governo caminha nessa direção.

Eu quero ressaltar aqui algo importante que é o Governo estar ouvindo trabalhadores,





empresários, todos os segmentos envolvidos impactados por esta medida provisória. Nós aqui, no Congresso Nacional, nos esforçamos também nesse caminho. Hoje, estamos ouvindo os trabalhadores; posteriormente, ouviremos os empresários que atuam nessa área. Evidentemente, o Deputado Guimarães juntamente com o Senador Eduardo Braga vão dar conta de fazer a modulação de todo o contencioso que a medida provisória traz para a sociedade.

Eu queria apenas levantar uma questão que me chamou muita atenção que é exatamente, do ponto de vista dos trabalhadores, a questão da guarda portuária. Parece que a guarda portuária ficou um corpo estranho, sempre secundarizada nas preocupações levantadas no âmbito do Poder Público. Imaginem os senhores que a Polícia Rodoviária Federal teve um tratamento na Constituição Federal e hoje está subordinada ao Ministério da Justiça; a guarda portuária, que fica onde entra a maior parte daquilo que o País importa e grande parte daquilo que exportamos, não recebeu um tratamento que considero mais adequado. Ao contrário de a guarda portuária caminhar para sua extinção, eu acho que há a necessidade de o Poder Público, de o Estado brasileiro fortalecer a guarda portuária, qualificando-a e dando condições para que ela guarde esse espaço de fronteira tão fundamental para o Brasil. Vamos receber aqui, no Brasil, uma série de eventos. E o Brasil, economicamente, também, há de ter um aumento de volume de movimentação de carga nos portos.

Por isso, Deputado Guimarães, Senador Eduardo Braga e demais membros da Comissão, eu não faço parte da Comissão, mas eu queria chamar os senhores para uma reflexão. Seria importante nós, Congressistas, pensarmos na situação da guarda portuária, fazermos uma reflexão junto ao Governo da situação em que se encontra a guarda portuária dentro da Administração Pública. Na minha opinião, se ela tem uma função de polícia, deve ter ser qualificada como uma função de Estado, para que possa efetivamente dar conta das demandas e das responsabilidades que lhe são conferidas.

Recebi no meu gabinete várias lideranças do Rio de Janeiro, guardas portuários que me fizeram ver isso e chegar a essa conclusão.

Espero que esta Comissão, nobres colegas, possa avançar nesse caminho do diálogo com a categoria de guardas portuários e acolher o seu anseio, que é exatamente o de ter tranquilidade para trabalhar e, por outro lado, servir ao nosso País naquilo que lhe compete enquanto segurança de uma área tão fundamental para o Brasil que são os portos brasileiros.

Era isso. (*Palmas.*)

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

Com a palavra a Deputada Iriny Lopes, do Espírito Santo.

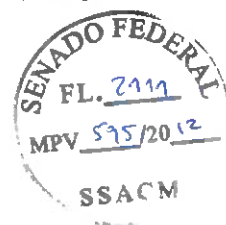
**A SRª IRINY LOPES** (PT – ES) – Sr. Presidente, Sr. Relator, demais membros da Comissão, quero parabenizar a exposição dos convidados da nossa Comissão que foram brilhantes e que conseguiram tocar nas questões efetivamente centrais do debate da Medida Provisória nº 595.

Estamos desafiados, como membros da Comissão, a responder a uma demanda que é a competitividade do Brasil no comércio exterior. Para isso, precisamos de portos funcionando. E portos funcionando significa ampliar para cargas, custo baixo, funcionamento com tecnologias adequadas e atuais. E acho que isso começa por eliminarmos da pauta uma falsa ideia de que devemos reputar como falso debate a questão da modernização *versus* interesse dos trabalhadores. Não há modernização se os interesses dos trabalhadores não estiverem devidamente preservados.

E dentro da medida que recebemos, embora tenha algumas lacunas, o que é natural e é por isso que estamos discutindo, não há no seu interior qualquer diretriz nesse sentido. Sendo assim, e aí o Relator terá a contribuição de todos, caberá ao Relator um papel insubstituível de elencar e hierarquizar quais os pontos que darão conta de que efetivamente tenhamos uma modernização dos portos brasileiros.

Aqui, pela exposição dos que aqui já falaram, vemos que existem desafios, como, por exemplo, o papel do CAP. Se ele pulveriza, nós perdemos a noção estratégica de porto. Se ele esvazia, não temos espaço de articulação das políticas e, portanto, podemos chegar num ponto de tiroteio para todos os lados. E pensar na questão da autoridade portuária sem a participação de todos os setores que atuam no porto é começar a pensar errado nessa questão.

O papel do OGMO como um espaço da gestão de mão-de-obra, dando condição não só de valorização. E quando falo em valorização não quero me referir exclusivamente à remuneração, mas à questão da capacitação e acesso às novas tecnologias, levando em consideração, inclusive, algumas alterações que estão começando a ocorrer no porto. E digo começando, porque isso ainda é muito pequeno no Brasil. Por exemplo, há algo que há 10 anos não existia, que é a presença da mulher nas atividades de trabalho portuário, o que altera substancialmente desde a exigência de um banheiro até o acesso à qualificação para o exercício de funções que antes eram consideradas exclusivamente masculinas.





Mas para além disso, temos, através da atuação do OGMO... Por isso eu não sei se... O José Adilson usa o palavreado que é mais comum no porto, não sei se é não deixar com o que o OGMO pense, mas dar a ele uma estrutura inequívoca de órgão de execução. Certo? De espaço de execução, porque a política será traçada, obviamente, para isso, temos CAP e outras instâncias. Não vejo como resolver à parte o problema da guarda portuária; ela está diretamente ligada à ideia de porto estratégico. Portanto, a guarda tem um papel também insubstituível, porque estamos falando de atividade estratégica, então, ela tem que ter caracterização de tarefa de Estado.

E acho que devemos começar a fazer um trabalho bem articulado entre nós para impedir qualquer avanço ou cristalização de políticas que levem a um modelo centralizador. O País é enorme, a burocracia pode criar dificuldades em relação ao êxito do que estamos querendo.

Então, esta Mesa de hoje... e não tive oportunidade de participar da Mesa de ontem – e estou concluindo, Presidente –... porque estamos envolvidos em vencer uma batalha muito difícil, que é a dos *royalties*, hoje à noite, e me dediquei, ontem, ao debate dos *royalties*, mas acho que hoje a contribuição, e hoje estarei aqui num papel bem distante do meu Líder e do nosso Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Vamos, pelo menos, depor as armas lá no plenário do Congresso, para ver se a gente, pelo menos, discute os *royalties*.

**A SRª IRINY LOPES** (PT – ES) – Depende, depende como é que o Espírito Santo e o Rio de Janeiro vão ter preservados os seus direitos.

Então, concluo, Presidente, dizendo que...

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE. *Fora do microfone.*) – Depois do Espírito Santo, só a Santíssima Trindade.

**A SRª IRINY LOPES** (PT – ES) – Não, mas o Espírito Santo, então, vem na frente. Você que falou: primeiro o Espírito Santo.

Então, concluo dizendo que esta Mesa nos ajudou a focar os pontos que precisamos aprofundar aqui no debate que está começando.

Obrigada, Sr. Presidente. (*Palmas.*)

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

**A SRª KÁTIA ABREU** (PSD – TO) – Sr. Presidente, pela ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Pela ordem, Senadora Kátia.

**A SRª KÁTIA ABREU** (PSD – TO) – Eu gostaria de uma informação. Quero apresentar um requerimento. Qual é a hora apropriada? Agora ou após o...

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Ao final. Só existem mais dois inscritos, o Senador Blairo e o Deputado Glauber. Aí, em seguida, V. Exª.

**A SRª KÁTIA ABREU** (PSD – TO) – Após os inscritos, posso apresentar.

Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Senador Blairo Maggi, por 5 minutos.

**O SR. BLAIRO MAGGI** (PR – MT) – Sr. Presidente, nosso Relator Eduardo Braga, percebe-se que toda mudança assusta, porque tira direitos, muitas vezes, tira privilégios e faz com que as pessoas acabem se assustando um pouco com as mudanças que vêm pela frente. Mas digo que as mudanças são necessárias, são importantes também para que o mundo possa progredir, possa ir para a frente.

Nessa questão dos portos mesmo, percebemos que, há muito tempo, existia um grande monopólio nessa questão de portos. E vou citar aqui um exemplo que aconteceu com a minha empresa, com o setor do agronegócio e que acontece no dia a dia das operações. Nós não tínhamos espaços para fazer com que os produtos nossos pudessem chegar aos portos; portanto, tínhamos uma barreira comercial pela frente, e os exportadores brasileiros, os natos, vamos chamar assim, não conseguiam furar as barreiras dos portos e acabávamos ficando na mão de grandes multinacionais, até que chegou um determinado tempo e eu consegui abrir um espaço por um porto do Norte, pelo Rio Amazonas, na terra do nosso Relator Eduardo Braga, e, a partir do momento em que ganhei um caminho para sair com a minha soja, com os produtos pelo Norte, as coisas se abriram para o Sul. Eu consegui espaço no porto de Santos, no porto de Paranaguá, mas não consegui porque ele acharam mais bonito ou coisa parecida, abriram-me um espaço porque comecei a furar e a competir com esses grandes importadores no mercado deles.

Então, é mais fácil chamar, mudar você de patamar, e vamos discutir, vamos conversar em outro nível. E estou dizendo isso porque, se nós não abrímos os portos, se nós não criámos condições para que mais gente possa construir novos portos, que possa ter passagem pelos portos, nós estamos represando o Brasil. Nós estamos represando a produção, e isso não gera emprego, não gera renda, e o País não cresce.





06/11/2012

Então a abertura dos portos é uma coisa, para mim, sagrada. E acho que a grande mudança, depois de D. João VI, é a Presidente Dilma, com o que está propondo fazer agora, com essa mudança.

Eu sei, já disse aqui, mudança assusta, mas é necessária. Se fosse para preservar, muitas vezes, alguns nichos de trabalho, algumas categorias... quando o Henry Ford inventou o automóvel, poderiam não tê-lo deixado seguir em frente. Os tratadores de cavalos, os carroceiros, os ferreiros, todos perderam o emprego, mas milhares de outros empregos foram criados, e uma nova indústria foi feita.

Então, acho que o que assusta tem que ser construído. E o José Adilson colocou aqui – o representante do Espírito Santo –, com muita propriedade, que, dentro desse sistema, é possível competir com uma estrutura que está montada com o órgão. Eu, por exemplo, sou operador de um TUP lá no Amazonas, embarco soja por lá, um TUP que está na área privada, não tem nada a ver com porto organizado, e eu uso o TUP, eu uso o OGMO. É muito melhor usar o OGMO do que usar qualquer outra coisa.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE. *Fora do microfone.*) – Livrementemente?

**O SR. BLAIRO MAGGI** (PR – MT) – Livrementemente. Tenho a opção livre de usar, posso pegar mão-de-obra, mas uso porque acho que é melhor, porque,...

*(Soa a campainha.)*

**O SR. BLAIRO MAGGI** (PR – MT) –... a exemplo do Espírito Santo, estão organizados. Eles têm as regras, fazem os trabalhos de prevenção de acidentes, e assim por diante.

Então, há espaço para que nós possamos construir esse diálogo aqui dentro da Comissão. O que nos afasta não é muito grande. Acho que os trabalhadores estão preocupados em perder o emprego e devem se defender disso, não há dúvida nenhuma, mas há espaço para todo mundo. O Brasil é um país que tem muito para crescer. E não cresce porque a nossa estrutura é muito deficiente.

Foi dito aqui, se não me engano pelo Edinho, que os problemas fora do porto são muito maiores do que dentro do porto. Muito maiores. Você vai lá a Santa Catarina, a sua cidade, a sua terra, e pega o porto de Itajaí e o de Navegantes. É uma vergonha o que acontece. Os caminhões velhos, uma estrada em que se demora uma hora para fazer cinco quilômetros, para levar um contêiner para dentro de um navio. Botar em cima do navio é rápido, mas andar naquela BR e naquelas condições? É impossível sermos competitivos com isso. Então, temos que olhar dentro dos portos, mas temos que olhar fora dos portos também.

E aqui, para finalizar, faço coro com todos aqueles que acham que a retirada do poder do CAP e a centralização em Brasília é um horror. Nós estamos na contramão de tudo o que acontece e que é de melhor no mundo. *(Palmas.)* Coisas simples que se discutem hoje num CAP, que se reúne e discute, dois dias depois se tem a solução, e eu duvido que em Brasília, em dois dias, nós consigamos qualquer coisa. Nós vamos ficar meses e meses e meses parados lá no interior do Amazonas, ou em Santa Catarina, ou no Rio Grande do Sul, ou no Espírito Santo, ...

*(Soa a campainha.)*

**O SR. BLAIRO MAGGI** (PR – MT) –... esperando o burocrata aqui de Brasília tomar a decisão e fazer.

Fora, me perdoe Presidente, o que nós vamos escrever aqui na medida provisória, depois ainda vão vir os decretos que regulamentam, vão vir as portarias, vão vir as normativas e assim por diante. Quando chegar à ponta para operar, nós não vamos conseguir operar de novo, porque o Brasil é o país do formalismo. Todo mundo que tem uma caneta, todo mundo que senta a uma mesa quer saber de botar mais uma trava, quer saber de botar mais uma regra, quer saber de apertar mais um pouco.

E a diferença do que nós queremos construir aqui, de produzir e colocar o País a andar para frente, a gente se perde, a gente se amarra nas mãos daqueles que não trabalham.

*(Soa a campainha.)*

**O SR. BLAIRO MAGGI** (PR – MT) – Desculpe, mas não trabalham. Fazem confusão e vão apertando de tal forma que a gente não consegue mais trabalhar.

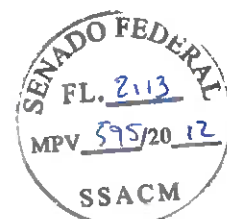
Então, Sr. Presidente, eu sei que a medida provisória já vem escrita, muito pouca coisa pode ser feita, mas nós temos que tomar o cuidado de que o que nós escrevemos, devemos deixar bem claro, que a interpretação que vai ser feita lá embaixo seja a mesma que nós queremos dar aqui em cima. Porque senão nós vamos num caminho aqui e, daqui a pouco, a coisa chega lá em baixo toda diferente, e ninguém mais consegue trabalhar.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, Senador Blairo. *(Palmas.)*

O último inscrito, conforme nós já acordamos, é o Deputado Glauber Braga.

**O SR. GLAUBER BRAGA** (PSB – RJ) – Presidente, eu imaginei que a minha inscrição,





inclusive, era a última, e achei que os representantes dos trabalhadores foram decisivos aqui nas colocações. Acho que o momento é de ouvir mesmo, de ouvir a representação dos trabalhadores, até para que o Relator, o Relator revisor e os Deputados da Comissão possam formar as suas convicções. E a fala passa a ser desnecessária a partir do momento em que os conceitos já foram muito bem esclarecidos.

Mas é importante que alguns contrapontos sejam realizados em determinados momentos. E aqui eu quero, em primeiro lugar, falar de algo que eu considero importante. No espírito tanto do Relator Eduardo Braga e do Relator revisor, Deputado Manoel Junior, eu tenho sentido, Presidente Sérgio, uma vontade real de ouvir para modificar. Eu tenho sentido essa vontade, eu tenho sentido essa disposição de ouvir realmente. Essa é a importância de um encontro como esse com os trabalhadores, porque as modificações são importantes e não tem como elas não acontecerem nesta Comissão.

E aqui, rapidamente, quero citar alguns pontos. Primeiro, o que já foi amplamente discutido, falado e dito: a questão do órgão gestor de mão de obra. É verdade, e a gente teve a oportunidade de conversar com muita gente. Se, em alguns casos, para o empresário, para o empregador, vale mais a pena, em determinados períodos do ano, recorrer ao órgão gestor de mão de obra, também é verdade que, com a modificação que está sendo proposta no sistema, se você coloca em um mesmo sistema dois regimes diferentes, um funcionando do lado do outro, um com órgão gestor de mão de obra e o outro sem qualquer tipo de necessidade, de garantias dadas aos trabalhadores que ali estão, você vai, no final das contas, ter sim um esvaziamento e um sucateamento do serviço considerado eminentemente público. Então, essa é uma preocupação que não pode deixar de ser colocada, e que eu tenho ouvido de muitos trabalhadores e de muitos representantes.

Um segundo ponto é a ausência da guarda portuária no texto da medida provisória. A gente tem dito, tem falado, tem repetido, e a gente não consegue ainda uma explicação clara da motivação de ausência. Se a motivação de ausência tem como objetivo uma possível privatização, também no que diz respeito aos procedimentos que são hoje realizados pela guarda, é evidente que tem que haver a combatividade desta Comissão no sentido de que essa medida seja alterada. Ou seja, não tem o menor cabimento, independentemente de onde tenha sido gestada a ideia. Se tem o objetivo também de diminuir o orçamento, ou aquilo que é pago para garantir os direitos dos trabalhadores, também a gente tem que combater. Não vai ter outra solução. Por quê? Porque a gente considera, como já foi dito aqui inúmeras vezes, que essa é uma função e uma tarefa estratégica que tem que ser desenvolvida por aqueles que têm a capacidade de fazê-lo, e quem pode fazer isso é a guarda portuária. Não cabe outra posição.

E um terceiro ponto, que eu não posso deixar também de colocar, é a questão da gestão. A gente pode fazer uma crítica ou pode ter posições divergentes sobre o processo de privatização de aeroportos, de rodovias, só que é muito diferente do que está se colocando aqui. Ou seja, é muito diferente você conseguir recursos privados para poder melhorar vias públicas, partindo do pressuposto que o Estado não tem dinheiro para fazer o investimento. Isso é uma coisa. Outra coisa muito diferente é você abrir o espaço na lei para que a gestão do porto, que sofre milhares de influências, inclusive de natureza internacional, não tenha uma presença efetiva do Estado nessa relação.

E falo com toda sinceridade: não acho que essa deva ser e não é, não acredito que seja, nem a posição da Presidenta Dilma nem do Governo como um todo. Mas também nós não podemos abrir na lei uma possibilidade de que o governo de plantão futuro, seja ele qual for, daqui a dez, vinte, trinta ou quarenta anos, tenha a capacidade de fazê-lo, ou seja, de fazer com que o público não esteja claramente presente no processo de decisão no que diz respeito à gestão portuária.

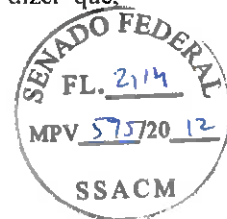
Então, por esses motivos, a gente faz essas colocações ao Deputado Relator, ao Relator revisor, Deputado Manoel Junior, a todos os Deputados desta Comissão, ao mesmo tempo em que a gente cumprimenta o Sr. José Adilson, Presidente da Intersindical da Orla Portuária do Espírito Santo; caro Sérgio Giannetto, Presidente do Sindicato dos Portuários do Rio de Janeiro; e o Presidente da Fetaport, Sr. Francisco José; como recebemos aqui também, ontem, um conjunto de representantes de outras federações, porque ouvir os trabalhadores, neste caso, não é uma questão única e exclusivamente de fazer alterações pontuais.

Para o sistema ser bom, para o sistema ser qualificado, ele tem que passar pela visão de quem, ano após ano, vem construindo o sistema. E quem pode melhorar o sistema são os trabalhadores que já têm todo um acúmulo na área e que têm a capacidade, sim, de influenciar diretamente nas decisões que vão ser tomadas.

Obrigado, Presidente. (Palmas.)

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Nós vamos passar a palavra já, já para os três expositores para as considerações finais. Em seguida, vamos ouvir a Senadora Kátia, que vai apresentar um requerimento.

Não sem antes – e é importante colocar aqui aos Srs. e Sras Parlamentares –, dizer que,





primeiro, ter ouvido isso do Governo e dizer que... Aliás, nunca nós votamos nenhuma uma medida provisória aqui sem alterá-la. Criam-se os fantasmas de que o Governo não quer alterar nada. Para que serve esta Comissão, Srs. e Sr<sup>as</sup> Parlamentares, se não para analisar o mérito desta matéria?

Se nós compararmos as duas audiências, ontem e hoje, esses que estão aqui de fato contribuíram, primeiro, com a discussão de mérito e, segundo, com sugestões altamente pertinentes de serem consideradas pelo Relator e pelo Relator revisor.

Então, eu estou colocando isso para não criarmos, no meu Estado, aqueles motins. “Ah, ninguém muda nada.” A medida provisória está sendo construída num intenso diálogo entre Congresso, Governo, trabalhadores e empresários das diversas categorias. Ontem, depois da audiência, eu e o Relator passamos algumas horas conversando com as três centrais sindicais: CUT, CTB e Força. O Deputado Colnago estava lá. Conversamos bastante, estabelecemos cronogramas. Foram feitas sugestões.

Então, a primeira coisa que eu quero desfazer, nobre Relator revisor, é a de que nós somos um bloco de Deputados que estamos ouvindo aqui no fazer de conta. Não! Esta Comissão avocou para si o debate de mérito da medida provisória. É claro que nós vamos fazer, procurar...

O Senador Eduardo Braga estava colocando aqui para mim: “Nós temos que olhar com todo carinho essa questão da guarda portuária, que foi colocada”. Eu mesmo... Essa questão não tinha sido colocada com tanta ênfase como foi colocada aqui. O Conselho de Autoridade Portuária (CAP), que a Deputada Iriny também... Então, gente, vamos, no devido tempo.... Não vamos colocar em pé nenhuma ideia para cair lá na frente. Nós queremos construir a solidez do relatório e esse é o espírito do Relator e do Relator revisor. Essa é a primeira questão.

A segunda, não há por parte do Governo, Senador Blairo... E é importante, porque já está se criando, num ambiente com os governadores, que o Governo Federal quer pôr a mão nos portos que são delegados aos Estados. Nós vamos discutir. O Deputado Edinho colocou bem. Alguns colocaram aqui bem. Será que esse processo que alguns estão chamando de centralização é bom para o... Como é que nós vamos tratar disso? O que eu estou dizendo é que não podemos criar um monte de fantasmas que interditem o diálogo no caminho para a construção de um relatório que concilie os vários interesses.

Por último, fazer assim... Os jornalistas estão aqui. Essa medida provisória... Aliás, eu vou repetir o que eu disse agora para um jornalista: sejam candidatos ou não à Presidência da República, não está em discussão isso. Nós estamos discutindo uma medida provisória que interessa ao País, seja candidato ou não. Se o fulano é candidato, se Aécio é candidato, se Eduardo Campos é candidato, se Dilma é candidata, não se trata disso, meus caríssimos Parlamentares, o que estamos discutindo é um problema central, é um gargalo central.

E vou terminar dizendo que ouvi recentemente da Presidenta Dilma: “Não será permitido tirar nenhum direito dos trabalhadores”. E vamos compatibilizando isso. Então, eu penso que, diferentemente do que imaginávamos, estamos criando um clima bom no movimento sindical, nos trabalhadores, nos investidores, porque é isso que conta. Estou otimista para a gente trabalhar e vamos desinterditar aqueles que só querem fazer disputa política. Aqui não tem disputa política, a disputa aqui é pelo Brasil que precisa de melhorias urgentes.

Também o que está... Não é que nada presta. É porque o Brasil, se ele crescer 3,5% a 4% do PIB por ano, em média, a capacidade instalada não suporta, sejam os portos, aeroportos, rodovias. O Governo Federal está fazendo investimento em R\$6,5 bilhões na infraestrutura, – o Relator não está aqui –, fora do porto, ferrovias, acessos. Então, eu acho que a gente vai construir um ambiente bom. Mais oito que já estava no PAC.

Estou falando isso com a vênia da Senadora Kátia, com todo respeito. E eu queria só pedir aos três: vamos ouvir a Senadora e, em seguida, a gente devolve aqui para os três fazerem as considerações finais.

**A SR<sup>a</sup> KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Obrigada, Sr. Presidente.**

Eu gostaria, Sr. Presidente, de agradecer a participação de todos os três representantes que vieram aqui e, com muita categoria, fizeram as suas explanações democraticamente, com ideias muito interessantes para contribuir com essa medida provisória.

Eu quero apenas lembrar ao Adilson que já marquei de recebê-lo hoje com a Senadora e quero dizer a você que, quando diz e elogia a Lei nº 8.630, eu faço coro com você, porque ela foi muito boa para o País, mas, se você analisar as notas taquigráficas da aprovação dessa lei, vai ver que as frases são muito parecidas com as de hoje. As críticas foram veementes à precarização do trabalho, ao fim dos portos. São praticamente idênticas. Não estou querendo, com isso, desvalorizar o debate. Apenas dizer que pode haver uma preocupação excessiva e que, na verdade, um dia você vai poder voltar aqui e dizer: “Graças a Deus a Dilma Rousseff fez aquela medida provisória que vem melhorar ainda mais a eficiência dos portos e, principalmente, o emprego”.





Se R\$56 bilhões forem aprovados, forem investidos após a aprovação dessa medida provisória, serão mais de 300 mil empregos nos portos do Brasil. Então, quero apenas usar o passado para lembrar que pode estar se repetindo o mesmo filme, que apenas é um susto momentâneo e que, com certeza, eu tenho convicção que tudo isso será diferente.

Sr. Presidente, na verdade, estou protocolando um requerimento na Mesa do Senado daqui a alguns minutos, mas eu gostaria muito do referendo desta Comissão, que esta Comissão possa subscrever comigo esse requerimento, que eu acho da maior importância.

Agora a pouco, o senhor disse que a Presidente Dilma e, eu também ouvi várias vezes, quer preservar os direitos. Então, na medida provisória, a preservação dos direitos. E eu também quero dizer dos direitos e dos benefícios.

Eu queria, Sr. Presidente, o aval desta Comissão devido à importância da denúncia que recebi ainda ontem, no que diz respeito a um passivo na Receita Federal por parte dos 29 OGMs, no valor de R\$120 milhões de benefícios previdenciários. Não quero, de maneira alguma, antecipar o que significa esse passivo. Eu só peço que a Receita Federal, através do Ministério da Fazenda, possa nos informar se isso é real e que passivo é esse, qual é a origem desse passivo.

De repente, é algum endividamento, alguma coisa que nós não conhecemos, mas, se estamos aqui para preservar direitos dos trabalhadores, também precisamos preservar os benefícios previdenciários desses trabalhadores. Tomara Deus que não seja nada em prejuízo aos trabalhadores e até quero crer que não, mas é nossa obrigação, diante de uma denúncia de tal gravidade, pedir que a Receita Federal informe a esta Comissão se esses benefícios previdenciários, como esse passivo, se ele é verdadeiro, em primeiro lugar, e qual é o objeto desse passivo, é referente a quê. À apropriação indébita ou outro modo?

Então, eu gostaria de pedir o apoio desta Comissão para subscrever o meu requerimento, que protocolarei junto à Mesa do Senado, assim que a Comissão decidir.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT - CE) – Senadora Kátia Abreu, o nobre Relator, ao ser inquirido pelo Deputado Colnago – existiam cinco requerimentos aqui na Mesa para serem analisados – pediu que, ao final, em existindo outros requerimentos, nós fizéssemos uma reunião de trabalho para aprovar ou fazer uma adaptação no plano de trabalho que nós já havíamos aprovado na penúltima reunião, na reunião de instalação desta Comissão.

Então, há vários requerimentos. A senhora já formulou o requerimento e os Senadores e Deputados que desejarem subscrevê-lo, a senhora o protocole e vamos juntar com o Relator, para, em seguida, trabalharmos como encaminhar o requerimento de V. Ex<sup>a</sup>.

**A SR<sup>a</sup> KÁTIA ABREU** (PSD - TO) – Muito obrigada, Sr. Presidente.

Quero avisar aos colegas que o requerimento estará em meu gabinete e, se precisarem, mando levar ao gabinete de todos para o subscreverem, mas eu gostaria de protocolá-lo até às 6 horas da tarde.

Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT - CE) – Obrigada, Senadora.

Vamos ouvir as considerações finais dos nossos três convidados, Francisco Nogueira, Adilson e Sérgio.

**O SR. FRANCISCO JOSÉ NOGUEIRA** – Sr. Presidente José Guimarães, nosso Relator, Senador Eduardo Braga, companheiro Adilson, do Espírito Santo, companheiro Sérgio, do Rio de Janeiro, companheiros e companheiras, Senadores e Deputados, quero agradecer por esta oportunidade de os trabalhadores estarem aqui presentes, contribuindo para que nós possamos chegar aqui, como já foi dito, ao equilíbrio dos interesses, que congregam os interesses naturais da nossa Nação brasileira, que é o interesse do empresariado, do trabalhador, do Governo, para que nós possamos ter portos pujantes, com o crescimento econômico do nosso País, com geração e distribuição de renda.

Quero agradecer por esta oportunidade de estar aqui junto a esta Comissão nessa disposição para contribuir mais ainda para que os trabalhadores tenham voz.

Quero registrar, muito embora não tenha colocado, só falei da terceirização, mas o nosso pessoal celetista em todo o Brasil dá apoio incondicional aos trabalhadores da Guarda Portuária, que é um ramo estratégico para o nosso País e para a Companhia Docas.

Obrigado. (Palmas.)

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT - CE) – Nobre companheiro Adilson.

**O SR. JOSÉ ADILSON PEREIRA** – Queremos agradecer à Comissão por nos escutar, principalmente à Senadora Ana Rita, que nos conduziu até aqui. O objetivo nosso é tentar... Primeiro, a gente





não poderia abordar todas as questões da medida provisória; a gente se deteve mais na questão do trabalho, com o objetivo de minimizar esse problema do trabalho, porque, na nossa opinião, essa discussão da relação capital e trabalho na medida provisória está sendo, de certa forma, exagerada no debate e estamos perdendo tempo para discutir o que é a questão das concessões, a questão do modelo de autorização que está sendo feito na medida provisória.

Então, o nosso objetivo foi este: mostrar exatamente que o que veio da Lei dos Portos é muito pequeno em relação à diferença; a gente tem como chegar a soluções nessa questão do trabalho.

Creio que esse objetivo alcancei.

Deputada Iriny, obrigado pelo acerto do OGMO pensar. A gente fala no nosso linguajar, mas é ele exercer o seu trabalho objetivamente. A gente colocou que vários OGMOs têm problemas administrativos. Não se pode jogar, às vezes, esse problema administrativo no colo dos trabalhadores, porque quem administra o OGMO gestor divisor de mão de obra são os operadores portuários e é o setor patronal.

Então, quando a gente coloca o que ele tem que cumprir, é o que nós negociamos nas relações de trabalho e na organização e gestão de mão de obra. Quanto à parte administrativa, às vezes parece que nós somos culpados disso e isso não cabe aos trabalhadores.

Concordo com alguns Parlamentes que colocaram de forma clara e objetiva o que estamos perdendo em esvaziar o conceito de autoridade portuária. Ela tem um papel fundamental para o diálogo na região e no porto, dos atores que estão envolvidos com o porto, a buscar soluções para o complexo portuário. Não tenho tempo para isso, mas poderia citar muitas ações do Conselho de Autoridade Portuária do Espírito Santo. Lá nós temos a função de coordenar a Comissão de Tarifa, tornamos a empresa pública competitiva, buscando resultado – e aí, muitas vezes, eu vi o setor patronal questionar a atuação do CAP e da Companhia Docas querendo atrair cargas. Ou seja, uma empresa pública buscando ser competente na execução do seu trabalho. E quando tira o poder do CAP de deliberação é uma perda muito grande dessa discussão da política portuária regional.

Então, a gente faz coro também nessa situação.

A Senadora Kátia Abreu saiu, mas eu gostaria de registrar que graças a Deus, felizmente ou infelizmente, eu participei de toda a discussão da Lei nº 8.630. Por isso que nós tentamos, na relação capital e trabalho, implantá-la concretamente no Espírito Santo. E achamos que há condição de fazer – e exatamente o texto dela está na medida provisória – em todos os portos do País. Por isso trouxemos esse estudo de caso. Mas uma coisa é certa: está faltando investimento nos portos brasileiros. Nossas estruturas estão precisando ser ampliadas, para dar suporte ao crescimento que o Brasil merece.

Então, nesse aspecto ela não cumpriu o seu papel e não temos medo nenhum de discutir isso na medida provisória, e buscar a solução para que o Brasil tenha investimento compatível com que ele merece, que os portos brasileiros merecem.

Nós, além de estarmos na Intersindical da Obra Portuária, somos vice-presidente da CONTTMAF e estamos representando a CTB nesse diálogo com o nosso Presidente da Comissão e estaremos à disposição não somente para discutir a questão trabalho, mas discutir o ponto mais importante, creio, da medida provisória, que é permitir as instalações portuária e discutir o movimento de cargas de terceiros e os reflexos que isso irá trazer para todo o sistema portuário.

Estamos à disposição do relator e do presidente, lá na comissão, para tentarmos ajudar a chegar ao melhor entendimento da medida provisória. (*Palmas.*)

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

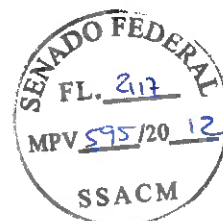
Ouviremos o último, Sérgio Magalhães.

**O SR. SÉRGIO MAGALHÃES GIANNETTO** – Eu não citei o companheiro do Rio de Janeiro, o nosso Deputado Jorge Bittar, que, verdade seja dita, todas as vezes em que bati a sua porta, nos atendeu. Obrigado e desculpe-me pela gafe.

Presidente, eu não poderia deixar de registrar aqui a questão da Lei nº 8.630. É uma pena que a Senadora Kátia Abreu não esteja presente, mas nessa carta que eu li – isso é importante – fala em demissão. Nós éramos quase 4 mil e ficamos 450. A Lei nº 8.630, para essas 3.600 famílias, foi o fim do mundo; muitos companheiros vivem embriagados, outros morreram, as suas famílias passam necessidade. O plano de demissão voluntário foi um engodo, uma covardia com os trabalhadores. Então, a Lei nº 8.630 podia ter sido pior; não foi boa para todos os trabalhadores. Para os trabalhadores e trabalhadoras da Companhia Docas a Lei nº 8.630 foi péssima! Os portos melhoraram, mas para os trabalhadores foi péssima.

A questão que a Senadora colocou de que vão ter mais empregos... Vão, vão ter com salários aviltantes.

Nós representamos também os portos particulares, entre outros o porto de Ibitiba, em Macaé.





Os senhores precisam ver as condições de trabalho, o jeito com que são tratados e o salário que eles têm. Um absurdo! Obviamente que os trabalhadores da CLT... vão acabar com o órgão, querem acabar com isso e aquilo, mas com salários aviltantes.

E por fim, eu queria fazer mais duas observações. A Convenção 137, que eu citei, o Presidente Fernando Henrique Cardoso assinou em 31 de julho de 1995. A Convenção 137 tem um Item II que fala o seguinte:

*Para os fins da presente Convenção, as expressões 'portuários' e 'trabalho portuário' designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão.*

Na ocasião da elaboração da revisão ou qualquer ação que atinja sua atividade. Este que é o problema da medida provisória para nós, Sr. Presidente, Sr. Relator, é que nós trabalhadores estamos sendo escutados agora, com o trabalho já feito, nós não fomos escutados, nós tínhamos muito que somar. A Convenção 137, queiram ou não queiram, tem força de lei e não foi respeitada.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. SÉRGIO MAGALHÃES GIANNETTO** – Há quem diga que a MP 595 é inconstitucional.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. SÉRGIO MAGALHÃES GIANNETTO** – Talvez sim, talvez não. Mas posso citar para o senhor que um item é. O art. 17 diz o seguinte:

*Fica assegurada a participação de um representante da classe empresarial e outro da classe trabalhadora no conselho de administração ou órgão equivalente da administração do porto, quando se tratar de entidade sob controle estatal, na forma do regulamento, observado o disposto na Lei nº 12.353, de 28 de dezembro de 2010.*

Primeiro que essa lei não fala nada dos empresários e aqui um representante dos empresários. Não pode estar aqui, Sr. Relator. Aqui, está dizendo esse artigo dessa lei como vão ser as indicações. Os empresários não são citados nessa lei. E a Lei nº 12.353 tira do representante do conselho de administração... proíbe a participação na sala de debate quando se tratar de salários, se tratar de previdência ou qualquer outro interesse dos trabalhadores, porque diz que o trabalhador pode legislar em causa própria.

E os empresários, vão sair da sala quando se tratar da atividade deles? O art. 10 da Constituição diz justamente o contrário, diz que todo debate, toda discussão que trate de previdência, interesse dos trabalhadores, o trabalhador das empresas públicas tem que participar. Então, esse item, o art. 17, Sr. Relator, tem que ser observado. Achamos que tem que voltar do jeito que era feito lá na Lei nº 8.630, nas indicações.

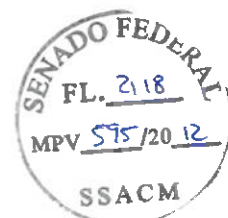
Nós, trabalhadores, não somos contra o desenvolvimento do País; nós, trabalhadores e trabalhadoras, não somos contra os empresários; nós, trabalhadores e trabalhadoras, queremos que o Brasil cresça para que possamos crescer junto, queremos estar junto, não alheios e tirados fora do progresso e dos proveitos que essa medida possa trazer.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, presidentes que expuseram.  
*(Palmas.)*

Antes de encerrarmos os nossos trabalhos, dispensamos, vamos dispensar a leitura das atas.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (PMDB – AM) – Sr. Presidente, pela ordem. Apenas para submeter a V. Exª e aos Srs. Senadores, Senadoras, Deputados e Deputadas, conversei ainda há pouco com a Senadora Ana Rita a respeito do requerimento e o nosso parecer é pela prejudicialidade. Ela concorda, tendo em vista que nós já ouvimos toda parte, finalizamos agora a parte inicial dos nossos trabalhos, que era exatamente a de ouvir os representantes da classe trabalhadora.

Os demais requerimentos, Sr. Presidente, apresentados, estamos encaminhando a V. Exª com parecer favorável, ficando apenas uma única situação que eu submeteria na próxima reunião, tendo em vista que a Senadora Lúcia Vânia não se encontrava presente. Portanto, quanto ao requerimento que trata da inclusão da Fiesp, até para que nós possamos já fazer o convite à Fiesp, bem como da Associação de Comércio Exterior do Brasil, da Associação Nacional das Empresas Permissionárias de Portos Secos, bem como do Ministério da Agricultura (Mapa), da Anvisa e do Ibama, estamos, portanto, apresentando a V. Exª o parecer favorável.





06/11/2012

Excelência, se por entendimento dos Srs. Senadores e Deputados, por acordo, votarmos, já estaríamos, portanto, acatando uma agenda e aí faríamos os convites para não prejudicarmos a próxima semana, quando esses porventura aprovados nos requerimento estariam participando, de acordo com o que está previsto nas nossas audiências públicas da semana que vem.

**O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES)** – Presidente, pela ordem. Pela ordem, por favor.

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

**O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES)** – Relator Eduardo, não sei se no requerimento, não sei se foi falha minha, a Receita Federal não sei se está aí dentro. Porque ela é uma atividade importante, além da Anvisa e do Ministério...

**O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE)** – Vamos consultar. Senador Blairo.

**O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES)** – Mas parabéns pelo encaminhamento, porque eu acho que isso aí contempla.

**O SR. BLAIRO MAGGI (PR – MT)** – Eu gostaria de saber do Sr. Presidente ou do Relator se a Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP, através do Sr. Wilen Manteli, está...

**O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE)** – Já está.

**O SR. BLAIRO MAGGI (PR – MT)** – Está aprovado já. Muito obrigado, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE)** – Bom, o nobre Relator deferiu o conjunto dos requerimentos da forma que ele ajustou aqui e a Presidência submete aos pares...

**O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM)** – Apenas para adendar a sugestão da Receita Federal.

**O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE)** – Vamos considerar aprovados os requerimentos?

E, por último, aprovados, antes de encerrar os nossos trabalhos, vamos submeter as três Atas das reuniões anteriores à aprovação.

Os Srs. Parlamentares que concordam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovadas.

O nobre Presidente do Sindicato, Sérgio, entregou aqui um arrazoado de questões a respeito da Guarda Portuária e dos efeitos da Medida Provisória nº 595.

Obrigado, Sérgio.

Muito obrigado.

Está encerrada a presente reunião.

*(Iniciada às 15 horas e 02 minutos, a reunião é encerrada às 17 horas e 09 minutos.)*





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

Ofício nº 002/MPV595-2012

Brasília, 28 de fevereiro de 2013.

**Ao Senhor**

**WILTON FERREIRA BARRETO**

Presidente da Federação Nacional dos Estivadores - FNE

Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 05 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 003/MPV595-2012

Brasília, 28 de fevereiro de 2013.

**Ao Senhor**

**EDUARDO LIRIO GUTERRA**

Presidente da Federação Nacional dos Portuários - FNP

Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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”*. Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 05 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 004/MPV595-2012

Brasília, 28 de fevereiro de 2013.

**Ao Senhor**

**MÁRIO TEIXEIRA**

Presidente da Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, Nas Atividades Portuárias - FENCCONVIB

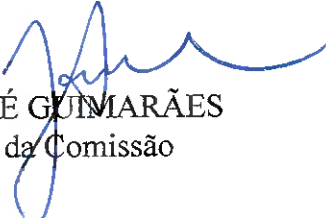
Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 05 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 005/MPV595-2012

Brasília, 28 de fevereiro de 2013.

**Ao Senhor**

**MAURÍCIO COENTRO PAIS DE MELO**

Coordenador Nacional da Conatpa - Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário

Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 05 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 006/MPV595-2012

Brasília, 28 de fevereiro de 2013.

**Ao Senhor**

**FRANCISCO JOSÉ NOGUEIRA**

Presidente da Federação Interestadual dos Trabalhadores em Agenciamento Marítimo,  
Aquaviário e Operadores Portuários - FETAPORT

Assunto: **Audiência Pública**

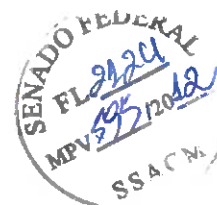
Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 06 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 007/MPV595-2012

Brasília, 28 de fevereiro de 2013.

**Ao Senhor**

**SÉRGIO MAGALHÃES GIANETTO**

Presidente do Sindicato dos Portuários do Rio de Janeiro - STSPPERJ

Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 06 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 008/MPV595-2012

Brasília, 28 de fevereiro de 2013.

**Ao Senhor**

**JOSÉ ADILSON PEREIRA**

Presidente da Intersindical da Orla Portuária do Estado do Espírito Santo

Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 06 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado **JOSÉ GUILMARÃES**  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 009/MPV595-2012

Brasília, 06 de março de 2013.

**Ao Senhor**

**MAURO SANTOS SALGADO**

Presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários

Assunto: **Audiência Pública**

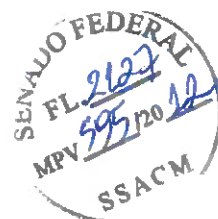
Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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”*. Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 12 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 010/MPV595-2012

Brasília, 06 de março de 2013.

**Ao Senhor**

**METON SOARES JUNIOR**

Diretor-Presidente da Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Fluvial, Lacustre e de Tráfego Portuário


Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Diretor-Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 12 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 011/MPV595-2012

Brasília, 06 de março de 2013.

**Ao Senhor**

**SÉRGIO SALOMÃO**

Presidente da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público

Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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”*. Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 12 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 012/MPV595-2012

Brasília, 06 de março de 2013.

**Ao Senhor**

**PAULO GODOY**

Presidente da Associação Brasileira de Infraestrutura e Indústrias de Base

Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 13 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 013/MPV595-2012

Brasília, 06 de março de 2013.

**Ao Senhor**

**PAULO FERNANDO FLEURY**

Presidente do Instituto de Logística e Supply Chain

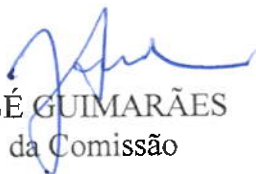
Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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”*. Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 12 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 014/MPV595-2012

Brasília, 06 de março de 2013.

**Ao Senhor**

**SÉRGIO AQUINO**

Ex-Presidente do Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Santos

Assunto: **Audiência Pública**

Senhor,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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”*. Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 12 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 015/MPV595-2012

Brasília, 06 de março 2013.

**À sua Excelência**

**SENADORA KÁTIA ABREU**

Presidente da Confederação Nacional da Agricultura - CNA

Assunto: **Audiência Pública**

Excelentíssima Senhora Senadora,

Convido Vossa Excelência para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 13 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 016/MPV595-2012

Brasília, 06 de março 2013.

**Ao Senhor**

**ROBSON BRAGA DE ANDRADE**

Presidente da Confederação Nacional da Indústria - CNI

Assunto: **Audiência Pública**

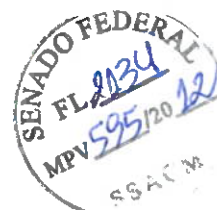
Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 13 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 017/MPV595-2012

Brasília, 06 de março 2013.

**Ao Excelentíssimo Senhor Senador**

**CLÉSIO ANDRADE**

Presidente da Confederação Nacional do Transporte - CNT

Assunto: **Audiência Pública**

Excelentíssimo Senhor Senador,

Convido Vossa Excelência para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 13 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 018/MPV595-2012

Brasília, 06 de março 2013.

**Ao Senhor**

**JORGE GERDAU JOHANNPETER**

Coordenador da Ação Empresaria

Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Coordenador,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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”*. Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 13 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUTMARAES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 019/MPV595-2012

Brasília, 06 de março 2013.

**Ao Senhor**

**ANTÔNIO DELFIM NETTO**

Ex-Ministro da Fazenda

**Assunto: Audiência Pública**

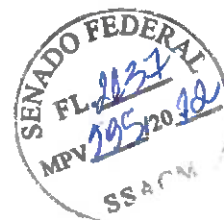
Prezado Senhor,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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”*. Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 13 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 020/MPV595-2012

Brasília, 06 de março 2013.

**Ao Senhor**

**WILON MANTELI**

Diretor Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuário - ABTP


Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Diretor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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”*. Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 12 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 021/MPV595-2012

Brasília, 08 de março 2013.

**A Sua Excelência o Senhor**

**JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO**

Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República

Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Ministro,

Convido Vossa Excelência para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 20 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 02, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 022/MPV595-2012

Brasília, 08 de março 2013.

**A Sua Excelência o Senhor**  
**PAULO SÉRGIO OLIVEIRA PASSOS**  
Ministro de Estado dos Transportes

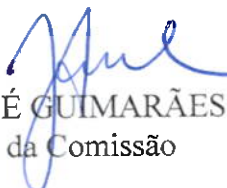
Assunto: **Audiência Pública**

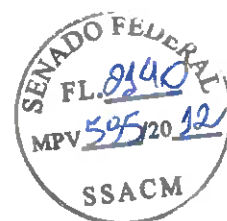
Senhor Ministro,

Convido Vossa Excelência para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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”*. Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 20 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 02, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 023/MPV595-2012

Brasília, 08 de março 2013.

**A Sua Excelência o Senhor**  
**CARLOS DAUDT BRIZOLA**  
Ministro de Estado do Trabalho e Emprego

Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Ministro,

Convido Vossa Excelência para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 20 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 02, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 024/MPV595-2012

Brasília, 08 de março 2013.

**A Sua Excelência o Senhor**

**PEDRO BRITO**

Diretor-Geral Substituto da Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Diretor,

Convido Vossa Excelência para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 20 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 02, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 025/MPV595-2012

Brasília, 08 de março 2013.

**A Sua Excelência o Senhor**

**FERNANDO DAMATA PIMENTEL**

Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior


Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Ministro,

Convido Vossa Excelência para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 20 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 02, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 026/MPV595-2012

Brasília, 08 de março 2013.

**Ao Senhor**

**BERNARDO JOSÉ FIGUEIREDO GONÇALVES DE OLIVEIRA**

Diretor-Presidente da Empresa de Planejamento e Logística

Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Diretor-Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 20 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 02, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 027/MPV595-2012

Brasília, 08 de março de 2013.

**Ao Senhor**

**JOSÉ AUGUSTO DE CASTRO**

Presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil

Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 12 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 028/MPV595-2012

Brasília, 08 de março de 2013.

**Ao Senhor**

**PAULO SKAF**

Presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo

Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 13 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 029/MPV595-2012

Brasília, 08 de março 2013.

**A Sua Excelência o Senhor**

**JORGE ALBERTO PORTANOVA MENDES RIBEIRO FILHO**

Ministro de Estado da Agricultura, Pecuária e Abastecimento


Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Ministro,

Convido Vossa Excelência para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*”. Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 19 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 030/MPV595-2012

Brasília, 08 de março 2013.

**Ao Senhor**

**DIRCEU BRÁS APARECIDO BARBANO**

Diretor-Presidente da Agência Nacional de Vigilância Sanitária

Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Diretor,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*”. Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 19 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 031/MPV595-2012

Brasília, 08 de março 2013.

**Ao Senhor**

**VOLNEY ZANARDI JÚNIOR**

Presidente do Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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”*. Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 19 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 032/MPV595-2012

Brasília, 08 de março 2013.

**Ao Senhor**

**JOSÉ ROBERTO SALOMÉ**

Presidente da Associação Nacional das Empresas Permissionárias de Portos Secos

Assunto: **Audiência Pública**

Senhor Presidente,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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*". Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 12 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão





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

Ofício nº 033/MPV595-2012

Brasília, 08 de março 2013.

**Ao Senhor**

**CARLOS ALBERTO FREITAS BARRETO**

Secretário da Receita Federal do Brasil

Assunto: **Audiência Pública**

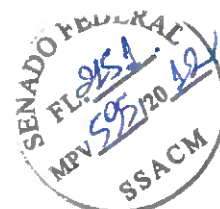
Senhor Secretário,

Convido Vossa Senhoria para participar, como expositor, de audiência pública, na forma prevista no art. 58, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 595, 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”*. Na impossibilidade de comparecimento, solicito a gentileza de indicar um representante.

A audiência pública realizar-se-á no **dia 19 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, do Senado Federal.

Atenciosamente,

  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão



Aprovado em \_\_/\_\_/\_\_\_\_

*Atendido  
O. do Oj*

\_\_\_\_\_  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão

## REQUERIMENTO Nº \_\_\_\_\_, DE 2013 – MPV 595/2012

Requer inclusão de convidado para participar como expositor na audiência pública para debater a Medida Provisória nº 595, 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”.

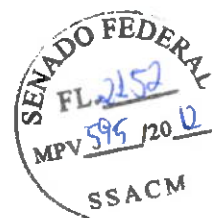
Senhor Presidente,

Requeiro a Vossa Excelência, nos termos regimentais, a inclusão da Sua Excelência **Gleisi Hoffmann**, Ministra-Chefe da Casa Civil da Presidência da República, na realização de audiência pública para debater a Medida Provisória nº 595, de 2012.

Sala das Comissões, em 13 de março de 2013.

*O. do Oj*

Deputado ARNALDO JARDIM





CÂMARA DOS DEPUTADOS

**Comissão Mista destinada a analisa a MP 595/112**

**( Sr Deputado Wellington Fagundes)**

Requer seja realizada diligência no Porto de Santos para contribuir com os aprimoramentos ao texto da MP 595/12, sobre o sistema Portuário.

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, requeiro realização de diligência pública pelos membros desta Comissão Mista, MP 595/12, ao Porto de Santos, na cidade de Santos, SP.

**Justificação**

O Porto de Santos se destaca estrategicamente no âmbito das relações comerciais brasileiras.

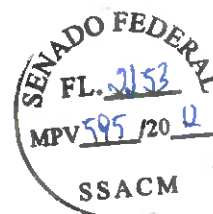
Por tal razão, sugiro uma visita técnica pelos membros desta comissão com o objetivo de avaliar o estado atual das operações portuárias nos terminais públicos e privados (Terminais de contêineres e granéis), bem como conhecer o processo de expansão de novos terminais e infraestrutura de acessos, e assim prover subsídios para o aprimoramento do texto proposto pela Medida Provisória 595/2012, que dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de Portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

Conto com o apoio dos nobres pares na aprovação desta iniciativa.

Sala das Comissões, em 13/03/2013

  
**Deputado Wellington Fagundes**

(PR/MT)





*Aprovado  
em 20.03.2013  
com a retirada do 4º com.  
votado.*

Comissão Mista da Medida Provisória nº 595, de 2012

Requerimento nº **12** de 2013.  
(Do Sr. Márcio França)

Requer a realização de Audiência Pública  
para debater a MP 595/2012.

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, requero a realização de audiência pública para debater a MP 595/2012, com a presença dos seguintes convidados:

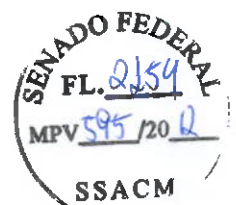
- **Eduardo Campos** – Governador do Estado de Pernambuco;
- **Jaques Wagner** – Governador do Estado da Bahia;
- **Tarso Genro** – Governador do Estado do Rio Grande do Sul;
- **Paulo Alexandre Barbosa** – Prefeito Municipal de Santos (SP) e Presidente da Associação Brasileira de Municípios Portuários (ABMP)

**Justificativa**

O presente requerimento visa propiciar à Comissão Mista a oportunidade de ouvir três governadores que poderão expressar importante contribuição sobre os impactos da nova Lei que estamos debatendo nos Portos com delegação aos Estados. Da mesma forma, será importante a contribuição do Presidente da ABMP sobre os impactos da nova Lei de Portos nos Municípios portuários.

Sala da Comissão, em 13 de março de 2013.

  
Deputado Márcio França (PSB/SP)



**6ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir Parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012, adotada em 06 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.", a realizar-se em 13 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, Senado Federal.**

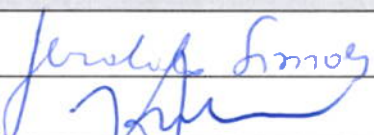
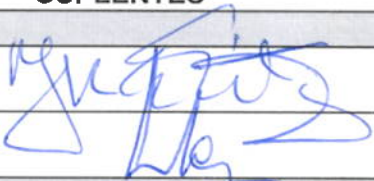

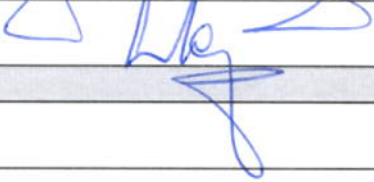
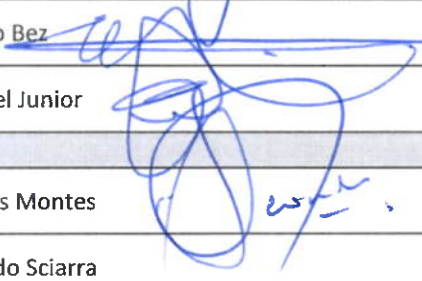
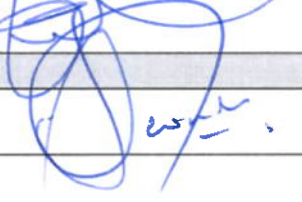
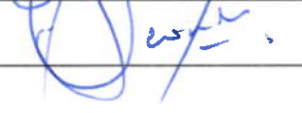

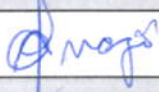
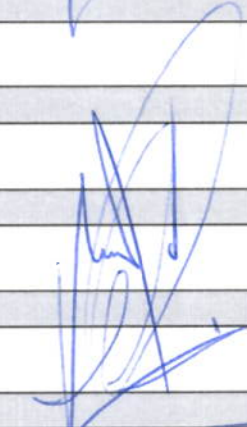
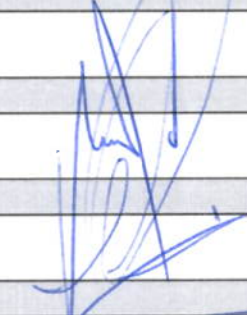
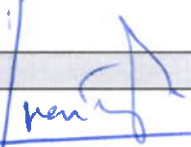
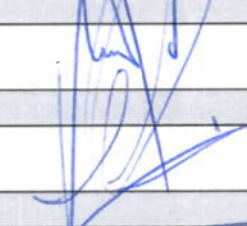



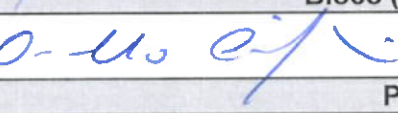
SENADORES	
TITULARES	SUPLENTES
<b>Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PV)</b>	
Romero Jucá	1. Ciro Nogueira
Eduardo Braga	2. Lobão Filho
Ricardo Ferraço	3. Vital do Rêgo
Eunício Oliveira	4. Clésio Andrade
Kátia Abreu	5. Sérgio Souza
<b>Bloco de Apoio ao Governo (PT, PDT, PSB, PCdoB, PRB)</b>	
Walter Pinheiro	1. José Pimentel
Humberto Costa	2. Acir Gurgacz
Ana Rita	3. Lindbergh Farias
Antônio Carlos Valadares	4. Inácio Arruda
<b>Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)</b>	
Flexa Ribeiro	1. Jayme Campos
Lúcia Vânia	2.
<b>Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC)</b>	
Eduardo Amorim	1. Gim
Blairo Maggi	2. Armando Monteiro
<b>PSD</b>	
	1. Sérgio Petecão

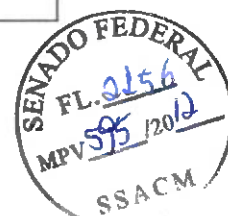


*[Handwritten signature]*

Sen. Wellington Dias - PT/PI

6ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir Parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012, adotada em 06 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.", a realizar-se em 13 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, Senado Federal.

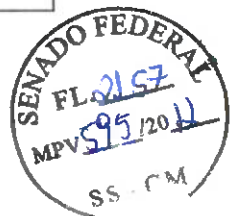
DEPUTADOS	
TITULARES	SUPLENTES
<b>PT</b>	
Geraldo Simões 	1. Jorge Bittar 
José Guimarães 	2. Iriny Lopes 
<b>PMDB</b>	
<del>Edinho Bez </del>	1. Fátima Pelaes
Manoel Junior 	2. Eduardo Cunha
<b>PSD</b>	
Marcos Montes 	1. Roberto Santiago
Eduardo Sciarra 	2. Ademir Camilo
<b>PSDB</b>	
Cesar Colnago 	1. William Dib
<b>PP</b>	
Beto Mansur 	1. Cida Borghetti
<b>DEM</b>	
Onyx Lorenzoni 	1. Mendonça Filho 
<b>PR</b>	
Milton Monti 	1. Wellington Fagundes 
<b>PSB</b>	
Márcio França 	1. Glauber Braga
<b>PDT</b>	
Paulo Pereira da Silva 	1. Sueli Vidigal
<b>Bloco (PV, PPS)</b>	
Arnaldo Jardim 	1. Sarney Filho
<b>PTB</b>	
Nelson Marquezelli	1. Arnaldo Faria de Sá
<b>PSL</b>	
Vitor Paulo	1. Valtenir Pereira



6ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir Parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012, adotada em 06 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.", a realizar-se em 13 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, Senado Federal.

PARLAMENTARES NÃO INTEGRANTES DA COMISSÃO

*Arto Voulas*

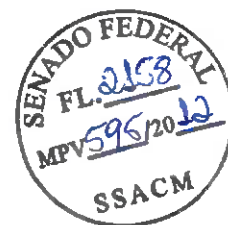




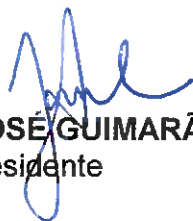
SENADO FEDERAL  
SECRETARIA-GERAL DA MESA  
SECRETARIA DE COMISSÕES  
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES MISTAS

**ATA DA 5ª 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 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 54ª LEGISLATURA, REALIZADA NO DIA 12 DE MARÇO DE 2013, ÀS 14 HORAS E 30 MINUTOS, NO PLENÁRIO Nº 06 DA ALA SENADOR NILO COELHO DO SENADO FEDERAL.**

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



leitura e a aprovação da ata da quarta reunião. A ata é aprovada. O Presidente coloca em votação os requerimentos nº 10, de iniciativa da Senadora Lúcia Vânia, e nº 11, de iniciativa do Deputado Manoel Júnior. Os Requerimentos são aprovados. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a Reunião às dezoito horas e trinta e um minutos, lavrando eu, Marcos Machado Melo, Secretário da Comissão, a presente Ata, que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente, Deputado José Guimarães, e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com o registro das notas taquigráficas.



Deputado **JOSÉ GUIMARÃES**  
Presidente





(Texto com revisão.)

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

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

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

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

Registro a presença de vários Parlamentares, Deputados e Senadores.

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

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

Foram todos convidados? *(Pausa.)*

Esta cadeira está reservada ao nosso Relator.

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

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





poderá se pronunciar sobre qualquer dos temas, enfim, das falas que forem feitas aqui.

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

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

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

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

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

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

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

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

A Fenop – é uma apresentação muito rápida –, a Federação Nacional dos Operadores Portuários, é uma entidade sindical de segundo grau e que representa a totalidade dos operadores portuários que operam em cais público no País.

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

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

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

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

Lógico que ninguém poderia imaginar que depois de 10, 20 ou 30 anos, o Brasil continuaria contando com os mesmos portos públicos com que conta hoje. Alguma coisa precisaria ou até já deveria ter sido feita; o governo





poderia ter, no marco regulatório anterior, na Lei 8.630, ampliado as atividades em portos públicos, ampliado as áreas de portos organizados. Essa seria uma forma de ampliar a área de atividade portuária.

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

Esses são os pontos positivos.

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

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

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

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

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

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

E, logicamente, são as adequações, que eu já mencionei, e nós acreditamos que, com a medida provisória construída em alguns meses, que





substitui uma lei que levou pelo menos dois anos para ser construída, certamente ela tem coisas que têm de ser adaptadas, adequadas. Isso também é razão de estarmos aqui.

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

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

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

Eu vou falar um pouquinho mais agora sobre atividade de portos de contêineres, e a gente tem de explicar o porquê. Não é só pelo fato de que eu trabalho numa empresa de contêineres, mas esse aí é o Porto de Tubarão, da Vale. Esse é o maior. Eu coloquei um dos maiores, para não correr o risco de errar, mas, que eu saiba, é o maior terminal de exportação de minério do mundo. E este é o terminal de contêineres de Santos. É mais ou menos o 50º do mundo. Eu coloquei um do lado do outro para se ter ideia do que é uma coisa e do que é outra coisa. O primeiro do mundo é aquele da esquerda. O tamanho aí está proporcional, está aproximadamente em escala; o da direita, o de contêineres, é o 50º do mundo mais ou menos, ou seja, existem 49 maiores do que esse aí no mundo.

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

No Porto de Santos, por exemplo, em 2011 – não tenho os números fechados de 2012 ainda –, Santos movimentou 97 milhões de toneladas, e 31





milhões foram em contêineres: 17 milhões em açúcar, e 12 milhões em soja, sendo que os 31 milhões de contêineres, que é um terço do total, o preço por tonelada, o valor por tonelada é muitas vezes maior do que o valor por tonelada de açúcar ou soja.

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

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

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

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

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

Esses investimentos permitiram esse avanço que está aí. Os navios cresceram, navios da ordem de 2.000 TEUs, em 2001, para navios da ordem de 9.600 TEUs, que vão operar nos portos brasileiros já neste ano de 2013. Isso significa ganho de escala. Significa que o armador que opera esses navios consegue ter um custo muito mais baixo pelo frete do contêiner do que tinha há cinco ou dez anos atrás, resultado exclusivo de dois tipos de investimento: o do próprio armador no navio e dos terminais de contêineres nos equipamentos que faz esse tipo de operação. E os resultados são esses que estão aí.

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

O tempo de espera na barra, o tempo que o navio chega e fica esperando era de 22 horas e reduziu para 6, sendo que essas 6 horas, em 2011,





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

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

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

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Soa a campainha.)

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

E, por último... Mais um: a mudança no modelo de gestão de administração do porto. Nós temos sugestões para que seja feito isso, mas





entendi que isso vai ser mais discutido por outros debatedores aqui hoje. E uma aplicação plena da Resolução OIT 137.

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

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

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

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

*(Soa a campanha.)*

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

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





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

Era o que eu tinha para apresentar.

Agradeço e me coloco à disposição da Mesa. Obrigado.

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

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

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

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

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

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





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

Então, o art. 48 estabeleceu:

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

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

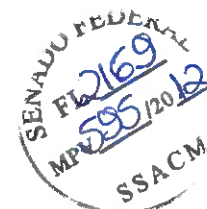
No art. 53, o Congresso, não satisfeito, para deixar clara a determinação cogente de adaptação, determinou: “o Poder Executivo promoverá”, no mesmo prazo, “a adaptação das atuais concessões, permissões e autorizações às disposições desta lei”. O fato de ter passado 180 dias não quer dizer que o Governo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

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

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

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

Diz o parecer da AGU:





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

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

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

Por que adaptar?

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

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

*(Soa a campanha.)*

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





(*Soa a campanha.*)

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

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

(*Soa a campanha.*)

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

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

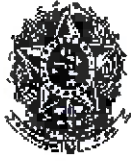
Com essas medidas, estaríamos afastando o risco de judicialização. O que estou dizendo? Evidentemente é um direito assegurado aos terminais. Se não houver adaptação, as empresas vão procurar os seus direitos na justiça. E aí não interessa a ninguém, perdem as empresas, perdem os portos, perde o País,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

(*Soa a campanha.*)

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

Como nós dissemos no início, a ABTP congrega terminais autorizados, ou seja, conhecidos como terminais privados, e terminais arrendados, que também são privados. Por um objeto de licitação, são terminais privados.





Esse conjunto de terminais movimenta praticamente 100% das exportações e das importações brasileiras, para mostrar a importância desses dois modelos e que um contempla o outro.

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

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

*(Soa a campanha.)*

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

*(Soa a campanha.)*

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

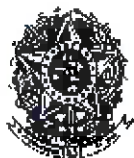
Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, meu caro Wilen Manteli.

E agora vamos ouvir o Sr. Richard Klien, conselheiro da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres.

**O SR. RICHARD KLIEN** – Boa tarde, Sr. Presidente, Sr. Relator, Ex<sup>mo</sup>s Senadores e Senadoras, Deputados e Deputadas, senhoras e senhores,





agradecemos a oportunidade de trazermos a visão da Abratec – Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público.

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

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

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

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

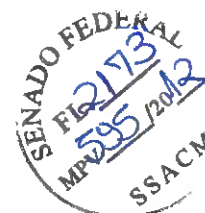
**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – São coisas da tecnologia do Senado. Toca o barco.

**O SR. RICHARD KLIEN** – Depois nós distribuímos.

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

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

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





O nosso comércio exterior cresceu muito mais do que o comércio exterior global e muito mais do que o PIB, o que prova que os gargalos logísticos não estão nos terminais de contêineres, estão nos acessos aos portos, como rodovias, ferrovias e canais de acesso marítimo, estão na burocracia e na carga tributária. Nós, os operadores privados, já investimos R\$8 bilhões na recuperação e expansão dos terminais de contêineres dos portos públicos – R\$8 bilhões! Com isso, a movimentação de contêineres passou de 1 milhão para 5,5 milhões de contêineres por ano, como já disse, mas foram necessários R\$8 bilhões. *(Pausa.)*

Obrigado.

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

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

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

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

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

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

**O SR. RICHARD KLIEN** – Muito obrigado.

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

Por último, só repetir o...

**A SRª KÁTIA ABREU** (PSD – TO) – Sr. Presidente, pela ordem.

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

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

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

**A SRª KÁTIA ABREU** (PDS – TO) – Entendi.

**O SR. RICHARD KLIEN** – É correto esse entendimento, Sr. Relator. O problema, Senador, é que os contratos são de 25 anos, com uma prorrogação de 25 anos, mas nós estamos no ano 15. As obras que foram feitas foram além do que foi contratado. Já foi necessário fazer mais do que o contratado, mas ainda é necessário fazer novas obras para expandir mais os cais e as áreas para poder





receber os grandes navios. Então, essas obras têm que ser feitas agora e, para isso ser viável economicamente, é necessário que seja antecipada a prorrogação do segundo período previsto nos contratos de arrendamento.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. RICHARD KLIEN** – Exatamente.

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

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

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Agradeço a participação de V. S<sup>a</sup>.

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

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

**A SR<sup>a</sup> LÚCIA VÂNIA** (PSDB – GO) – Pela ordem, Sr. Presidente.

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

**A SR<sup>a</sup> LÚCIA VÂNIA** (PSDB – GO) – Eu gostaria de ter a cópia da fala da Abratec.

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

**A SR<sup>a</sup> LÚCIA VÂNIA** (PSDB – GO) – Isso.

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

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





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

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

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

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

E aqui já começa a me preocupar uma coisa. Você encomenda ou exige que o seu prestador de serviço garanta um volume de carga. A minha pergunta é a seguinte: o concessionário tem poder sobre a carga? Por exemplo,





se acontecer um desastre, uma praga na soja do Mato Grosso, perdeu-se 50% da safra, como que é o porto que transporta, que manipula uma quantidade enorme de soja vai garantir a quantidade que ele assinou? Esse, acho que é um erro conceitual muito sério. É dar a alguém a responsabilidade sobre o que ele não pode fazer nada, ele não tem nenhuma ação contra aquilo.

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

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

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

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

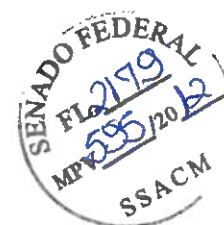
Então, esse negócio de juntar tudo aqui, eu acho que vai dar problema. Vai haver uma correria para preencher esses cargos e certamente não vai ser muito interessante.

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

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

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

Além disso, a gente deveria estar tentando garantir algumas questões. Primeiro, trabalhar dentro da ideia de que a economia de escala é





fundamental para o aumento da produtividade, da qualidade e da redução de custos. Esse é um setor, transportes é um dos setores que mais tem economia de escala.

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

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

Os investimentos são investimentos pesados, que demoram anos para serem maturados. Então, se cai no mundo essa ideia de que o Brasil rasga contratos, modifica contratos no meio do jogo, isso vai ser péssimo para o Brasil como um todo, se a gente acredita que o investimento externo é importante para nós.

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

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

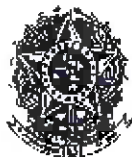
É um indicador absolutamente claro, inequívoco, porque foi constante nos três anos, de que os portos estão melhorando.

(*Soa a campanha.*)

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

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





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

*(Soa a campainha.)*

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

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

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

Agora, para terminar, Senador...

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

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

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

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

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

Agradeço a oportunidade de estar aqui representando a comunidade portuária. Gostaria de transmitir alguns posicionamentos pela experiência que temos de vida de quase 40 anos no segmento portuário em vários setores, desde





a iniciativa privada, onde atuamos por mais de 20 anos, em terminal privado, até a autoridade portuária, CAP e Poder Público, já que implantamos em Santos a primeira Secretaria Municipal de Assuntos Portuários da prefeitura, logicamente.

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

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

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

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

Nós vamos procurar, de maneira bem rápida, Senadores, destacar algumas questões que entendemos fundamentais para um modelo portuário, para um marco regulador portuário. Determinados pontos da Lei nº 6.830 não foram cumpridos, pontos absolutamente importantes. Se não forem equacionados agora... Nós temos uma janela de oportunidades. Não dá mais para ficar aqui





discutindo se precisávamos ou não de uma nova lei. Nós temos uma oportunidade de dar um norte adequado ao sistema portuário e logístico de comércio exterior do País. Nós não podemos perder.

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

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

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

E, Sr. Relator, Sr. Presidente, nós tivemos, nos portos brasileiros, inclusive em Santos, momentos em que a iniciativa privada, vendo que o Poder Público não conseguia fazer aquilo que era de sua responsabilidade, começou a investir em temas que não são da responsabilidade do arrendatário. No início, inclusive, conseguiam se compensar com abatimentos tarifários; hoje, nem isso mais é permitido. Sr. Relator, existem terminais, hoje, no Porto de Santos, que estão investindo milhões de reais em recuperação e reforço de pontos de atracação, que são responsabilidade do porto, sem ressarcimento nenhum, porque não podem mais ficar esperando o tempo da Administração Pública.

Então, a questão da administração portuária, da autoridade portuária local é crucial. É assim que o mundo inteiro trabalhou a modernização portuária. Nenhum porto do mundo que se modernizou deixou de dar atenção especial à administração portuária local. E quais são os princípios que o mundo inteiro adota? Administração descentralizada, governança corporativa no modelo CAP – todos os portos do mundo eficientes têm conselhos tipo CAP –, corpo diretivo





profissionalizado, com remunerações variáveis, com metas, com contrato de gestão, quadro funcional reduzido, motivado e treinado. E aqui não estamos simplesmente dizendo que precisamos reduzir o quantitativo das administradoras portuárias. Precisamos disso, mas precisamos qualificá-lo. É só comparar os portos brasileiros com os portos do mundo inteiro e vamos verificar isso. Acima de tudo, os portos do mundo obtiveram trabalho de autonomia.

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

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

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





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

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

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

Estou correndo, Sr. Presidente.

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





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

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

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

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

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

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

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

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

Vou dar dois exemplos concretos. Se *trading companies* que controlam *commodities* mundiais puderem participar, elas oferecerão um preço mínimo porque dirão que estão disputando por preço mínimo e, depois, vão oferecer dificuldade de acesso aos espaços e tirar a diferença no preço. Nos





contêineres, os armadores poderão perfeitamente ofertar um valor baixíssimo pela operação portuária por contêiner e tirar a diferença no THC e no frete. Então, esse é um tema que precisa ser analisado. Não é que deva ser excluído, mas deve ser considerado como um dos temas a ser analisado.

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

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

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

(*Soa a campanha.*)

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

Relator.

O modelo portuário é extremamente necessário.

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

A multifuncionalidade é outro instrumento.

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

(*Soa a campanha.*)





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

(*Interrupção do som.*)

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

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

Obrigado, Sr. Presidente.

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

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

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

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

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

Por isso, todos nós concordamos que ampliar a competitividade de produtos brasileiros no mercado internacional é indispensável, e isso passa, necessariamente, pela melhoria da infraestrutura, o que exige investimentos públicos e privados. Porém, para se ter um ambiente que estimule investidores a aplicar recursos, é indispensável que recuperemos esse tempo perdido. O Brasil,





como foi mencionado nas diversas apresentações aqui, hoje é um grande exportador em termos de quantidade, mas precisaríamos ser um grande exportador em termos de qualidade também.

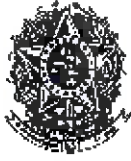
Os senhores podem achar estranho eu dizer isso, porque, na realidade, exportamos hoje mais de 500 milhões de toneladas, mas representamos apenas o 22º país exportador. Em contrapartida, somos o 7º PIB do mundo. Se nós verificarmos os dez maiores PIBs do mundo, nove são os maiores exportadores também.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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

A SR<sup>a</sup> KÁTIA ABREU (PSD – TO. *Fora do microfone.*) – ... tem dezesseis pessoas?

O SR. JOSÉ AUGUSTO DE CASTRO – Exatamente!

A atuação do CAP.

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





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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*(Soa a campanha.)*

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





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

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

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

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

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

*(Interrupção do som. Soa a campainha.)*

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

Muito obrigado, senhores.

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

É o último inscrito.





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

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

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

A reflexão que trago é que hoje cerca de 90% dos terminais existentes na navegação interior são privados e nesses terminais o investimento é única e exclusivamente do empresário. Não estamos aqui falando de terminais em áreas públicas. Falamos somente de terminais privados em áreas privadas.

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

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

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

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

*(Soa a campanha.)*





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

*(Interrupção do som.)*

*(Soa a campainha.)*

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

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

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

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

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

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

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

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

Obrigado, Presidente.

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

Por favor, pode continuar.

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

A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO. *Fora do microfone.*) – *(Inaudível.)*

O SR. JOSÉ REBELO III – Sim, claro, operando regularmente, são empresas grandes, fora as outras várias empresas terminais que já existem no Estado do Pará, no Amazonas e em Rondônia, que são terminais longe do que se pensa que é terminal. Quando se pensa em terminal, já vem aquela figura de um cais, um guindaste, uma empilhadeira circulando. Não é isso que acontece. Terminais, principalmente na Amazônia, às vezes são rampas, uma área para circular para armazenar mercadoria, um galpão. Então, essa situação é até muito pior do que a que eu estou mostrando, pois estou mostrando as grandes empresas de navegação de Belém, por exemplo, todas com licença, hoje tentando se regularizar junto à Antaq. Algumas se regularizam como ETC, outras como





TUP, mas, na prática, a maioria delas não desempenha essas atividades, elas são sim terminal de apoio para empresas de navegação, coisa que a Antaq já começou a ver na última revisão da resolução de ETC. Por conta desse problema da poligonal do porto, a resolução que trata da outorga de ETC já foi prorrogada três vezes, já sofreu revisões e até agora não conseguimos resolver. Inclusive, a data de entrada de vigência, se não me engano, é julho deste ano e até agora não conseguimos resolver esse problema.

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

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

*(Intervenção fora do microfone.)*

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

*(Intervenção fora do microfone.)*

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

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

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

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

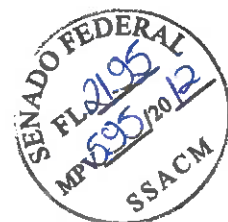
**A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO)** – ... mas está operando....

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

**A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO)** – ... vai ficar fora.

**O SR. BLAIRO MAGGI (PR – MT)** – Isso.

**A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO)** – É ponto de transbordo.





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

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

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

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

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

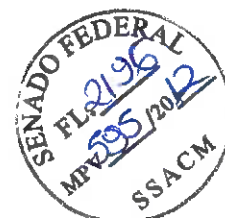
Outro problema que está levando incertezas para as empresas de navegação é a questão tratada nos arts. 8º e 9º, sobre chamada pública para terminais privados. A primeira coisa: vai contemplar os novos terminais e os antigos? Os antigos que acabei de mostrar? E os novos também?

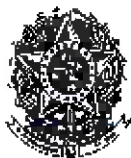
Entendemos que, pelo que diz o artigo, por se tratar de instalações portuárias privadas e fora do porto organizado, onde esses investimentos e risco já são por conta do investidor, não há necessidade de haver chamada de processo seletivo público. O empresário quer investir no terminal e vai enfrentar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

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

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

Quanto às regras de acesso, pelo que dizem os artigos, a autoridade no caso vai definir quem pode acessar aquele terminal. Se você investiu, quem





terá acesso ao seu terminal? Seu concorrente? Caso você tenha um preço justo... O que é preço justo? Então, isso tudo está levando muita incerteza ao setor.

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

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

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

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

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

Muito obrigado.

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

Primeiramente, o Deputado Roberto Santiago.

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

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





parecia equivocado. E hoje, claramente, eu acho que V. Ex<sup>a</sup>, Senador Eduardo, teve uma lição de porto de quem entende de porto, o que, aliás, os burocratas que trabalharam na elaboração dessa medida provisória deveriam ter feito. Este País faz tudo pelo avesso.

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

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

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

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

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

Eu sei que V. Ex<sup>as</sup> não podem falar o que eu estou falando porque depende do porto, mas eu, como Deputado, posso falar o que eu tenho certeza





que alguns gostariam de falar. É impossível ter uma coisa que funcione e querer estagnar uma coisa que funciona. No Brasil acontece isso.

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

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

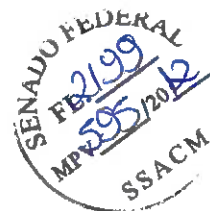
Portanto, na sexta-feira, às 17h, lá no porto de Santos, um dos maiores portos do País e do mundo, fecha tudo. E só voltam a trabalhar na segunda-feira às 9h.

Que eficiência estão querendo buscar dos portos?! A responsabilidade pelo porto ficar fechado... Isso corresponde a 112 dias de portos fechados no País durante o ano! Isso não é possível! Podem criar quantos terminais queiram construir, se isso não for um dos gargalos, e está claro... Se você puder operar hoje os portos que já estão em operação, tanto os terminais privados como os públicos, faço essa pergunta aos senhores aqui: se puderem operar esses portos hoje efetivamente 24 horas, o que vai acontecer? Isso vai melhorar ou não vai melhorar? Hoje, do jeito que estão os portos, 24 horas de efetiva operação, a situação de exportação e de importação dos nossos portos melhora ou não melhora? Essa é uma pergunta que eu faço aos nossos palestrantes.

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

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

Muito obrigado, Sr. Relator.





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

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

Com a palavra o Deputado Milton Monti.

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

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

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

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

É preciso também, na minha opinião, rever essa questão dos preços, de determinados preços, o menor preço para os próximos investidores. Tenho um





pouco de preocupação porque também tivemos exemplos que não deram certo nessa área.

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

Outra questão que eu quero colocar aqui, porque achei interessante, é a questão dos acessos. Hoje se cobra muito a eficiência do porto público. Vimos recentemente... Temos aqui a presença do nosso querido amigo Senador Blairo Maggi, um grande empreendedor do agronegócio brasileiro, um empreendedor eficiente, capaz, e provou isso tendo sucesso em seu negócio, que sofre para enfrentar o seu produto. Mas me parece que o porto tem sido o menos culpado. A questão é, primeiro, de um produto sazonal que fica pronto em um curto espaço de tempo do ano e, depois, o próprio meio de transporte, por meio rodoviário ainda, quando deveríamos ter o meio ferroviário como o mais...

*(Interrupção do som.)*

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

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

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

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

Com a palavra o Senador Blairo Maggi.

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

Vou procurar ser bastante breve.

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





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

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

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

Acho que são pontos importantes.

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

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

Quero dizer para o Milton Monti – viu, Milton? Tenho um tempinho só para dizer isso para você – que sou um sofredor, sim, de porto. Isso não é de hoje. Tem mais de 30 anos. Realmente os maiores problemas que temos hoje nessa área de exportação não estão dentro do porto. Se tivéssemos só os problemas de porto, seria muito fácil resolver. E os problemas de logística neste País, 2 mil quilômetros, 1,7 mil quilômetros sem ferrovias, com poucas hidrovias, com as estradas péssimas que temos acabam com tudo. E o pior: é um dinheiro que não fica com ninguém. Não fica com o transportador. Não fica com o borracheiro. Não fica com o caminhão. Não fica com o produtor. Não fica com o *trade*. Não fica com ninguém. Ele é queimado e jogado fora, no ar, vai embora. Isso é ineficiência do nosso País. Infelizmente, significa alguns bilhões de reais, sem contar, e talvez os senhores pudessem dar esse número também, o quanto custa para o Brasil, já dentro do porto, as *demurrages* que nós temos dos navios que ficam 40, 60, 90 dias esperando para atracar nos portos brasileiros. Isso, então, não é nem queimar... Nem a fumaça que vão soltar na chaminé do Papa resolve esse





negócio, porque é queimar dinheiro mesmo. Não sei nem qual é o tipo de fumaça que sai queimando dólar.

Muito obrigado.

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

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

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

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

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

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

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

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

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





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

*(Intervenção fora do microfone.)*

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

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

Eu acho que o senhor, com a experiência que tem, pela vivência que tem, com certeza conseguirá na verdade remodelar a medida provisória, agregar os valores que estão colocados. E entendo que quando vemos dados, números, como aqui o Richard e todos vocês colocaram, vemos que as coisas evoluíram, não ficaram paradas – pelo contrário! –: o volume, a capacidade de carga por hora instalada e produzida na área de contêineres.

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

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

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

Agora, eu entendo que, vindo para Brasília, aquilo que está demorando em ser licitado dois anos, três anos, com um monte de interveniência,





nós vamos paralisar. E aí vai ser muito difícil. Coisas têm que ser revistas. Eu estava conversando hoje com um operador: se você está dentro da sua indústria, há uma área de porto, você vai ter que fazer na forma que está na medida provisória? Está um negócio meio incoerente, meio que causa insegurança no investidor.

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

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Eu que agradeço a V. Ex<sup>a</sup>, pedindo desculpas pelo sobrenome.

Passo a palavra ao Deputado Jorge Bittar.

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

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

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

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





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

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

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

Muito obrigado.

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

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

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

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

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

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





resolver. Podem aprovar coisas que não resolvam, que impossibilitem e que criem mais dificuldades.

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

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

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

Obrigado, Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Eu que agradeço a V. Ex<sup>a</sup>, Deputado.

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

**A SR<sup>a</sup> KÁTIA ABREU** (PSD – TO) – Obrigada, Sr. Presidente, senhores convidados. Muito obrigada pela oportunidade.

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

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





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

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

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

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

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

Outra medida que precisa ser acelerada são os portos sem papel. Em alguns portos isso já começou a ser implementado, mas precisamos acelerar





esse processo. Quero aqui deixar muito claro, pelo menos de minha parte, Sr. Relator e Presidente, nós não temos nada, absolutamente nada contra os portos públicos. Ai de nós se não fossem eles.

*(Soa a campanha.)*

A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Nós só precisamos, nos próximos sete ou oito anos, dos portos públicos bem equipados e mais o dobro daqui a sete ou oito anos. Só disso nós precisamos. É isso que temos que decidir aqui no Senado e na Câmara com essa MP. Nós vamos ter porto ou não? “Ah, mas todos os portos poderiam ser portos públicos.” Eu também acho. Eu preferiria que para todos os empresários o Governo Federal pudesse fazer todos os portos, fazer a infraestrutura e eles só chegariam bonitos, entrariam na licitação, ganhariam a concessão e fariam a superestrutura, que é o terminal. Onde está esse dinheiro? Conte-me, onde? Nós não temos esse dinheiro. Por isso, estão sendo concessionadas as ferrovias, as rodovias, as hidrovias, os portos, justamente. Nós estamos buscando no braço privado uma substituição do caixa público, que não existe. Para o empresário, seria muito melhor o formato público. “Não quero saber quem vai fazer o cais, quem vai fazer as vias, só vou entrar”. Agora, pelo jeito que o senhor fala, o negócio é tão ruim, imagine se fosse bom, hein? Imagine se fosse bom esse negócio.

*(Soa a campanha.)*

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

Então, não existe coitadinho aqui, gente, todo mundo ganhou dinheiro, vai continuar ganhando dinheiro, e essa curva que o senhor mostra de grandeza e de crescimento só corrobora para dizer que precisamos, com urgência, de mais portos. Graças a Deus isso vai acontecer! Se nós continuarmos crescendo a movimentação de contêineres no ritmo em que nós estamos, em sete anos não caberá nos portos do Brasil mais movimentação. Então, o egoísmo não pode existir nesta hora. Defender os interesses pessoais é democrático e legítimo. Agora, por favor, temos que compreender que o Brasil precisa de competitividade, e competitividade não é só isso que estamos discutindo: são portos, são estradas,





é o que estamos discutindo do ICMS, que é importantíssimo para a competitividade. Agora, precisamos fazer um esforço concentrado de superar as dificuldades. Nenhuma lei é perfeita, nenhuma lei atende 100% ninguém. Se eu pegar as notas taquigráficas – eu trouxe na outra audiência pública – de 20 anos atrás, era a mesma grita. Peguem as notas taquigráficas – gente, eu as tenho aqui, dou para vocês – as mesmas expressões, as mesmas frases: vamos quebrar, a precarização do trabalho, falta de competitividade, falta disso e daquilo. Agora, já estão defendendo a lei de 20 anos atrás e batendo na MP.

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

Obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Eu que agradeço a V. Ex<sup>a</sup>, Senadora.

Passo a palavra ao Deputado Márcio França pelo mesmo tempo.

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

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

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

Agora, claro, não é isso o que se quer. O que se quer é promover uma concorrência desleal com quem não faz produção agrícola nem rural. Esse é o problema. Em rigor, o que se quer é permitir – como ouvi uma expressão muito bem feita aqui de um trabalhador simples – que uma empresa privada que tenha, por exemplo, transporte de funcionários e, para isso, loca dois ou três ônibus para





os seus funcionários, no horário vago desses ônibus, a empresa coloca o ônibus na rua e começa a pegar passageiro também. E aí acha que os outros concessionários do transporte público podem achar bacana isso, que o ônibus que está lá para transportar aqueles passageiros possam, no horário vago, transportar passageiros de todo mundo. Como é que vai se organizar um sistema desse jeito? Claro que não vai se organizar.

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

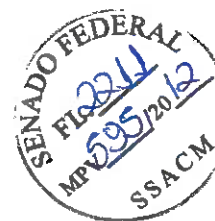
É da sabedoria de V. Ex<sup>a</sup> poder encontrar esse equilíbrio. Eu louvo aqui a iniciativa de ouvir várias pessoas, muitos deles com vida dedicada a esse assunto. Todos empresários brasileiros. Ninguém aqui é empresário estrangeiro. Aliás, estrangeiros não estão aqui. Eu não os reconheço. Alguns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

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

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

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

A solução que vamos ter agora é aquela que a genialidade de V. Ex<sup>a</sup> conseguir encontrar, por esse período curto e pelos destaques que vão ser apresentados, com certeza, pela frente, e V. Ex<sup>a</sup> vencendo o prazo. Ontem foi prorrogado por mais 60 dias, nós vamos agora com uma corrida de trás para





frente. Se nós aqui, com poucos Deputados, atendendo pessoas que nos ouvirem falar, tivemos a chance de mudar de opinião – como foi o caso de vários Deputados aqui –, calcule V. Ex<sup>a</sup> como é que vai acontecer no plenário da Câmara, com 500 Deputados e mais 80 Senadores, se alguém vai ter a chance de verdade de entender aquilo que está votando. É claro que não. Ficarão apenas com aquela imagem anterior, que muitos aqui falaram, dos portos atrasados, dos portos parados, que aparecem naquela imagem de fotografia, e veem o filme como se fosse uma foto: os trabalhadores portuários carregando sacos para lá e para cá, quando hoje o sistema é muito mais moderno e muito mais eficaz.

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

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

Portanto, quero dizer a V. Exª que, se V. Exª concordar, poderíamos apresentar o requerimento de V. Exª na próxima reunião, na próxima terça-feira, com a presença do Presidente – ele tinha uma situação superveniente, por isso pediu para se ausentar –, para que o submetêssemos. Da parte do Relator não há nada contra. Apenas acho que, se vamos convidar um número de Governadores, precisamos estabelecer uma data a mais para audiências públicas, um dia a mais





de audiências públicas para podermos ouvir os Governadores. Acho que é absolutamente pertinente.

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

Concluindo, os dois últimos oradores inscritos.

Senadora, como a senhora fez perguntas diretas aos convidados, se V. Ex<sup>a</sup> pudesse...

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

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

Agradeço a V. Ex<sup>a</sup>.

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

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

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

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

Muito obrigado, Senadora.

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

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

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

**O SR. LUIZ SÉRGIO (PT – RJ)** – Sr. Presidente, senhores expositores, a Lei 8.630, de 1993, que é uma lei nova, depois de enormes anos de debate aqui nesta Casa, rompeu com uma cultura de anos que estava estabelecida. É uma legislação nova, e hoje estamos aqui evidenciando que foi





um acerto, porque o Brasil cresceu muito, exportou muito, e os portos, a partir dos investimentos que foram feitos com base na lei, garantiram essa movimentação e esses investimentos. Agora, não existe nenhuma lei que não possa ser aperfeiçoada. A imagem que até agora ficou na opinião pública é a seguinte: os portos brasileiros são muito caros.

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

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

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

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

Eu acho que a medida provisória tem pontos positivos. Ver uma entidade empresarial como a Abratec dizer que esses investimentos são importantes, que vão inclusive ampliar os postos de trabalho que serão utilizados pelo OGMO é algo muitíssimo importante, porque, no passado, houve inclusive setores empresariais que viam no OGMO e nos trabalhadores avulsos





adversários. E aqui podemos verificar, numa exposição, que nós já avançamos e estamos vendo neles soluções e não adversários desse processo.

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

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

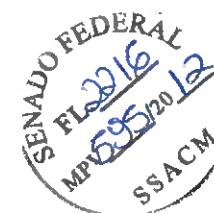
**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Agradeço ao eminente Deputado e passo a palavra ao último orador inscrito, Deputado Edinho Bez. E, depois do Deputado Edinho, nós passaremos a palavra para as considerações finais dos convidados, para que nós possamos deliberar sobre algumas matérias,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

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

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

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

Vários têm dito aqui, também o Maggi, que o problema não está só no porto, mas na nossa logística de um modo geral: rodovia, ferrovia, aerovia, os





acessos, de um modo geral, que contribuem. Eu fui Secretário de Estado da Infraestrutura de Santa Catarina no primeiro Governo do nosso amigo Luiz Henrique, e acompanhamos isso. E detalhe: É muito mais amplo do que nós ficarmos atentos somente à medida provisória. E a Medida Provisória não vai mudar o mundo aqui, não vai mudar o Brasil se nós aprovarmos 100%. A questão do CAP precisamos rever bem como uma série de outras situações.

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

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

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

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

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

Muito obrigado.

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

V. Ex<sup>a</sup>.





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

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

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

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

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

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

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

Desde a primeira semana seguinte à edição da medida provisória tivemos oportunidade, através da grande imprensa, de nos manifestar favoravelmente, mas precisamos criar a transição. Como disse, este é o último





ponto, a última mensagem que eu gostaria de deixar: parte importante, fundamental dessa transição para que não tenhamos uma perda a curto e a médio prazos do que temos de mais valioso no comércio exterior brasileiro hoje, que são os portos públicos, é a prorrogação dos contratos que hoje existem. São prorrogações previstas, inclusive, já era para ser assim, já está previsto, mas agora precisam ser antecipadas, porque o modelo mudou. Se tivéssemos o modelo anterior prevalecendo, seria dessa forma, ou seja, daqui a 5 ou 10 anos, haveria nova licitação ou prorrogação, e o modelo seria esse. Mas agora temos um modelo que cria os terminais privados, com tempo indefinido de duração.

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

Era só isso.

Muito obrigado pela oportunidade.

**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Eu que agradeço a V. Ex<sup>a</sup>.

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

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

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

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

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

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

Todos nós vemos no jornal que as filas imensas são de caminhões de graneis agrícolas. Ou seja, o problema portuário no Brasil está situado nos graneis agrícolas. Não me consta que a Vale esteja com problema com os graneis minerais; não me consta que a Petrobras tenha problemas com os graneis fósseis. Ouvimos aqui um depoimento de que o suco de laranja também viaja em granel e não tem problema. Os terminais de contêineres – e demonstrei com números – estão tendo um crescimento espetacular, o que acho que responde à primeira pergunta, dos custos. Se os custos dos terminais não fossem razoáveis, nós não





poderíamos ter esse comércio em contêiner. E aqui, em discussão anterior, o Dr. Jorge Gerdau nos perguntava: Qual é o porto do futuro, Richard? O que nós queremos para o futuro?

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

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

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

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

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

Agora, sobre as melhores práticas.

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





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

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

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

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

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

**O SR. RICHARD KLIEN** – Muito obrigado.

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

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

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

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





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

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

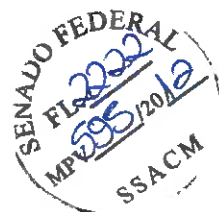
Primeiro, quero destacar a questão do porto 24 horas. Inclusive, foi mencionado que a Codesp, administradora do porto, não trabalha por 24 horas. Trabalha, sim! Só não trabalha durante esse tempo o administrativo. Todo o sistema portuário de Santos trabalha por 24 horas. Agora, o problema é muito maior: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

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

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

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

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





do porto. Se o Governo disse que terminal privativo que está dentro do porto pode continuar, é direito adquirido, pode, mas que cumpra todos os regramentos do porto.

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

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

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

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

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

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

Há mais de 50 anos, havia um Senador aqui que defendia a ideia de se fazer o transporte dos grãos não através do Sudeste, mas através do Norte – Maranhão, por exemplo –, usando hidrovias. Depois de 60 anos, agora se começa, de fato, a falar-se em hidrovia. Isso vai criar uma redução de custo gigantesca. Porque o que acontece hoje? Pega-se a soja lá no Mato Grosso, anda-se três mil quilômetros, para chegar a Santos ou Paranaguá, põe a soja num navio e, depois, sobe a costa toda para chegar ao Norte de novo. Imagine você sair do Norte, da plantação, e ir direto para o porto.

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

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

**O SR. JOSÉ REBELO III** – Agradeço, em nome da Fenavega, pela oportunidade e reforçar a ideia de que os terminais privados de áreas privadas, ou





seja, fora das áreas públicas, são vitais para o sistema portuário brasileiro. Então, devem ser olhados dessa forma.

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

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

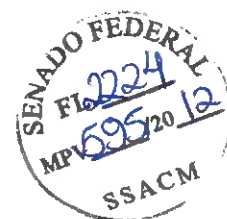
Muito obrigado.

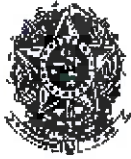
**O SR. PRESIDENTE** (Eduardo Braga. PMDB – AM) – Agradecendo a V. S<sup>a</sup>, passamos a palavra ao Sr. Willen Manteli, para, em nome da ABTP, apresentar as suas considerações finais.

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

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

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





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

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

Com a palavra o Sr. José Augusto de Castro.

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

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

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

Muito obrigado pela minha presença aqui.

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

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

Os Srs. Senadores e Deputados e as Sr<sup>as</sup> Senadoras e Deputadas que concordam queiram permanecer como se encontram. (Pausa.)

Aprovada.

A ata irá à aprovação.

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





Coloco em discussão. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discutir, encerro a discussão.

Em votação.

Os Srs. Senadores e Deputados e as Sr<sup>as</sup> Senadoras e Deputadas que concordam queiram permanecer como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

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

Em discussão.

Não havendo quem queira discutir, coloco em votação.

As Sr<sup>as</sup> e os Srs. Deputados e Senadores que concordam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

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

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

Encerrada esta reunião, convocamos a próxima reunião para a próxima terça-feira, no horário regimental. Perdão: amanhã, no horário regimental, para termos uma nova rodada de audiências públicas.

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





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

## CONVOCAÇÃO

Na qualidade de Presidente da Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a **MEDIDA PROVISÓRIA nº 595**, adotada em 6 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"*, **convoco** Vossa Excelência para reunião da Comissão a realizar-se no dia **19 de março de 2013 (terça-feira)**, às **14h30**, no Plenário nº **06**, Ala Senador Nilo Coelho, Senado Federal.

PAUTA: AUDIÊNCIA PÚBLICA

Secretaria da Comissão Mista, em 14 de março de 2013.

  
Deputado **JOSÉ GUIMARÃES**  
Presidente





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

## CONVOCAÇÃO

Na qualidade de Presidente da Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a **MEDIDA PROVISÓRIA nº 595**, adotada em 6 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"*, **convoco** Vossa Excelência para reunião da Comissão a realizar-se no dia **20 de março de 2013 (quarta-feira)**, às **14h30**, no Plenário nº 02, Ala Senador Nilo Coelho, Senado Federal.

PAUTA: AUDIÊNCIA PÚBLICA

Secretaria da Comissão Mista, em 14 de março de 2013.

Deputado **JOSÉ GUIMARÃES**  
Presidente

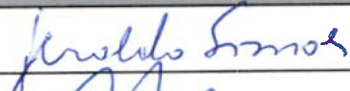
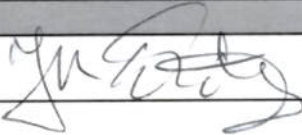

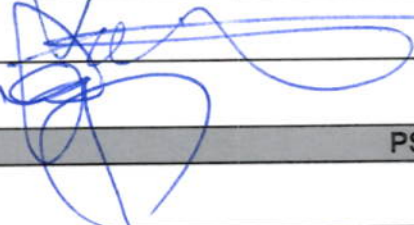
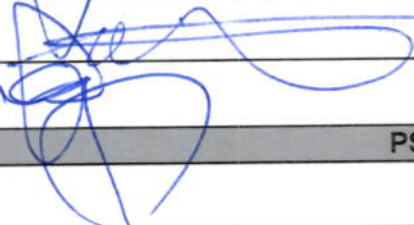
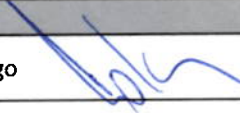
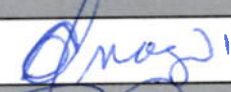

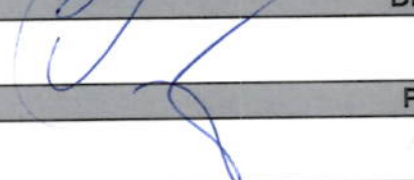

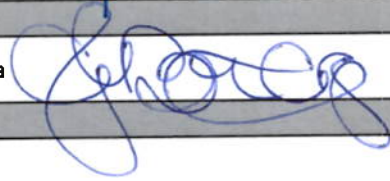
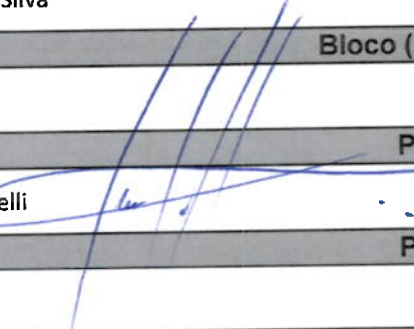
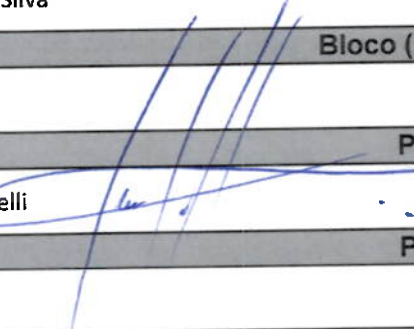


7ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir Parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012, adotada em 06 de dezembro de 2012, que "Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências.", a realizar-se em **19 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, Senado Federal.

SENADORES	
TITULARES	SUPLENTES
<b>Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PV)</b>	
Romero Jucá	1. Ciro Nogueira
Eduardo Braga	2. Lobão Filho
Ricardo Ferraço	3. Vital do Rêgo
Eunício Oliveira	4. Clésio Andrade
Kátia Abreu	5. Sérgio Souza
<b>Bloco de Apoio ao Governo (PT, PDT, PSB, PCdoB, PRB)</b>	
Walter Pinheiro	1. José Pimentel
Humberto Costa	2. Acir Gurgacz
Ana Rita	3. Lindbergh Farias
Antônio Carlos Valadares	4. Inácio Arruda
<b>Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)</b>	
Flexa Ribeiro	1. Jayme Campos
Lúcia Vânia	2.
<b>Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC)</b>	
Eduardo Amorim	1. Gim
Blairo Maggi	2. Armando Monteiro
<b>PSD</b>	
	1. Sérgio Petecão



7ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir Parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012, adotada em 06 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.", a realizar-se em **19 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 06, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, Senado Federal.

DEPUTADOS	
TITULARES	SUPLENTES
<b>PT</b>	
Geraldo Simões 	1. Jorge Bittar 
José Guimarães 	2. Iriny Lopes
<b>PMDB</b>	
Edinho Bez 	1. Fátima Pelaes
Manoel Junior 	2. Eduardo Cunha
<b>PSD</b>	
Marcos Montes	1. Roberto Santiago 
Eduardo Sciarra	2. Ademir Camilo
<b>PSDB</b>	
Cesar Colnago 	1. William Dib
<b>PP</b>	
Beto Mansur 	1. Cida Borghetti
<b>DEM</b>	
Onyx Lorenzoni 	1. Mendonça Filho 
<b>PR</b>	
Milton Monti	1. Wellington Fagundes
<b>PSB</b>	
Márcio França	1. Glauber Braga 
<b>PDT</b>	
Paulo Pereira da Silva	1. Sueli Vidigal
<b>Bloco (PV, PPS)</b>	
Arnaldo Jardim 	1. Sarney Filho
<b>PTB</b>	
Nelson Marquezelli 	1. Arnaldo Faria de Sá
<b>PSL</b>	
Vitor Paulo	1. Valtenir Pereira





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador VITAL DO RÊGO

**COMISSÃO DESTINADA A ANALISAR A  
MEDIDA PROVISÓRIA Nº595, DE 2012**

**REQUERIMENTO Nº           , DE 2013**

Nos termos regimentais, requiro o aditamento ao Plano de Trabalho da Comissão Mista destinada a analisar a Medida Provisória nº595, de 2012, para incluir como convidado, para participar de audiência pública, um representante da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos – ABREMAR.

Sala das Sessões,

  
Senador VITAL DO RÊGO



8ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir Parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012, adotada em 06 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.", a realizar-se em 20 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30, na Sala de Reuniões nº 02, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, Senado Federal.

SENADORES	
TITULARES	SUPLENTES
<b>Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PV)</b>	
Romero Jucá	1. Ciro Nogueira
Eduardo Braga	2. Lobão Filho
Ricardo Ferraço	3. Vital do Rêgo
Eunício Oliveira	4. Clésio Andrade
Kátia Abreu	5. Sérgio Souza
<b>Bloco de Apoio ao Governo (PT, PDT, PSB, PCdoB, PRB)</b>	
Walter Pinheiro	1. José Pimentel
Humberto Costa	2. Acir Gurgacz
Ana Rita	3. Lindbergh Farias
Antônio Carlos Valadares	4. Inácio Arruda
<b>Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)</b>	
Flexa Ribeiro	1. Jayme Campos
Lúcia Vânia	2.
<b>Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC)</b>	
Eduardo Amorim	1. Gim
Blairo Maggi	2. Armando Monteiro
<b>PSD</b>	
	1. Sérgio Petecão



8ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir Parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012, adotada em 06 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.", a realizar-se em **20 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 02, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, Senado Federal.

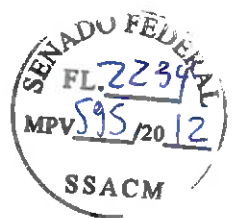
DEPUTADOS	
TITULARES	SUPLENTES
<b>PT</b>	
Geraldo Simões <i>[Handwritten Signature]</i>	1. Jorge Bittar <i>[Handwritten Signature]</i>
José Guimarães <i>[Handwritten Signature]</i>	2. Iriny Lopes <i>[Handwritten Signature]</i>
<b>PMDB</b>	
Edinho Bez <i>[Handwritten Signature]</i>	1. Fátima Pelaes
Manoel Junior <i>[Handwritten Signature]</i>	2. Eduardo Cunha
<b>PSD</b>	
Marcos Montes <i>[Handwritten Signature]</i>	1. Roberto Santiago
Eduardo Sciarra <i>[Handwritten Signature]</i>	2. Ademir Camilo
<b>PSDB</b>	
Cesar Colnago <i>[Handwritten Signature]</i>	1. William Dib
<b>PP</b>	
Beto Mansur <i>[Handwritten Signature]</i>	1. Cida Borghetti
<b>DEM</b>	
Onyx Lorenzoni <i>[Handwritten Signature]</i>	1. Mendonça Filho <i>[Handwritten Signature]</i>
<b>PR</b>	
Milton Monti <i>[Handwritten Signature]</i>	1. Wellington Fagundes
<b>PSB</b>	
Márcio França <i>[Handwritten Signature]</i>	1. Glauber Braga <i>[Handwritten Signature]</i>
<b>PDT</b>	
Paulo Pereira da Silva <i>[Handwritten Signature]</i>	1. Sueli Vidigal
<b>Bloco (PV, PPS)</b>	
Arnaldo Jardim <i>[Handwritten Signature]</i>	1. Sarney Filho
<b>PTB</b>	
Nelson Markezelli <i>[Handwritten Signature]</i>	1. Arnaldo Faria de Sá
<b>PSL</b>	
Vitor Paulo <i>[Handwritten Signature]</i>	1. Valtenir Pereira <i>[Handwritten Signature]</i>



8ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir Parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012, adotada em 06 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.", a realizar-se em **20 de março de 2013, quarta-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 02, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, Senado Federal.

PARLAMENTARES NÃO INTEGRANTES DA COMISSÃO

- Cláudio Pety - dep. Cláudio Pety



CONGRESSO NACIONAL

**ATO DO PRESIDENTE DA MESA DO  
CONGRESSO NACIONAL Nº 10 , DE 2013**

**O Presidente da Mesa do Congresso Nacional**, cumprindo o que dispõe o § 1º do art. 10 da Resolução nº 1, de 2002-CN, faz saber que, nos termos do § 7º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001, a **Medida Provisória nº 595**, de 6 de dezembro de 2012, publicada no Diário Oficial da União no dia 7, do mesmo mês e ano, 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”, tem sua vigência prorrogada pelo período de sessenta dias.

Congresso Nacional, 08 de março de 2013.

Senador Renan Calheiros  
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

Recibido às 14h24  
de 8/3/13  
Nycost

SENADO FEDERAL  
Secretaria de Expediente  
Certifico que a matéria foi  
publicada no DOU  
em 11 / 03 / 13  
Celso Dias dos Santos  
Diretor





# DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

República Federativa do Brasil - Imprensa Nacional

Em circulação desde 1º de outubro de 1862

Ano CL Nº 47

Brasília - DF, segunda-feira, 11 de março de 2013



SEÇÃO

1

## Sumário

	PÁGINA
Atos do Congresso Nacional.....	1
Atos do Senado Federal.....	1
Presidência da República.....	2
Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.....	7
Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação.....	8
Ministério da Cultura.....	9
Ministério da Defesa.....	10
Ministério da Educação.....	12
Ministério da Fazenda.....	15
Ministério da Justiça.....	31
Ministério da Previdência Social.....	42
Ministério da Saúde.....	43
Ministério das Cidades.....	67
Ministério das Comunicações.....	67
Ministério de Minas e Energia.....	75
Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.....	85
Ministério do Esporte.....	92
Ministério do Meio Ambiente.....	93
Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.....	95
Ministério do Trabalho e Emprego.....	95
Ministério dos Transportes.....	99
Conselho Nacional do Ministério Público.....	99
Ministério Público da União.....	99
Tribunal de Contas da União.....	113
Poder Judiciário.....	117
Entidades de Fiscalização do Exercício das Profissões Liberais.....	117

## Atos do Congresso Nacional

### ATO DO PRESIDENTE DA MESA DO CONGRESSO NACIONAL Nº 8, DE 2013

O PRESIDENTE DA MESA DO CONGRESSO NACIONAL, cumprindo o que dispõe o § 1º do art. 10 da Resolução nº 1, de 2002-CN, faz saber que, nos termos do § 7º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001, a Medida Provisória nº 593, de 5 de dezembro de 2012, publicada no Diário Oficial da União no dia 6, do mesmo mês e ano, que "Altera a Lei nº 12.513, de 26 de outubro de 2011, que institui o Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego - Pronatec, para ampliar o rol de beneficiários e ofertantes da Bolsa-Formação Estudante; e dá outras providências", tem sua vigência prorrogada pelo período de sessenta dias.

Congresso Nacional, 8 de março de 2013.  
Senador RENAN CALHEIROS  
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

TABELA DE PREÇOS DE JORNALS AVULSOS		
Páginas	Distrito Federal	Demais Estados
de 02 a 28	R\$ 0,30	R\$ 1,80
de 32 a 76	R\$ 0,50	R\$ 2,00
de 80 a 156	R\$ 1,10	R\$ 2,60
de 160 a 250	R\$ 1,50	R\$ 3,00
de 254 a 500	R\$ 3,00	R\$ 4,50

- Acima de 500 páginas = preço de tabela mais excedente de páginas multiplicado por R\$ 0,0107

Este documento pode ser verificado no endereço eletrônico <http://www.in.gov.br/assinadocd.html>, pelo código 00012013031100001

### ATO DO PRESIDENTE DA MESA DO CONGRESSO NACIONAL Nº 9, DE 2013

O PRESIDENTE DA MESA DO CONGRESSO NACIONAL, cumprindo o que dispõe o § 1º do art. 10 da Resolução nº 1, de 2002-CN, faz saber que, nos termos do § 7º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001, a Medida Provisória nº 594, de 6 de dezembro de 2012, publicada no Diário Oficial da União no dia 7, do mesmo mês e ano, que "Altera a Lei nº 12.096, de 24 de novembro de 2009, quanto à autorização para concessão de subvenção econômica em operações de financiamento destinadas a aquisição e produção de bens de capital e a inovação tecnológica; altera a Lei nº 11.529, de 22 de outubro de 2007, quanto à concessão de subvenção econômica em operações destinadas a financiamentos a diferentes setores da economia; altera a Lei nº 12.409, de 25 de maio de 2011, quanto à concessão de subvenção econômica em financiamentos destinados a beneficiários localizados em Municípios atingidos por desastres naturais; e altera a Lei nº 12.712, de 30 de agosto de 2012, que autoriza a concessão de subvenção econômica às instituições financeiras oficiais federais nas operações de crédito para investimentos no âmbito do Fundo de Desenvolvimento da Amazônia - FDA e do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste - FIDNE", tem sua vigência prorrogada pelo período de sessenta dias.

Congresso Nacional, 8 de março de 2013.  
Senador RENAN CALHEIROS  
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

### ATO DO PRESIDENTE DA MESA DO CONGRESSO NACIONAL Nº 10, DE 2013

O PRESIDENTE DA MESA DO CONGRESSO NACIONAL, cumprindo o que dispõe o § 1º do art. 10 da Resolução nº 1, de 2002-CN, faz saber que, nos termos do § 7º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001, a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012, publicada no Diário Oficial da União no dia 7, do mesmo mês e ano, 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", tem sua vigência prorrogada pelo período de sessenta dias.

Congresso Nacional, 8 de março de 2013.  
Senador RENAN CALHEIROS  
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

### ATO DO PRESIDENTE DA MESA DO CONGRESSO NACIONAL Nº 11, DE 2013

O PRESIDENTE DA MESA DO CONGRESSO NACIONAL, cumprindo o que dispõe o § 1º do art. 10 da Resolução nº 1, de 2002-CN, faz saber que, nos termos do § 7º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001, a Medida Provisória nº 596, de 6 de dezembro de 2012, publicada no Diário Oficial da União no dia 7, do mesmo mês e ano, que "Abre crédito extraordinário, em favor dos Ministérios do Desenvolvimento Agrário e da Integração Nacional, no valor de R\$ 573.330.080,00, para os fins que especifica", tem sua vigência prorrogada pelo período de sessenta dias.

Congresso Nacional, 8 de março de 2013.  
Senador RENAN CALHEIROS  
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

## Atos do Senado Federal

Faço saber que o Senado Federal aprovou, e eu, Renan Calheiros, Presidente, nos termos do art. 48, inciso XXVIII, do Regimento Interno, promulgo a seguinte

### RESOLUÇÃO Nº 1, DE 2013

Altera o Regimento Interno do Senado Federal para regulamentar a competência, prevista no inciso XV do art. 52 da Constituição Federal, de avaliar o Sistema Tributário Nacional e as administrações tributárias dos entes federados.

O Senado Federal resolve:

Art. 1º O Regimento Interno do Senado Federal passa a vigorar acrescido do seguinte art. 99-A:

"Art. 99-A. A Comissão de Assuntos Econômicos compete, ainda, avaliar periodicamente a funcionalidade do Sistema Tributário Nacional, em sua estrutura e seus componentes, e o desempenho das administrações tributárias da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios."

Art. 2º O Capítulo IV do Título X do Regimento Interno do Senado Federal passa a vigorar acrescido da seguinte Seção II-A:

#### Seção II-A Da Atribuição Estabelecida no art. 52, XV, da Constituição Federal

Art. 393-A. A avaliação de que trata o art. 99-A será realizada anualmente por grupo de Senadores da Comissão de Assuntos Econômicos designados pelo Presidente da Comissão.

Art. 393-B. Para atender aos objetivos da avaliação prevista no art. 52, XV, da Constituição Federal, o Senado poderá solicitar informações e documentos à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, compreendidos os três Poderes e os órgãos e entidades da administração direta e indireta, além do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaez) e de outras instituições da sociedade organizada.

Art. 393-C. Serão observados os seguintes prazos nos trabalhos de avaliação periódica do Sistema Tributário Nacional:  
I - para recebimento de documentos e informações, até 15 de março;  
II - para realização de audiências públicas, até 30 de abril;  
III - para apresentação do relatório final, até 30 de junho.  
Parágrafo único. Os prazos estabelecidos no caput deste artigo poderão ser modificados por deliberação da Comissão de Assuntos Econômicos.

Art. 393-D. A funcionalidade do Sistema Tributário Nacional será avaliada considerando-se, entre outros, os seguintes aspectos:  
I - complexidade e qualidade da legislação;

II - custos de conformidade à normatização tributária;

III - qualidade dos tributos, especialmente quanto:

- a) à justiça fiscal;
- b) ao atendimento às necessidades orçamentárias;
- c) ao custo das obrigações acessórias;
- d) à carga tributária;

IV - equilíbrio federativo, especialmente quanto:

- a) à participação da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios no total da receita tributária, antes e depois das transferências constitucionais e legais;

## AVISO

CIRCULOU EM 08/3/2013 A EDIÇÃO EXTRA Nº 46-A  
Também disponível no endereço: [www.in.gov.br](http://www.in.gov.br) - Pesquisa nos Jornais

Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2001, que institui a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.

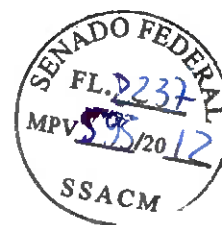





SENADO FEDERAL  
SECRETARIA-GERAL DA MESA  
SECRETARIA DE COMISSÕES  
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES MISTAS

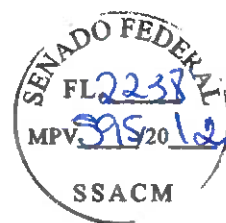
**ATA DA 6ª REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA DESTINADA A EXAMINAR E EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 595, DE 2012 ADOTADA EM 6 DE DEZEMBRO DE 2012 E PUBLICADA EM 07 DE DEZEMBRO DE 2012, QUE “DISPÕE SOBRE A EXPLORAÇÃO DIRETA E INDIRETA, PELA UNIÃO, DE PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS E SOBRE AS ATIVIDADES DESEMPENHADAS PELOS OPERADORES PORTUÁRIOS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS”, DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 54ª 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 6ª 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





13/03/2013

– 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, estaríamos 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 brasis 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





13/03/2013

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.

Containerização.

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 compôs 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 campanha.)*

**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 conseqüentemente 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





13/03/2013

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 esclarecimento 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,





13/03/2013

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 integramos 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 percam 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 135ª. 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





13/03/2013

idades 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 containerização 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.





13/03/2013

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 percebamos 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 SRª KÁTIA ABREU** (PSD – TO) – Pela ordem, Sr. Presidente.

Eu gostaria de sugerir uma coisa a mais à CNT. Que distribuisse 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.

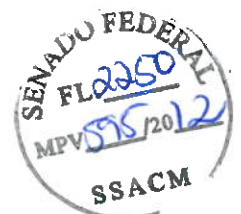
Os itens mais relevantes foram os gastos com a praticagem – que já foi um assunto abordado aqui e ainda é um elemento grande em termos de composição de custo – gastos com rebocadores, gastos com mão de obra avulsa.

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





13/03/2013

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.





13/03/2013

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





13/03/2013

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 privadamente 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 campanha.)*

**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 campanha.)*

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<sup>as</sup> seria aprová-la 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<sup>as</sup>, mas por parte dos debates que estão sendo feitos dentro do Parlamento.

Digo a V. Ex<sup>as</sup>: 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<sup>as</sup> 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 capitâneas hereditárias. 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<sup>a</sup> 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.





13/03/2013

Se for de consenso, eu proporia que a gente já considerasse isso rapidamente enquanto temos quórum. Mas fica a critério de V. Ex<sup>a</sup>, 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<sup>as</sup>.

**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. Dezesesseis 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<sup>a</sup> 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 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 SRª 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 campanha.*)

**A SRª 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 OGMs 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





equivocos 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 campanha.)

**A SRª 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 equivocos, 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 SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO)** –... do Congresso Nacional. Acho que é muito importante que essa transparência seja garantida.

(Soa a campanha.)

**A SRª 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 campanha.)*

**A SRª 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 SRª 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 SRª 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 SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO)** – Pela ordem, Sr. Presidente.

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

*(Soa a campanha.)*

**A SRª 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 campanha.)*





13/03/2013

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 SRª 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 SRª 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 SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Sr. Presidente, eu gostaria de pedir a V. Exª, 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.

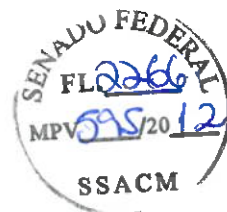
Bom, Sr. Presidente, o nosso problema com a medida provisória é que ela mantém o sistema público – e é bom dizer que, quando se fala em sistema público, é um público com concessão privada – e cria um novo sistema. Esse novo sistema, que muitos defendem porque compraram o terreno antes – talvez estejam 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 SRª 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.

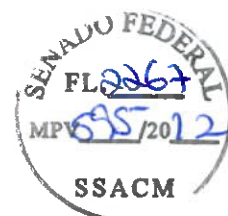
Em seguida, o Deputado Edinho Bez.

É direito regimental da Senadora.

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

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

A SRª 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<sup>a</sup>.

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<sup>a</sup> entender respondê-las. V. S<sup>a</sup>, antes da medida provisória, era a favor ou contra a Lei dos Portos? E qual a recomendação do setor empresarial, através de V. S<sup>a</sup>, à Presidente Dilma Rousseff sobre a Lei de Portos? Ela era boa ou ruim na avaliação de V. S<sup>a</sup>? 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<sup>a</sup> 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 afirmando, 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<sup>a</sup> em nome da ação empresarial. De repente, o próprio Governo mudou de opinião ou não entendeu as informações, sugestões de V. S<sup>a</sup>. 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<sup>a</sup> 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. Gerdaud 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 barçaça 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.





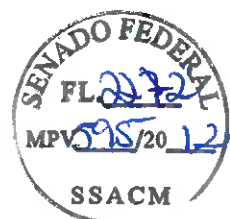
Por outro lado, se ela traz questões fundamentais e de avanço... E eu vou deixar uma pergunta para todos, até porque o Dr. Gerdau colocou e o Bruno também, quando disse que é necessário flexibilizar a questão da gestão. Na minha visão, há um equívoco enorme, um vetor contrário.

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 Aíckmin 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.





13/03/2013

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 campanha.)*

**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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> e ao nosso Presidente: tenho certeza de que V. Ex<sup>a</sup> 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.

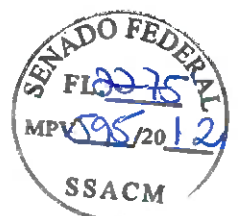
Sr. Presidente, finalmente conseguimos aí encontrar parte das pessoas ou aquelas que, de alguma maneira, enxergam na medida provisória algum avanço. De todas as audiências esta é a primeira das reuniões em que nós conseguimos ver algumas pessoas a elogiar.

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. Gerdaud falou aqui, na possibilidade de que, em eventual prorrogação ou adequação, se tenha, lá na





13/03/2013

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. Exª 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





13/03/2013

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,





13/03/2013

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 arduamente 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





13/03/2013

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<sup>a</sup> 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. Falo 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





13/03/2013

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 SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO)** – Dr. Gerda, 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. Gerda.

**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.





13/03/2013

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

Pedimos desculpas ao Dr. Paulo Godoy. V. S<sup>a</sup> chegou atrasado, o que entendemos – V. S<sup>a</sup> 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.)*





Câmara dos Deputados  
Deputado Federal **MANOEL JUNIOR**

## COMISSÃO DESTINADA A ANALISAR A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 595 DE 2012

**REQUERIMENTO Nº DE 2013**  
(Do Sr. Manoel Junior)

Requerimento de aditamento  
ao Plano de Trabalho da  
Comissão Mista da MP 595 de  
2012.

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, requeiro o aditamento ao Plano de Trabalho da Comissão Mista destinada a analisar a Medida Provisória nº 595 de 2012, para incluir como convidada na audiência Pública do próximo dia 20/03/2013, a Dra. SILVIA HELENA DE ALENCAR FELISMINO, Presidente do SINDIRECEITA – Sindicato Nacional dos Analistas Tributários da Receita Federal do Brasil.

  
Manoel Junior  
Deputado Federal (PMDB/PB)



## Comissão Mista da Medida Provisória nº 595, de 2012

### Requerimento nº            de 2013. (Do Sr. Márcio França)

**Requer a realização de Audiência Pública  
para debater a MP 595/2012.**

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, requero a realização de audiência pública para debater a MP 595/2012, com a presença dos seguintes convidados:

- **Eduardo Campos** – Governador do Estado de Pernambuco;
- **Jaques Wagner** – Governador do Estado da Bahia;
- **Tarso Genro** – Governador do Estado do Rio Grande do Sul;
- **Paulo Alexandre Barbosa** – Prefeito Municipal de Santos (SP) e Presidente da Associação Brasileira de Municípios Portuários (ABMP)

### **Justificativa**

O presente requerimento visa propiciar à Comissão Mista a oportunidade de ouvir três governadores que poderão expressar importante contribuição sobre os impactos da nova Lei que estamos debatendo nos Portos com delegação aos Estados. Da mesma forma, será importante a contribuição do Presidente da ABMP sobre os impactos da nova Lei de Portos nos Municípios portuários.

Sala da Comissão, em 13 de março de 2013.

  
**Deputado Márcio França (PSB/SP)**

Aprovado em \_\_ / \_\_ / \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Deputado JOSÉ GUIMARÃES  
Presidente da Comissão

## REQUERIMENTO Nº \_\_\_\_\_, DE 2013 – MPV 595/2012

Requer inclusão de convidado para participar como expositor na audiência pública para debater a Medida Provisória nº 595, 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”.

Senhor Presidente,

Requeiro a Vossa Excelência, nos termos regimentais, a inclusão da Sua Excelência **Gleisi Hoffmann**, Ministra-Chefe da Casa Civil da Presidência da República, na realização de audiência pública para debater a Medida Provisória nº 595, de 2012.

Sala das Comissões, em 13 de março de 2013.



Deputado ARNALDO JARDIM



**Comissão Mista destinada a analisa a MP 595/112**

**( Sr Deputado Wellington Fagundes)**

Requer seja realizada diligência no Porto de Santos para contribuir com os aprimoramentos ao texto da MP 595/12, sobre o sistema Portuário.

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, requeiro realização de diligência pública pelos membros desta Comissão Mista, MP 595/12, ao Porto de Santos, na cidade de Santos, SP.

**Justificação**

O Porto de Santos se destaca estrategicamente no âmbito das relações comerciais brasileiras.

Por tal razão, sugiro uma visita técnica pelos membros desta comissão com o objetivo de avaliar o estado atual das operações portuárias nos terminais públicos e privados (Terminais de contêineres e granéis), bem como conhecer o processo de expansão de novos terminais e infraestrutura de acessos, e assim prover subsídios para o aprimoramento do texto proposto pela Medida Provisória 595/2012, que dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de Portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

Conto com o apoio dos nobres pares na aprovação desta iniciativa.

Sala das Comissões, em 13/03/2013

  
**Deputado Wellington Fagundes**

(PR/MT)