



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 VII

ASSUNTO: Direito comercial e econômico - Jurídico



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 VII)



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

ATA DA 7ª REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA DESTINADA A EXAMINAR E EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 595, ADOTADA EM 7 DE DEZEMBRO DE 2012, QUE "DISPÕE SOBRE A EXPLORAÇÃO DIRETA E INDIRETA, PELA UNIÃO, DE PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS E SOBRE AS ATIVIDADES DESEMPENHADAS PELOS OPERADORES PORTUÁRIOS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS", DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 54ª LEGISLATURA, REALIZADA NO DIA 19 DE MARÇO DE 2013, ÀS 14H30, NO PLENÁRIO Nº 6, DA ALA SENADOR NILO COELHO, DO SENADO FEDERAL.

Às catorze horas e cinquenta e dois minutos do dia dezenove 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 Romero Jucá, Humberto Costa, Ana Rita, José Pimentel, Flexa Ribeiro, Eduardo Amorim, Blairo Maggi; e dos Deputados Geraldo Simões, José Guimarães, Jorge Bittar, Edinho Bez, Manoel Júnior, Roberto Santiago, Cesar Colnago, Beto Mansur, Onyx Lorenzoni, Mendonça Filho, Glaber Braga, Nelson Marquizezelli. Deixam de comparecer os demais membros. Havendo número regimental, a Presidência declara aberta a presente Reunião destinada à realização de Audiência Pública para debater a Medida Provisória. O Presidente convida os expositores Paulo Morceli, Superintendente de Gestão da Oferta da Diretoria de Política Agrícola e Informações da Companhia Nacional de Abastecimento; Eugênio Pio Costa, Diretor de Licenciamento Ambiental Substituto do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA; Ronaldo Lazaro Medina, Assessor do Gabinete do Secretário da Receita Federal do Brasil; Silvia Helena de Alencar Felismino, Presidente do Sindicato Nacional dos Analistas-Tributários da Receita Federal do Brasil – Sindreceita; para integrarem a mesa e, nessa ordem, realizarem suas respectivas exposições. Ao término das exposições, o Senhor Presidente dá início à fase de interpelações parlamentares, bem como de réplicas e tréplicas dos convidados. Fazem uso da palavra os seguintes Parlamentares: Deputado Roberto Santiago, Deputado Paulo Pereira da Silva, Deputado Mendonça Filho, Deputado Geraldo Simões, Deputado César Colnago, Deputado Edinho Bez, Deputado Beto Mansur, Deputado Manoel Júnior. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a Reunião às dezesseis horas e trinta e sete minutos, lavrando eu, Marcos Machado Melo, Secretário da Comissão, a presente Ata, que, lida e aprovada, será assinada pelo Presidente, Deputado José Guimarães, e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com o registro das notas taquigráficas.

Deputado José Guimarães
Presidente





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

SF - 1

MP 595/2012 (7ª Reunião)

19/03/2013

(Texto com revisão.)

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Boa tarde a todas e a todos. Declaro aberta a 7ª Reunião da Comissão Mista, destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012.

Conforme nossa agenda, o Relator não está presente. Já chegará o Relator adjunto, de forma que, com alguns parlamentares presentes, nós vamos iniciar nossa audiência pública, até em respeito aos nossos convidados. Vou chamá-los à mesa.

Sr. Eugênio Pio Costa, Diretor de Licenciamento Ambiental do Ibama.

Não se encontra? *(Pausa.)*

Sr. Ronaldo Lázaro Medina, assessor do Secretário da Receita Federal do Brasil.

Srª Silvia Helena de Alencar Felismino, Presidente do Sindireceita. Está aqui.

Sr. Paulo Morceli, Superintendente de Gestão da Oferta da Diretoria de Política Agrícola e Informações (Dipai), da Conab.

Registramos apenas uma ausência. Nossos convidados já estão à mesa. Vamos aguardar a chegada do Relator adjunto. *(Pausa.)*

Concedo a palavra ao Sr. Paulo Morceli pelo tempo de dez minutos.

O SR. PAULO MORCELI – Boa tarde a todos.

A ideia aqui é passar, rapidamente, algumas informações sobre o agronegócio brasileiro, sobre a agricultura e a pecuária no Brasil, para que os senhores tenham ideia de um dos grandes setores demandantes de infraestrutura portuária no Brasil.

Por favor.

Estamos mostrando aqui a evolução da produção agrícola brasileira, tomando por base a safra 2006-2007, onde vemos que, nesse período, tivemos um crescimento de quase 300% em termos de produção, e graças à incorporação de produtividade.

Por favor, próximo.

O mapa de baixo nos mostra a evolução do deslocamento da produção. É importante notarmos que esse aumento da produtividade se deu por conta desse deslocamento: saiu de áreas onde a produtividade era menor e foi para áreas mais produtivas, sendo que hoje o Centro-Oeste responde por 75% da safra brasileira.

Por favor, próximo.

Aqui é a produção de carne, onde vemos também uma evolução bastante importante: a carne de frango, com 310% de aumento; a suína, um pouco menos, e a carne bovina teve alguns períodos de rebaixa no último período, mas é uma produção também bastante relevante.





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

SF - 2

MP 595/2012 (7ª Reunião)

19/03/2013

Por favor.

Graças a esse desempenho da agricultura, podemos ter uma balança comercial, hoje... Este ano que passou fechou com superávit de US\$20 bilhões, sendo que só o agronegócio trouxe um ganho de US\$80 bilhões, enquanto os demais setores trouxeram um déficit de US\$60 bilhões; ou seja, se não houvesse esse empenho do setor agrícola, nós certamente estaríamos trabalhando com dados negativos.

Por favor.

Aqui é a posição do Brasil quanto à produção e exportação. Vemos que, em vários produtos, estamos atingindo o patamar de maior produtor mundial. E, da mesma forma, também nas exportações. No caso do milho, por exemplo, nós aqui éramos o quarto exportador – são dados de 2001 – e já para este ano devemos atingir a cifra de segundo exportador mundial.

Por favor, próximo.

Aqui são exportações brasileiras em termos de demanda por fluxo portuário. Então, nós estamos aqui com a soja, que é o grande carro-chefe da agricultura brasileira; com os cereais, que aqui foram impulsionados grandemente por conta do milho; e com o café, que é um produto tradicional, do qual vem sendo mantida uma exportação bastante constante.

Por favor.

Exportação de carnes. Há algum tempo, nós somos os primeiros exportadores mundiais e continuamos em evolução. Com a carne bovina, temos ganhado bons mercados; e, com a carne suína, o Brasil tem também uma presença quase constante no mercado internacional.

Por favor.

Frutas. Somos também um importante exportador de frutas. Exportamos cerca de 1 milhão de toneladas de frutas frescas por ano. Em nozes, castanhas e frutas secas, a nossa participação é bem menor.

Por favor.

Falamos todo tempo em exportação, mas nós também somos usuários bastante intensos nas importações. Aqui nós estamos citando o caso dos fertilizantes, em que nós participamos, a agropecuária brasileira, com uma demanda em torno de 7 milhões de toneladas por ano.

Por favor.

Uma coisa importante: nós estamos aqui mostrando o Porto de Santos, a exportação de 2012. Vemos que basicamente 60% das exportações de milho e soja no Porto de Santos vieram do Mato Grosso, enquanto em São Paulo, no porto de sua origem, as exportações são menores, graças à produção menor nesse Estado.

Por favor.





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

SF - 3

MP 595/2012 (7ª Reunião)

19/03/2013

No Paraná, é o inverso. O produto produzido no próprio Estado é o que representa o grande fluxo de exportação nesse porto. E, de qualquer forma, o Mato Grosso também tem uma participação bastante importante.

Por favor.

A agricultura brasileira tem uma vantagem em relação a muitas agriculturas mundiais, que é o fato de trabalhar em dois sistemas de safra diferentes. Então, nós vemos aqui claramente que, para a soja, usamos os portos durante o período do início do ano, basicamente de março a julho; e, para o milho, nós usamos os portos no final do ano. Com isso, conseguimos fazer uma flexibilização, vamos dizer assim, porque, a despeito de trazer todo o impacto ao porto, com uma quantidade bastante grande de produtos exportados, nós estamos falando aqui de 57 milhões de toneladas. Graças a essa distribuição, impacta-se um pouco menos a infraestrutura portuária.

Por favor.

Aqui mostramos o caso do milho, com que se trabalha mais no final do ano, mas é relevante nós observarmos que o Porto de Santos é o principal porto exportador, vindo, como segundo colocado, o Porto de Paranaguá. Os outros portos que estão aqui relacionados têm uma participação bem pequena.

Por favor, o próximo.

No caso da soja, também Santos é o porto relevante, e Paranaguá é o segundo porto exportador.

Por favor.

Toda essa complicação de produto que é colhido em tempo recorde – tem que levar para o porto, tem que exportar para aproveitar preços e aproveitar a área para plantar a segunda safra – ocasiona essas filas que eram muito comuns no Paraná em épocas passadas. Essas aí são as filas lá do Paraná. Hoje não existem mais, porque o Paraná adotou um sistema de retenção desse fluxo no terminal, no estacionamento que ele tem na própria região portuária. Hoje só é permitido o caminhão descer se o navio estiver nomeado. Então, isso faz com que os caminhões não impactem mais essa questão. Mas isso acontece. Aconteceu hoje e está acontecendo neste ano no Porto de Santos e também em alguns terminais ferroviários.

Essa estratégia aqui é bastante interessante, porque se tirou um grande problema do Porto de Paranaguá, mas fez com que a mercadoria ficasse retida na região de produção, está certo? Então, nós não ganhamos fluxo de transporte; o que nós ganhamos foi só uma gestão melhor da área portuária.

Por favor, o próximo.

Nós fizemos, no dia 13, uma reunião com o setor exportador. Estavam presentes os exportadores de grãos, carnes e fibras. E, a despeito da questão da retenção do produto em nível de produtor, sob o ponto de vista dos exportadores, a fila de caminhões, a organização da fila de caminhões para eles é uma boa política.





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

SF - 4

MP 595/2012 (7ª Reunião)

19/03/2013

Eles reclamaram da falta de integração dos vários agentes que atuam em portos, pois isso dá algum *delay* no tratamento dos documentos. Questionaram bastante a falta de eficiência da ALL, que é a principal ferrovia que serve a esse setor. Pediram para eliminar os tempos entre turnos que há no Porto de Paranaguá. Com isso, eles estimam que, só com meia hora entre um turno e outro, o que se perde corresponderia a deixar de embarcar cinco navios de 60 mil toneladas por mês. Reclamam a falta de fiscais em Itacoatiara e Vitória. Pedem para dilatar o prazo da Lei de Caminhoneiros e pedem para que se dinamize o uso dos certificados de portos brasileiros.

(Soa a campanha.)

O SR. PAULO MORCELI – Por favor, o próximo.

É também uma demanda que se faça um sistema de transporte usando os portos do Norte. Com isso, você reduziria o custo de transporte e o impacto dos portos do Sul.

Por favor.

Bom, sob o ponto de vista da agropecuária brasileira, o que a gente tem de concreto é que ela produz e continuará aumentando a demanda pelos portos brasileiros. Está certo? E nós vamos sempre trabalhar com cargas de grandes volumes e de baixo valor agregado. Há uma forte concentração no tempo, porque ela precisa ser colhida num tempo certo e precisa ser escoada para aproveitar os mercados favoráveis. Necessita de novos roteiros de embarque e desembarque, usando principalmente a...

(Interrupção do som.)

O SR. PAULO MORCELI – Bom, a medida provisória, no nosso entender, permitirá um aumento dos investimentos em infraestrutura portuária, o que seria bastante interessante, melhoraria os aspectos operacionais e reduziria os custos dos embarques brasileiros, que nós temos como um dos custos bastante relevantes no custo de exportação brasileiro.

Bem, é isso.

Muito obrigado. Obrigado pelo adicional de tempo.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE. *Fazendo soar a campanha.*) – Obrigado, meu caro Paulo.

Vamos ouvir o Eugênio Pio Costa. E, no plenário 7, as pessoas que não conseguiram entrar aqui na sala... O que faltam hoje são parlamentares, mas o plenário está lotado. No plenário 7, há um telão. As pessoas que não conseguirem podem assistir ao vivo.

Sr. Eugênio Pio Costa.

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Boa tarde a todos.

Meu nome é Eugênio. Eu trabalho no Ibama. Sou analista ambiental. Atualmente, ocupo o cargo de coordenador-geral da parte de licenciamento de transporte de mineração, obras civis, e essa parte de portos é conosco lá.





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

SF - 5

MP 595/2012 (7ª Reunião)

19/03/2013

Nós vamos falar um pouquinho do nosso licenciamento ambiental, uma apresentação nossa.

Pode mudar o *slide*, por favor.

Essa é a nossa carteira de empreendimentos, hoje sob responsabilidade do Ibama. Temos hoje 1.522 processos ativos. Há uma demonstração da nossa estrutura, do que a gente atende ali por rodovias, áreas de petróleo e gás, linhas de transmissão, a parte de hidroelétricas, ferrovias, mineração.

O Ibama foca em grandes empreendimentos. E todos os empreendimentos são estruturantes para o País e importantes para o desenvolvimento.

Próximo, por favor.

Esta é a nossa estrutura organizacional, da Diretoria de Licenciamento Ambiental (Dilic), específica. Nós temos a Coordenação Geral de Petróleo e Gás (CGPEG), a Coordenação Geral de Infraestrutura de Energia Elétrica (CGENE), e de Transporte, Mineração e Obras Civas (CGTMO).

A Coordenação Geral de Petróleo e Gás se divide em três: Coordenação de Produção, Coordenação de Exploração e uma Unidade Avançada de Licenciamento Ambiental Especializado, que fica no Nordeste.

A Coordenação Geral de Energia tem uma parte de térmicas, dutos e transmissão dessa energia. A outra é uma específica para geração, de hidrelétricas – licenciamento específico de hidrelétricas.

A coordenação pela qual sou responsável atualmente é de Transporte, Mineração e Obras Civas. Há uma Coordenação de Portos, Aeroportos e Hidrovias, que é de responsabilidade da Copah, cuja coordenadora, a Mariana, está aqui e trabalha comigo. Existe a Coordenação de Transporte (Cotra), responsável pelo licenciamento de rodovias e ferrovias, e a Coordenação de Mineração e Obras Civas (Comoc).

Próximo, por favor.

Hoje, a nossa equipe, especificamente para essa área de portos, é composta de 19 analistas ambientais. Ali, temos o meio em que os profissionais atuam. Pelo volume de trabalho que temos hoje, trata-se de uma equipe pequena. Para atender à demanda existente na área portuária, precisaremos ter uma equipe com o dobro desse quadro, para atender e cumprir os prazos.

Os empreendedores querem ser atendidos o mais rapidamente possível, e temos de fazer esse atendimento cumprindo os prazos esperados.

Próximo, por favor.

Aqui temos uma ideia do que produzimos de documentos. Esses são documentos técnicos, senhores: pareceres, notas técnicas, autorizações emitidas por nós, pela nossa equipe. Então, pode-se ter uma ideia do que é produzido normalmente de documentos por mês, gerados por esses analistas. Esses são produzidos só por essa equipe. Se pegarmos a produtividade de cada analista,





daquilo que é gerado lá, veremos que é uma produtividade elevada. Esses técnicos já trabalham no limite. Não há como aumentar essa demanda sem aumentar a minha equipe de trabalho. Então, para vocês terem uma idéia, temos aqui 2011 e 2012, e a média está sempre mantida.

Próximo, por favor.

Especificidade da área portuária. O planejamento do atendimento às demandas de licenciamento ambiental na área de portos, estaleiros e dragagens deve considerar as especificidades das análises necessárias para a avaliação desses impactos ambientais associados, principalmente, a saber:

Modelagens hidrodinâmicas: essas análises são necessárias para avaliação do impacto da estrutura a ser instalada na linha de costa. Então, para qualquer empreendimento que vou instalar, precisarei de estruturas de apoio (molhe, quebra-mar), que vão alterar a dinâmica da linha de costa, podendo causar impactos ambientais, como a erosão de costa de praia ou a deposição de material – retirada de um material para outro. Portanto, deve-se estar muito atento a isso.

Essas modelagens normalmente não são trabalhos simples de serem feitos, são difíceis e não são rápidos. São atividades em que se deve ter bastante cuidado.

A parte de geoquímica, ecotoxicologia e bioacumulação: essas avaliações são obrigatórias para atender ao que hoje está na lei, ao que está na resolução do Conama, na parte que trata de dragagem. E o que se faz com esse material que foi dragado, se, por exemplo, for material contaminado? Deve-se dar uma destinação correta para esse material. Todo esse cuidado deve ser tomado no licenciamento.

Próximo, por favor.

Impacto sobre ambientes sensíveis: exclusivamente costeiros e marinhos, manguezais, áreas de marismas, recifes de coral, restinga e costões. Dependendo do que se vai fazer, do empreendimento que será feito, ele poderá impactar essas áreas. E essas áreas são importantes também para se conservar essa biodiversidade. As áreas de manguezais são berçários para diversas espécies. Então, por tudo isso, temos de ter cuidado com esses locais.

Interação com outros empreendimentos portuários: grande parte dos portos está situada em estuários e baías – Laguna dos Patos, Baía da Babitonga, Baía de Paranaguá, Estuário de Santos, Baía de Todos os Santos. Já existem diversos empreendimentos ali instalados, e existem aqueles impactos chamados sinérgico-cumulativos; ou seja, ao se instalar um novo empreendimento, impacta-se aquela área mais do que se espera. A conta não seria 1+1, mais teria um número a mais, que poderia ser x ou y. Está certo?

Considerar, na análise de viabilidade desse empreendimento, os estudos dos monitoramentos dos demais colocalizados. Então, eu tenho de considerar todos os outros empreendimentos que existem naquela região.





O planejamento de ocupação de áreas tem sido trazido à decisão pelo licenciamento ambiental. Então, normalmente, essa ocupação do território é sempre submetida, lá no âmbito do licenciamento ambiental federal, ao Ibama.

Próximo, por gentileza.

Procedimentos implementados pelo Ibama. As regularizações portuárias têm sido feitas por meio de Termo de Compromisso, das Portarias nºs 424 e 425, de 2011. O licenciamento será baseado no RCA, estudo ambiental previsto nas portarias, em conjunto com o PDZ do Porto. Avaliação do plano de ocupação da área do porto organizado com o viés ambiental. Prévia aprovação de ocupação de áreas poderá simplificar licenciamentos posteriores.

Então, é importante que, em todas essas áreas portuárias, a ocupação delas já se tenha discutido anteriormente à instalação dos empreendimentos, para nós termos ganhos.

Algumas obras civis em portos que já operam e estão em processo de regularização (por exemplo, reforço, modelagem de cais, obras de infraestrutura na retroárea) têm processo de licenciamento simplificado.

Dragagem de manutenção incorporada na licença. Então, aquelas dragagens para manter a profundidade do canal de navegação dessas áreas portuárias já são contempladas na licença; a gente já dá a licença normal, licença de operação do porto ou licença que está nessa manutenção; já está incorporada à licença de operação.

Próximo, por favor.

Terminais de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado.

A possibilidade de aumento considerável no número de terminais privados no País, em virtude de não exigência de movimentação preponderante de carga própria para instalação dos mesmos, irá aumentar a pressão sobre o meio ambiente e as demandas no licenciamento ambiental. Irá demandar reforço das equipes de licenciamento, tanto em nível federal como estadual; a regulamentação da Lei Complementar nº 140, de 2011, ações para zoneamento ambiental, avaliação ambiental de ocupação dessas áreas, etc. E outros, senhores.

(Soa a campanha.)

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Próximo, por favor.

Pontos de destaque da Medida Provisória nº 595.

Art. 11. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidos de:

I – consulta à autoridade aduaneira;

II – consulta ao respectivo Poder Público municipal; e

III – emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.





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

SF - 8

MP 595/2012 (7ª Reunião)

19/03/2013

O licenciamento prevê a avaliação dos projetos, considerando alternativas locacionais e tecnológicas e a avaliação de impactos ambientais e de estudo ambiental, fase posterior ao TR. Os projetos podem, portanto, sofrer alterações após a emissão do TR.

Hoje, esses contratos de concessão são feitos após a emissão da licença prévia, que atesta a viabilidade daquele empreendimento. Com essa nova proposta, ela será anterior, numa fase anterior que chamamos de Termo de Referência, cujo estudo ainda vai ser elaborado. Isso aí você ainda está na fase conceitual do processo, e não necessariamente está atestada a viabilidade daquele empreendimento. Pode ser que um porto que eu pense em construir em determinado lugar tenha de ser mais bem avaliado para ser...

(Interrupção do som.)

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária – arts. 46 e 47... *(Falha na gravação.)*

Dragagem por resultado, agenda estratégica com SEP e Dnit e reforço de equipes, licenciamento federal e estadual.

Próximo, por favor.

Eu trabalho na Diretoria de Licenciamento Ambiental. O nosso telefone para contato é o 3316-1282. O *email* da diretoria é *dilic.sede@ibama.gov.br*; da coordenação onde trabalho, o *email* é *cgtmo.sede@ibama.gov.br*.

Obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE.) – Obrigado, Eugênio Pio Costa.

Vamos ouvir agora o Sr. Ronaldo Lázaro, assessor do Secretário da Receita Federal do Brasil.

O SR. RONALDO LÁZARO – Obrigado, Deputado. Gostaria de cumprimentar... *(Falha na gravação.)*

No tocante à Medida Provisória nº 595, o que nós temos a afirmar? Quais são as considerações que a Receita Federal tem a apresentar?

Em primeiro lugar, com a legislação fiscal e aduaneira mais recente, nomeadamente a Lei nº 12.350, de 2010, as disposições sobre controle de recintos alfandegados, sobre alfandegamento, requisitos de segurança, requisitos operacionais e toda matéria que diz respeito à técnica de controle aduaneiro, que já estava, digamos, sedimentada em decreto, especialmente o regulamento aduaneiro, tudo isso ganhou um *status* jurídico maior com a lei referida, a Lei nº 12.350.

Nesse aspecto, todos os requisitos técnicos de alfandegamento, de operações, seja para um recinto portuário, aeroportuário, um porto, um recinto alfandegado no interior do País, um recinto dos Correios para operação de remessas postais internacionais, uma base militar, enfim, todas as condições para





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

SF - 9

MP 595/2012 (7ª Reunião)

19/03/2013

alfandegamento e operação estão em outra matriz legal, numa matriz legal própria. Então, não temos hoje nenhuma especificidade no controle aduaneiro, na base jurídica, para distinguir porto, aeroporto, ponto de fronteira. São todos recintos que tratamos como recintos alfandegados, e neles podem ser realizadas operações com vistas à destinação de mercadoria exterior ou à recepção de mercadoria.

Nesse sentido, quero dizer o seguinte. O primeiro aspecto é que, de certa maneira, independente do arranjo institucional, modelo jurídico de exploração de portos, do modelo de operação da atividade portuária, ela própria, todos esses fatores não ferem, não atingem, não impactam a área aduaneira no sentido de criar obstáculos técnico-jurídicos à implementação das suas tarefas; ou seja, há uma harmonia nesse sentido, uma harmonização da legislação no que diz respeito à infraestrutura, seja no âmbito dos aeroportos, seja no dos portos, com a legislação aduaneira do Brasil hoje. Então, nesse aspecto, nós não temos uma consideração maior sobre essa lei.

O que nós percebemos claramente é que a MP nº 595, com a sua possível conversão numa lei, alavancará investimentos privados na área portuária e provavelmente tanto ampliará as instalações portuárias atuais, como induzirá, favorecerá o desenvolvimento de novas instalações portuárias no País – instalações portuárias em sentido amplo. Estamos falando aqui do terminal de carga privativo, do cais público, do terminal de turismo; ou seja, a legislação veio, inclusive, com essa intenção de favorecer o desenvolvimento da infraestrutura na área portuária.

Então, nós vislumbramos aqui, obviamente, um crescimento maior da infraestrutura portuária, e isso provavelmente vai atender às demandas do sistema econômico brasileiro. O primeiro palestrante aqui mostrou claramente o crescimento das exportações e importações no Brasil, especialmente do setor agrícola, mas também temos esse crescimento no setor mineral. Nós temos, do lado das importações, um crescimento sustentado e permanente de produtos industriais, combustíveis, máquinas e equipamentos de que o Brasil precisa para se modernizar, para manter os investimentos. Enfim, nós temos, no geral, nos últimos dez, vinte anos, um crescimento do comércio exterior brasileiro, seja das exportações, seja das importações, bem superior ao do PIB brasileiro.

Portanto, temos essa tendência, até por termos uma plataforma territorial geográfica imensa, ainda muito pouco explorada, e especialmente temos uma reserva territorial agrícola imensa, que pode ser incorporada ao mercado, com produção agrícola, pecuária, e que, provavelmente, terá espaço na economia mundial e que, em grande medida, será exportado.

Pela mesma razão, o setor mineral no Brasil. O Brasil tem um potencial mineral enorme. Provavelmente vamos ter um crescimento da produção mineral no futuro, vamos continuar tendo crescimento da produção mineral, e de exportações, pela própria conformação do Brasil, praticamente um continente no





mundo. Então, nós temos essa vocação imensa para sermos grandes fornecedores de produtos agropecuários e minerais, independentemente do desenvolvimento industrial que, obviamente, é bem-vindo e marcou os últimos 50 no Brasil certamente.

Tudo isso desafia a infraestrutura de logística no Brasil, tanto o transporte rodoviário e ferroviário, como a infraestrutura portuária.

Então, essa medida provisória, na verdade, tem condições de viabilizar maiores investimentos no setor. Nós vamos ter o crescimento das instalações atuais, nós vamos ter diversificação das instalações e crescimento no número de instalações, e mais demanda por trabalho na área aduaneira.

Agora, atrás disso nós temos o quê? O crescimento da produção. Nós temos a produção, o emprego, a renda no Brasil, que vem demandando essa infraestrutura. Então, na verdade, essa MP me parece que dá uma resposta às demandas que já estão presentes, pressionando a nossa infraestrutura em todos os rincões do nosso País, de norte a sul.

Enfim, é óbvio que todas as administrações que fazem controles no âmbito portuário, aeroportuário e de fronteiras em geral, controle sobre comércio exterior, estão sendo desafiadas, já de há muito tempo, por esse vigoroso crescimento dos nossos fluxos de comércio exterior. Vamos ter, evidentemente, uma modificação talvez maior na distribuição regional desses fluxos com o desenvolvimento dessa infraestrutura de transporte dentro do País. É o caso da ligação da malha rodoviária e ferroviária com a rede fluvial e lacustre norte, com alguns projetos que nós temos conhecimento de que o Governo brasileiro vem desenvolvendo. Isso permite uma melhor integração dessas malhas viárias com o desenvolvimento de instalações portuárias nas Regiões Norte e Nordeste do Brasil. São portos recentes, como é o caso de Pecém, por exemplo, que alavanca projetos industriais grandes como a siderúrgica do Ceará. Enfim, isso tudo vem acontecendo. Nós assistimos a isso. Temos sido demandados obviamente. Nós temos um desafio grande na área de gestão de recursos humanos. Estamos sempre atrás das demandas, correndo sempre atrás delas. Enfim, esse é o desafio bom, um problema bom, que é o problema do crescimento econômico.

Nós nos preparamos, em certa medida, com a Lei nº 12.350, com um arcabouço técnico-jurídico para enfrentar a questão de segurança e controle de recintos que devem atuar no comércio exterior.

Os portos e aeroportos estão crescendo muito. Há todo um investimento com o novo regime de exploração, investimentos maciços nos aeroportos; ou seja, nós estamos sendo demandados por todos os lados – na área de controles aduaneiros e demais controles do comércio exterior. Mas é um desafio bem-vindo. Nós precisamos crescer, precisamos dar resposta às demandas do crescimento. Acreditamos que a legislação vá favorecer isso tudo.





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

SF - 11

MP 595/2012 (7ª Reunião)

19/03/2013

Algumas questões técnicas que, talvez, por uma razão, no passado, contemplaram algumas disposições na antiga Lei dos Portos nº 8.630 e, nessas, foram repetidas –...

(*Soa a campainha.*)

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Tenho mais um minuto? (*Pausa.*)

Foram repetidas. Talvez, até pelo fato de estarem lá anteriormente, nós não fomos consultados nessa matéria, na redação disso, e praticamente foram reproduzidas, com um pequeno ajuste aqui e acolá, disposições que estavam na Lei nº 8.630, que, na verdade, eram não originais, no sentido de que nós temos uma base legal que vem da Constituição Federal, do Decreto-Lei nº 3766, Decreto-Lei nº 2.472 e Lei nº 10.833, entre outras leis no País, que já dão todo esse conjunto de competências ao Ministério da Fazenda na área aduaneira.

Então, em grande medida, esse art. 20 que está aqui na 595 é, na verdade, um *bis in idem* em relação à legislação atual. Não seria necessário, à nossa vista, portanto, estarem aqui repetidas disposições que estão em outros dispositivos de lei e que não são específicas na área portuária.

Nós não somos uma administração aduaneira portuária no sentido estrito. Nós somos uma administração aduaneira. Temos um conjunto de institutos legais, em nível de Constituição e lei, que dão abrangência sobre todo o território nacional, independentemente do modal de transporte. Então, é um tanto quanto estranha a permanência desse tipo de artigo numa lei como esta, como está aqui hoje. É só um detalhe técnico. Não há nenhum prejuízo de se manter aqui. Mas é um detalhe técnico, lembrando que nós não separamos a legislação aduaneira por modal. Ela tem outra natureza.

Muito obrigado.

Eu gostaria só de fazer esses comentários.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Vamos ouvir agora a última convidada do dia, Srª Silvia Helena de Alencar Felismino, Presidente do Sindireceita.

A SRª SILVIA HELENA DE ALENCAR FELISMINO – Boa tarde a todos e a todas. Cumprimento a Mesa e o Presidente. Agradeço o convite. Vim preparada para falar uma hora. Vou tentar resumir em dez minutos.

Vamos lá. “Aduana 24 horas. O Brasil não pode parar”. Esse é o mais novo *slogan* do analista tributário. A Medida Provisória nº 595, a exposição de motivos todos conhecem. Nós já podemos passar.

Pode passar.

Eu queria que deixasse no art. 3º só para falar que aumenta a competitividade e o desenvolvimento do País. Daqui a pouco eu falo sobre isso.

Vamos ao art. 20. Por que o analista tributário está aqui? “Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras...” E aí, quando ele explicita o art. 20, fala em “fiscalizar a entrada e a permanência, a





movimentação, a saída de pessoas, veículos, unidades de cargas e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto”.

Bom, quase tudo o que fala o art. 20 é função da Receita Federal e da carreira a que ela pertence, ou seja, a carreira de Auditoria da Receita Federal, de que o analista tributário é membro. Portanto, o analista tributário tem tudo a ver com essa medida provisória.

Aí, para não dizer que nós somos corporativistas e que a nossa visão é uma visão umbilical, nós vamos usar não o estudo do analista tributário, mas o estudo da Firjan.

O que nos traz aqui hoje é um contrassenso. Enquanto o Governo está investindo em infraestrutura para ampliar portos, ampliar infraestrutura de aeroportos... Como o Medina, meu antecessor falou, não importa o modal, a Receita Federal comporta toda a aduana. É um fato. E o Governo está ampliando sua infraestrutura não só em portos, mas inclusive em ferrovias, em fronteiras secas, e a Receita Federal vem restringindo a sua atuação, vem limitando a sua atuação, vem reduzindo o seu horário de atendimento.

Então, como vamos ter uma ampliação de infraestrutura com redução de atendimento? Como vamos conciliar a competitividade, se os órgãos que atuam na fronteira, na aduana, não funcionam 24 horas? Como é que nós vamos ter essa competitividade? Nós estamos tendo aí uma ação contraditória governamental. E por quê? Porque nós vamos entrar num tema extremamente complexo, que é a burocracia corporativa. E é contra isso que o analista tributário luta.

Mas vamos aos temas da Firjan. Vamos sair do nosso umbigo.

Por favor, pode passar lá para a nota técnica da Firjan.

Qual o ganho de competitividade com o funcionamento 24 horas dos órgãos anuentes nos portos brasileiros?

Os portos organizados em terminais de uso privativo movimentaram em 2011 um total de 886 milhões de toneladas de carga, sendo 653,6 milhões referentes ao comércio exterior, 96% do total ou equivalente em milhões de dólares.

Apesar de sua importância, os portos enfrentam diversos gargalos que afetam sua competitividade e que variam desde deficiências nos acessos marítimos e terrestres até a alta burocracia dos processos de entrada e saída de carga. Neste último quesito há um fator que não encontra par em nenhum dos principais portos do mundo: o não funcionamento das entidades anuentes nos portos durante as 24 horas do dia.

E vou além do plantão, porque o fato de termos um plantão não dá a garantia do funcionamento 24 horas. O plantão nem sempre nos garante o atendimento 24 horas. Às vezes, é o *stand by*; está ali para resolver casos excepcionais. Temos que ter um atendimento 24 horas, pleno. Temos que ter um atendimento pleno.





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

SF - 13

MP 595/2012 (7ª Reunião)

19/03/2013

Como vamos concorrer com o resto mundo se, quando chega na parte do atendimento, não temos a mesma competitividade?

Isso é inaceitável isso é inadmissível. Acontece por conta de uma burocracia corporativa.

Próximo, por favor.

Vamos ao quadro comparativo: Xangai, 24 horas; Cingapura, 24 horas; Busan, 24 horas; Roterdã, 24 horas; Los Angeles, 24 horas. Vamos ao Brasil? Santos, 24 horas; funcionamento da Receita Federal: de 9h às 17h; Rio de Janeiro, 24 horas; funcionamento da Receita Federal: de 9h às 17h; Paranaguá, 24 horas; funcionamento da Receita Federal: de 9h às 17h30.

Vocês sabem a que ponto isso eleva o custo Brasil? Qual o prejuízo que o exportador tem com isso ou que o importador tem com isso? Como vamos ter competitividade no comércio internacional? Como vamos garantir o nosso importador ou exportador? Como vamos estar aptos a competir com o resto do mundo? Ou somos competitivos ou não somos competitivos. Ou estamos nessa briga para termos real capacidade de competição ou não. E é contra isso que o Sindireceita luta.

Próximo, por favor.

No estudo da Firjan, temos que em 2011, devido ao elevado prazo de liberação, ficaram parados, por dia, nos portos brasileiros, 3,9 mil TUs, que são contêineres, equivalente a mais do que a soma da movimentação de Paranaguá e Rio Grande.

Rio Grande é outro exemplo. Rio Grande é uma cidade no Rio Grande do Sul, uma cidade relativamente pequena, que vem crescendo significativamente devido ao porto seco. Se não me engano, há uma semana ou dez dias, a Receita Federal acabou com o plantão do analista lá. Ou seja, voltou a ser horário comercial. Enquanto a cidade está tendo um *boom* por conta do porto seco, por conta da competitividade, por conta de sua expansão, a Receita Federal vem na contramão dessa expansão. Isso é inadmissível. Mais uma vez, insisto: isso acontece por conta da burocracia corporativa. Não se quer definir e discutir atribuição para a carreira, porque não se quer dar ao analista tributário a real definição de suas atribuições.

Com 5,5 dias de desembaraço de carga com inspeção física, no ano de 2011, o Brasil ocupou uma das piores colocações do mundo, correspondendo à 106ª posição no *ranking* de 118 países, contra a média mundial de três dias e abaixo da situação dos demais países dos Brics.

Próximo, por favor.

Vamos a este pequeno quadrinho. Sem desembaraço, o Brasil continua ganhando, mas esse ganho do Brasil não é nada positivo Ele tem dois dias quando não tem nenhuma inspeção. Cingapura, zero dias, China, dois dias. Os demais países, de zero a um dia. Quando há desembaraço, chegam a cinco





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

SF - 14

MP 595/2012 (7ª Reunião)

19/03/2013

dias; China, quatro dias. Fora a China e os Estados Unidos três dias; os demais países, um dia.

Isso tudo por quê? Por conta do horário de funcionamento...

(Soa a campainha.)

A SRª SILVIA HELENA DE ALENCAR FELISMINO – Posso concluir? *(Pausa.)*

Por conta do horário de funcionamento, da pouca mão de obra e da falta de definição das atribuições dos analistas.

Dessa forma, para garantir resultados no curto espaço de tempo, o funcionamento 24 horas dos órgãos anuentes se apresenta como melhor caminho a ser seguido no País.

É necessária a contratação de mais mão de obra para a carreira, sobretudo do analista tributário. A questão de funcionamento por 24 horas da fiscalização nos portos estava prevista de maneira clara no antigo art. 36 do Decreto-lei nº 37. Hoje, consta como “poderá”, mais uma vez por conta da ação da burocracia corporativa.

Aí, há algumas legislações. Não dá para falar em virtude do tempo. Para os analistas tributários...

(Interrupção do som.)

A SRª SILVIA HELENA DE ALENCAR FELISMINO – Para os analistas tributários, o funcionamento... *(Falha na gravação.)* ...dos portos é de extrema importância para o incremento do fluxo do comércio exterior. Entretanto, que correspondesse a uma melhoria no tempo de desembarço, além do funcionamento de 24 horas.

O que nós pedimos é para que o Governo se sensibilize com isso, faça com que a Receita trabalhe 24 horas ininterruptamente, e o Governo sensibilize a Receita e deixe o analista trabalhar.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Bom, nós vamos passar para os inscritos.

Só temos três Deputados inscritos? Quatro. Geraldo pediu, César. Geraldo e César.

Deputado Roberto Santiago.

O SR. ROBERTO SANTIAGO (PSD – SP) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Deputados, palestrantes do dia de hoje, a cada audiência pública, fico mais convicto, Presidente José Guimarães, da necessidade de nós tratarmos este tema por meio de um projeto de lei.

Como disse nas audiências anteriores, este assunto é de suma importância; é um assunto que, com certeza absoluta, é dos mais importantes e que vai envolver um volume de recursos da ordem de bilhões de reais – colocado aqui pelos trabalhadores, pelos empresários que operam o porto.





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

SF - 15

MP 595/2012 (7ª Reunião)

19/03/2013

Aliás, quero aqui reafirmar a importância da audiência pública da semana passada, em que tivemos clareza absoluta de como deve ser operado um porto no Brasil, como é operado um porto no Brasil e quem efetivamente opera o porto no Brasil. Ficou claro aqui que o problema não é a quantidade de terminais, hoje. O problema, com certeza absoluta, é a estrutura de chegada ao porto.

Um dos maiores produtores do País, o Senador Blairo, que esteve aqui presente àquela reunião, deixou claro, como um dos maiores exportadores do Brasil, o maior exportador do Brasil, que o problema dele não é o porto; é chegar ao porto.

E a Medida Provisória não trata da estrutura das condições que o País oferece para que se possa efetivamente chegar ao porto. Também quero aqui reforçar o que disse a nossa Presidenta Silvia Helena, do Sindireceita, porque me parece uma história de gato e rato: uns querem trabalhar, outros não querem trabalhar. Como se propõe a eficiência de portos se a Anvisa, a Receita Federal, aqueles que despacham tanto as importações quanto as exportações, não trabalham 24 horas por dia dentro de um porto? Ora, que maluquice é essa? E aí o discurso da modernização, o discurso de que precisamos avançar.

Vamos fazer, imediatamente. Nós já pedimos aqui, na semana passada, ao Ministro da Fazenda... E até uma pergunta para o nosso representante aqui que é assessor de gabinete do Secretário da Receita Federal do Brasil: por que, há muitos anos, esse porto não funciona efetivamente 24 horas por dia? Por quê? Por quê? Nós precisamos saber por quê. Quais são os interesses que estão por trás disso?

Interesses que prejudicam a Nação, que prejudicam os trabalhadores, prejudicam aqueles que operam os portos. Só beneficiam a quem? É uma situação que está sendo denunciada, e providência não está sendo dada. Nós queremos providência.

Aqui, fala-se muito. Audiência pública é um troço que até, de vez em quando, transtorna a cabeça da gente, com tanta conversa das pessoas que vêm aqui e falam e falam e falam, e você não consegue ver o dia seguinte! Você não consegue ver o dia seguinte, Onyx! Nós temos de operar, vamos operar! Vamos fazer funcionar! O senhor aqui podia levar essa mensagem e dizer assim: "Na semana que vem, dá para colocar mais dois turnos de fiscais para liberar mercadoria nos portos do Brasil". Com certeza absoluta, vão avançar os portos do Brasil, independentemente da privatização ou da cessão de mais 52 terminais privados, que, repito, é um grande negócio do Brasil; é o futuro dos portos brasileiros e de alguns que vão ganhar muito dinheiro com isso.

Reforço: eu acho que nós vamos trabalhar – nós temos uma Bancada, como eu disse aqui, que tem interesse nacional de verdade – no sentido de não deixar esta Medida Provisória caminhar, para que possamos, verdadeiramente, construir o futuro dos portos do Brasil, de maneira consciente,





de maneira a trazer tranquilidade a todos, de maneira a fazer com que o Brasil esteja colocado como um dos maiores importadores e exportadores do mundo.

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

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

Eu queria dizer, Roberto... (*Falha na gravação.*)... concordando contigo e também concordando com a Silvia, que a grande discussão desta Medida Provisória – é com isto que fico bravo aqui, de vez em quando – é que veio tudo para cima do trabalhador e do operador portuário. Esconderam todos os problemas passados, desde a Receita não trabalhar 24 horas, a Anvisa não trabalhar 24 horas, o Ministério da Agricultura não trabalhar... Aqui, está um agricultor que sabe disso.

Qual seria o correto nesta Medida Provisória? Não devia nem ser medida provisória, mas, como é medida provisória, deveria ter vindo assim – e não dá para dizer para colocar mais gente lá, porque não há funcionário também, pois falta gente na Receita Federal: vamos contratar mais tantas pessoas para os portos funcionarem 24 horas, vamos contratar mais para o Ministério da Agricultura, para a Anvisa... Aí, sim, teríamos os portos trabalhando 24 horas, como os trabalhadores trabalham. Os trabalhadores trabalham, os operadores trabalham, menos a burocracia do Governo, que custa 17% da embarcação de um contêiner. É bom lembrar que o operador e os trabalhadores custam 8% do contêiner. Então, esse é o drama.

Você estava perguntando qual é o interesse por trás desta Medida Provisória? Eu recebi um documento nesta semana, que eu acho que explica um pouco. Eu pensei em mandar isso para a Polícia Federal, para o Ministério Público, mas, como o Ministério Público e o Polícia Federal já estão investigando os caras, talvez não adiante mandar mais, porque eles já sabem.

Eu recebi uma revista de 1998, que mostra que foi feita uma proposta na Ilha de Barnabé Bagres, em Santos, para modernizar, para aumentar a operação do Porto de Santos em pelo menos um terço. Então, a proposta foi ganha pela empresa de consultoria TDA, que fez o projeto do porto, muito bem-feito, ganhou a licitação... Aí engavetaram essa história, venderam a ilha para o Gilberto Miranda por R\$15 milhões – está aqui neste documento –, e, em seguida, vem uma medida provisória para legalizar isso. Entendeu? Para mim, está claro qual é o jogo aí. Para legalizar basicamente três portos: Portonave, em Itajaí, perto da sua terra lá; Embraport, em Santos, e essa Barnabé-Bagres, deram para o cara por 15 milhões, de graça, um projeto que foi feito em 1998 – o Brasil poderia estar com o Porto de Santos moderníssimo; está aqui o projeto –, e esse cara parece que já está trabalhando com o Gilberto, foi para lá. Era um projeto bem feitinho, modernizaria o porto, mas, não se sabe por que, ninguém sabe explicar por quê, engavetaram – depois vou passar uma cópia desses documentos para vocês – e





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

SF - 17

MP 595/2012 (7ª Reunião)

19/03/2013

claramente venderam a ilha para o Gilberto Miranda, para a empresa do Gilberto Miranda. E agora vem toda uma pressão para aprovar essa medida provisória.

Para mim, está muito claro de onde vem o jogo. Jogam a culpa em cima dos trabalhadores: ineficiência, falta de operacionalidade, custo caro, e todo mundo fica imaginando, então, que realmente o portuário é um ineficiente, que o operador do porto é ineficiente. Não tocam no assunto do problema passado. E 30% do custo do contêiner, por exemplo, da embarcação de contêiner ou de qualquer carga é da estrada, que é ruim.

Fiz uma viagem, Presidente Manoel, no final do ano, uma maluquice: fui de São Paulo ao Ceará de carro. Eu sugeriria aos técnicos do Governo

(Soa a campanha.)

O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP) – ... e à própria Presidente Dilma que, em vez de viajar de avião, vão de carro pela BR-101 e voltem pela BR-116 até a Bahia, só para que vejam como estão as estradas brasileiras. É uma coisa vergonhosa um País como o nosso ter as estradas que temos!

Aí juntam tudo isto: custo das estradas, custo da ineficiência dos portos. O Ronaldo nem tem culpa disso. Deveria estar claro para nós, para mim, que vão modernizar essa burocracia do Governo. Mas não está. E eu acho até que nós poderíamos conversar seriamente com o Relator e tentar colocar isso. Porque sei que vão dizer que é preciso ter funcionários, mas eles não têm. Vão ficar batendo nisso e, com isso, não vamos fazer os portos não funcionarem 24 horas de novo, porque o contêiner fica lá... Com a Kátia Abreu toda vez eu brigo por isso, ela diz que o contêiner fica parado lá por 11 dias, só que fica exatamente porque não tem a burocracia...

(Interrupção do som.)

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

(Interrupção do som.)

O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT – SP) – ... ou a soja, ou do milho.

Então, eu acho que nós poderíamos discutir com o Relator a incorporação de contratação de funcionários para a Receita Federal, para a Anvisa, para o Ministério da Agricultura para poder fazer o porto funcionar 24 horas.

E essas denúncias, nem são denúncias, mas fatos que aconteceram e que as pessoas me mandaram só para lembrar o que está por trás da Medida 595.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Manoel Junior. PMDB – PB) – Obrigado, Deputado Paulinho, da Força.

Agora, com a palavra o Deputado Mendonça Filho.





O SR. MENDONÇA FILHO (DEM – PE) – Presidente, quero cumprimentar V. Ex^a, que ocupa provisoriamente a condição de Presidente e é Relator revisor da Medida Provisória 595, que trata justamente da modernização dos portos.

Participei de uma reunião aqui semana passada e tive a oportunidade de, ao final da discussão, externar um pouco do meu ponto de vista com relação à MP. Houve até uma reação um tanto quanto, eu diria, fora do tom por parte do Relator dessa MP, Senador Eduardo Braga. Fiz ver o Relator que essa MP comete um erro, para mim, extremamente grave, porque, na verdade, primeiro, nasce como medida provisória. Acho que esse é um tema que poderia perfeitamente ser discutido através de projeto de lei, como, inclusive, foi a primeira Lei dos Portos, de 1993. Segundo, ela parte do princípio de que a lógica da centralização das decisões no âmbito da Antaq e do Ministério ou da Secretaria Nacional dos Portos é a lógica da verdade absoluta, e eu tenho justamente uma visão contrária a essa tese.

Eu entendo que o modelo federativo, num País tão amplo, tão grande como o nosso, não pode ser centralizado. Vivemos numa República Federativa, sendo assim, temos que levar em consideração as peculiaridades locais, regionais, estaduais, o que, infelizmente, não está sendo contemplado pela medida provisória. E, ao que eu pude perceber do primeiro posicionamento público do eminente Relator, ele não vai de forma alguma recuar na posição centralizadora, que cada vez mais coloca poder na Antaq e nos órgãos federais. Isso, para mim, é um grave erro, que vai aumentar a burocracia, que vai fazer com que a gente possa ter mais episódios lamentáveis, como o que recentemente vivenciamos, relativos às denúncias de corrupção no âmbito da Antaq, e emperrar investimentos e, ao mesmo tempo, uma ineficiência operacional e decisória no âmbito local.

Eu citei, inclusive, o porto de Pernambuco, de Suape, e houve uma forte reação do Relator, como se por ventura aquilo fosse uma coisa própria de Pernambuco. Eu não quero impor o modelo de Suape para o Brasil como um todo, mas eu gostaria que a autonomia que propiciou e proporcionou a implantação de um dos mais modernos portos do Brasil pudesse ser possível para outros portos do Brasil.

Nenhuma crítica ao Porto de Pecém, do eminente Presidente, Deputado José Guimarães, que tem a sua autonomia preservada nessa MP. Mas eu gostaria que o Estado de Pernambuco pudesse ser preservado.

Os pontos que foram destacados aqui por vários oradores são pertinentes. É necessário que a gente possa avaliar a operacionalização do sistema portuário de forma mais abrangente não só na ótica do trabalhador portuário, não só na ótica do operador portuário, não só na ótica daqueles agentes de governo, da Receita, da Anvisa, que atuam e que podem atuar para melhorar a eficiência. É evidente que o padrão deve ser o padrão global de operação





portuária. O Brasil está muito distante dessa realidade. Mas a gente leva em consideração apenas a ineficiência decorrente da visão daqueles que trabalham muitas vezes braçalmente na operação portuária.

E está claro, inclusive com o depoimento da Presidente do Sindireceita, Drª Silvia Helena, que há espaço para que a gente possa ter operação 24 horas, desde que se ofereçam condições efetivas para que o setor público cumpra com a sua obrigação, com a sua responsabilidade. Eu tenho clareza de percepção com relação a isso. E mais: na ocasião – eu quero voltar a este tema quando o Relator estiver aqui presente...

(Soa a campainha.)

O SR. MENDONÇA FILHO (DEM – PE) – Foi dito que aqui não cabe discussão política. Eu acho que cabe, sim. Meu caro Paulinho, cabe, sim, uma discussão política, até porque, nesse tipo de procedimento, de projetos, eu ouvi a vida toda que era a veia neoliberal, que eram as forças do mercado tentando ditar a agenda governamental. E eu acho que nesse debate, no mínimo, o PT deve fazer um mea-culpa, porque a vida toda se colocou de forma diferente com relação a esse posicionamento. E esta Casa, mais do que qualquer outro espaço, é uma casa de discussão política.

E eu quero colocar de forma muito objetiva que o meu entendimento é de que o grosso da medida provisória é bem-vindo, que o núcleo central do ponto de vista de modernização deve ser aprovado, mas há muitos pontos que precisam ser muito bem discutidos.

Só para finalizar, Presidente.

Eu quero dizer que muitos pontos devem ser muito bem discutidos. E o ponto que para mim é essencial é que a gente retome, resgate e devolva a condição descentralizada o máximo possível. A política portuária brasileira deve ser evidentemente ditada por normas nacionais e gerais, mas a operação deve ser decidida no local, no Estado. Deve-se acabar com essa visão de que o Poder Central é onipresente, é dono da verdade, a quem cabe ditar todas as normas e definir o porto que funciona em Pernambuco igual ao porto que funciona no Rio Grande do Sul. Não pode ser assim. Do ponto de vista federativo, as regras, quanto mais descentralizadas, melhor para a União, melhor para o País.

E é sobre esse aspecto que vou insistir neste debate, que vou oferecer minha contribuição como pernambucano, pensando o Brasil e não refletindo a visão pernambucana como imposição ao Brasil. Para concluir, Sr. Presidente, acho que são muito bem-vindas as contribuições de todos os que ofereceram a sua visão crítica com relação à medida provisória. No debate, espero que haja uma reavaliação por parte do Relator – o Relator revisor tem seu papel – para que cheguemos a um ponto que signifique justamente a preservação dos espaços regionais e locais, objetivando a modernização dos portos brasileiros bem como a melhor eficiência, redução de custos, que é o desejo de todos nós.

Muito obrigado pela paciência, nobre Deputado José Guimarães.





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

SF - 20

MP 595/2012 (7ª Reunião)

19/03/2013

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Antes de passar para o próximo orador, Deputado Geraldo Simões, é importante informar aos Deputados presentes, Parlamentares, que as negociações com as centrais andam muito avançadas. É importante dizer isso, porque está sendo dita uma coisa aqui, na Comissão, e há outra vertente de que está bem avançado o diálogo com as centrais. Esta Comissão já realizou três grandes negociações com as três centrais: CTB, CUT e Força Sindical. Teremos praticamente uma última na próxima quinta-feira, para fecharmos as propostas.

Estou dizendo isso porque, senão, a Comissão perde o bonde da história. Acerca do mérito da medida provisória, já está bastante avançada a negociação com os empresários que vieram aqui e, sobretudo, com as centrais sindicais que tratam diretamente dos interesses dos trabalhadores. É importante informar isso.

O SR. MENDONÇA FILHO (DEM – PE) – Abrir uma discussão com os Estados, Sr. Presidente. Pernambuco quer uma discussão.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Em segundo lugar, Deputado Mendonça, o porto de Pernambuco é delegado. O porto do Ceará é estadual. O Governo está adotando o marco regulatório para a sua estrutura portuária, estrutura portuária brasileira, tanto os portos públicos como os que têm esse caráter misto, como é o caso do de Pernambuco, mas dentro de uma modalidade, que é o porto delegado.

O SR. MENDONÇA FILHO (DEM – PE) – Que era um terminal privado de uso misto originalmente. E mudaram essa concepção.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Foi como falei: é um porto delegado, não é um porto estadual. Tanto é verdade, que os principais investimentos do Porto de Suape... Vejam a diferença, há dois portos grandes no Nordeste: o Porto de Pecém e o de Suape. Os investimentos do de Pecém, no Ceará, com exceção de um terminal de regaseificação que a Petrobras fez, são próprios do Governo do Estado. Os investimentos do porto de Pernambuco, mais de 80%, são do Governo Federal, recursos do Governo Federal.

Estou dizendo isso porque até, Deputado Mendonça, na formatação do relatório – o Relator não está aqui –, há que se considerar isso tudo. Não há uma matriz única aqui, segundo a qual os portos são todos deste ou daquele jeito. Não.

O SR. MENDONÇA FILHO (DEM – PE) – Se fôssemos esperar a Antaq, o Estaleiro Atlântico Sul não estaria lá, Sr. Presidente. Ele teria ido para o Rio Grande do Sul.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Estou falando isso porque é importante para acompanharmos...

O SR. MENDONÇA FILHO (DEM – PE) – Estou falando com conhecimento de causa.





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

SF - 21

MP 595/2012 (7ª Reunião)

19/03/2013

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – ... o mérito do nosso debate nesta Comissão.

Concedo a palavra ao Deputado Geraldo Simões.

O SR. GERALDO SIMÕES (PT – BA) – Sr. Presidente, Srs. Deputados, senhores expositores, expositora, acho que estamos diante de um bom problema para resolvermos: o aumento da produção da nossa agricultura. Vem aqui um aumento extraordinário da produtividade. Não se aumentou tanto a área plantada; aumentou-se a produtividade. Fico feliz quando vejo aqui que somos o primeiro exportador de café, de açúcar, de suco, de soja em grão, de carne de frango. Esse é um bom problema. Fico a pensar como está o parlamento da Ilha de Chipre, que vai ter que se reunir para discutir o confisco parcial da poupança, como já houve aqui, no Brasil.

Então, é um bom problema. Por exemplo, Conap, com as disposições que fez. O Ibama. Eu chamaria a atenção ao Ibama, com toda a preocupação, com a legislação – se for o caso, mudamos a legislação. Não me conformo em fazer uma dragagem de manutenção e precisar de dois anos para ter a licença – a manutenção, o restabelecimento de calado. Eu acho que sempre se pode melhorar também no Ibama.

E na Receita, quero falar mais com a Presidente do Sindicato, e me parece que esse problema vai mais para a agricultura e para a saúde, para a Anvisa. Eu não sei como é que fica a Polícia Federal, também. É porque tem gente que vem falar dos portos como se a dificuldade fosse só na operação, no operador portuário com a atividade privada dentro do porto público, e eu sei que não é. É um conjunto de elementos, e a Presidenta colocou um aqui bem claro. Como é que eu quero um porto para produzir como suporte do mundo e ele está aberto 24 horas, mas nem parece que está aberto porque a Receita, a Anvisa e a agricultura não estão lá nessas 24 horas?

Eu preferia também que fosse um projeto de lei. Nós já estamos na Casa com a medida provisória e junto com a medida provisória nós estamos com um plano de investimento dentro dos portos. É importante um plano de investimento dentro dos portos, um plano de dragagem, acessibilidade, mais calado, mais equipamento, enfim, dá para continuarmos nessa linha e fazer as adequações.

É verdade que essa MP ajudou a tirar, Presidente José Guimarães, investimento portuário de muito tempo que estava na clandestinidade. O Deputado Paulinho falou: o Terminal Portonave, em Santa Catarina; Itapoá, Santa Catarina, e um lá na Bahia, que eu conheço bem, quem opera é o TPC, com engenho Moinho, e um também em construção no porto de São Paulo. A legislação está trazendo esses terminais que estavam à margem da legalidade para a legalidade. Isso é importante para o setor portuário, é possível que seja.





Também está se dizendo que vai acabar com distinção de carga própria porque isso vai melhorar a competitividade, o movimento de carga – é verdade que é, é possível que seja também.

Mas há outros elementos que ajudam a atividade portuária que a medida provisória não contemplou.

Como é que eu tenho 55 terminais operando com experiência, com capital investido dentro dos portos e a lei antiga diz que tinha que haver adequação e a medida provisória não determina que seja adequado? Se a medida traz quatro terminais que estavam à margem da legalidade para a legalidade, eu tenho 55 terminais querendo investir, querendo que o Governo diga assim: “Olha, vamos fazer um reequilíbrio aqui na sua tarifa, sua carga mínima movimentada, mas você vai ter que movimentar tanto, investir tanto”... Esse pessoal, Sr. Presidente apresenta documento, e já disseram aqui que têm, para somar ao investimento público, R\$11 bilhões. Aí me aparecem outros empreendedores dentro do porto, já após a lei, porque esses que eu estou falando são anteriores...

(Soa a campanha.)

O SR. GERALDO SIMÕES (PT – BA) – ... à lei, que dizem: “Olhem, meu contrato de 25 anos está vencendo. Se ele for prorrogado por mais 25, como manda a lei” – e a lei anterior e essa MP agora dizem a mesma coisa – “eu posso antecipar meus investimentos.” Se a economia está crescendo, e está, mas estamos no limite, a nossa agricultura puxando, se o Governo quer trabalhar em conjunto com a iniciativa privada para atrair investimento, se eu legalizo quatro terminais que não estavam bem colocados do ponto de vista desta legislação, por que não trabalho com os terminais portuários anteriores à lei e os que vieram a partir da lei de 1993?

E também, Sr. Presidente, faria umas correções – eu já vi a sua preocupação, o Sr. Relator conversando com o pessoal das entidades dos trabalhadores –, uma correção de maneira que se analise direito como vai ficar a contratação de mão de obra nos terminais dentro do porto público e a contratação de mão de obra nos terminais fora dos portos públicos.

Fazendo essas ponderações, e isso é prerrogativa desta Casa, eu acho que a gente pode melhorar a medida provisória que o Governo mandou e atender o desenvolvimento do Brasil, que é o que interessa a todos nós.

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

Deputado Cesar Colnago.

O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) – Muito bem, Presidente José Guimarães, quero parabenizar a todos. Essa foi uma Mesa que eu propus, por requerimento, para que nós pudéssemos conversar. O Roberto já falou aqui, o próprio Geraldo, que conhece muito: o ideal seria um projeto de lei, porque são muitos aspectos e muitas nuances. A medida provisória, na minha visão, traz um





espírito e ares de modernização, de atratividade, mas também tem muita coisa embolada.

Acho que aqui tem um ponto fundamental. Muitas vezes se coloca um ponto, principalmente na mídia, para desviar, talvez, a atenção, porque eu acho que, do ponto de vista da operação do porto, a forma como os trabalhadores estão organizados não é o problema principal. Aliás, não é problema, e eu tenho certeza de que o Governo e trabalhadores vão chegar a um acordo, porque esse não é o principal problema dos nossos portos, os avulsos, muito menos aqueles celetistas. Aí, você vê... Quando propus... Na legislação até 1988, e mesmo lá atrás, em 1966, em que nosso atraso era muito maior, você tinha uma determinação, um comando na legislação que dizia que era para funcionar 24 horas. Decreto 37 de 1966, depois um decreto de 1988, porque não faz nenhum sentido... E aí eu pergunto ao Ministério da Agricultura... Parece que veio o Paulo, da Conap, não sei se ele opera dentro do porto. Estou com um documento do Líder do Senado, só Santos precisaria de mais ou menos 1,5 mil inspeções por dia em contêineres. Nós temos servidores lá para isso? Qual o risco, por exemplo, de doenças fitossanitárias se você não fizer uma boa inspeção na importação dos produtos? Como pode ter cabimento a carga ficar lá parada esperando que o servidor público amanheça no outro dia e venha trabalhar? Eu vou propor – aí, vou falar da minha área – que os hospitais e maternidades fechem às 17h e abram de manhã cedo, proibido qualquer procedimento médico cirúrgico na madrugada. O porto não para. Como é que a burocracia para? Aliás, no preconceito das décadas de 60 e 70, às vezes, contra o sindicato, parece-me até uma inversão. O sindicato está solicitando que se trabalhem 24 horas. Porque o prejuízo é enorme com essas cargas paradas e a burocracia estatal... O Decreto nº 10.833, de 2003, de agora, do governo Lula, coloca que a fiscalização poderá ser ininterrupta.

Não é sério este País, não é possível, eu não acredito! E querem colocar a culpa nos trabalhadores, que são o menor custo, com certeza. E aí, vou voltar a falar de tudo. Quer dizer, você tem um problema na Anvisa, no Ministério da Agricultura e na Aduana. No meu Estado ainda depende do Rio de Janeiro. O nosso movimento portuário é muito superior ao do Rio de Janeiro. Somem os sete portos que temos no Espírito Santo, só perdemos para Santos, e dependemos do Rio de Janeiro. Fizemos um pedido recentemente ao Ministro Mantega, que pelo menos levasse para Minas, porque aí pode funcionar melhor, que a competição é menor entre os dois Estados, porque Minas não tem porto. Aliás, diga-se de passagem, Sr. Presidente, que a questão do porto delegado tem a emenda de um mineiro, porque há ausência clara de definições no porto delegado, não sei se proposital, Emenda nº 225. Achei até interessante, porque Minas não tem porto e é de um mineiro, que detectou que essa área, são 16 portos delegados... É importante, inclusive, que experiências municipais...

(Soa a campanha.)





O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) – ... como nosso Presidente falou, mas há ausência clara de definições, assim como há outras ausências nesse projeto.

Por isso que eu acho, vou voltar a falar para o nosso Relator, que hoje não está presente, mas está bem representado pelo Deputado Manoel, eu acho que a gente tem que pegar essa medida provisória e dar um banho de articulação para que as coisas possam acontecer de forma que venha ajudar o Brasil. Aí, talvez fosse interessante ele pegar os estudos do BNDES na área do transporte. Está aqui, só vou ler o último pedacinho, Presidente:

As administrações portuárias privadas devem [...] [ser efetuadas e definidas] em contrato de concessão, especificando os investimentos a serem realizados e as suas fontes de recursos, na forma das tarifas de infraestrutura, assim como os procedimentos para reajustes tarifários periódicos. O poder discricionário dos governos pode ser limitado, [esse é um dos problemas] utilizando-se a independência das autoridades portuárias, pela adoção de regras para a indicação e demissão de seus dirigentes e de sua autonomia financeira, e pelo compartilhamento do poder decisório sobre as questões portuárias com usuários, operadores e trabalhadores dos portos, por meio [um tema muito colocado na semana passada] do fortalecimento dos Conselhos de Autoridade Portuária.

(Soa a campanha.)

O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) – Só para encerrar, esse estudo mostra com clareza a Europa, a China, o Canadá e os Estados Unidos.

A área de porto é uma área pública, que trabalha com muita atividade privada dentro dele, na maioria dos portos, que tem um comando de planejamento e de visão nacional, pela importância dos portos para as economias nacionais, mas, na gestão, definindo bem o que é autoridade portuária e o que é operador portuário, você pode construir um conselho, um CAP que funcione cada vez melhor e cujo comando esteja perto de quem opera no Estado e no Município, na forma dos países mais modernos do mundo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – O último inscrito é o Deputado Edinho Bez.

O SR. EDINHO BEZ (PMDB – SC) – Sr. Presidente, meus colegas Parlamentares, nosso Relator, nossos convidados, eu sou membro da Frente Parlamentar Mista que este Senado encampa, obviamente, e estamos discutindo há mais de seis anos a situação da infraestrutura nacional, uma colaboração que o





Congresso Nacional faz discutindo com inúmeros segmentos. Eu coordeno a área de portos e vias navegáveis. E marcamos para hoje, pela manhã, a partir das 9 horas, e encerramos ainda há pouco, às 14 horas, uma audiência pública para trazer propostas, sugestões para o nosso Presidente e os nossos Relatores, um deles o Manoel Junior, meu amigo particular, juntos nesta missão que não é uma tarefa muito fácil.

Nós entendemos que precisamos ampliar a discussão, pelo menos em termos de decisão, Governo, trabalhadores, empresários, o segmento como um todo.

Essa questão do CAP... Inclusive, foi infeliz o representante da Fiesp aqui quando disse que o CAP era um "clube do Bolinha". Comentei hoje, na Comissão, que nós não o levamos em consideração e interpretamos como uma infelicidade sua manifestação porque nós sabemos da importância do CAP. Eu fui Presidente do Conselho Portuário do porto de São Francisco do Sul quando exercia a função, a pasta de Secretário de Estado de Infraestrutura.

A outra questão é a centralização. Não está pegando bem. Vou repetir o que tenho dito: hoje, a tendência da administração moderna é descentralizar. Se eu pegar uma empresa pequena, é descentralizar, ou uma empresa um pouco maior, média ou grande, é descentralizar, e a medida provisória está centralizando, trabalhando, remando contra a maré num momento em que nós estamos falando em descentralização no Município e nos Estados. Nós queremos é reavaliar isso.

Também quero dizer que a Medida Provisória nº 595... Também foi citado aqui pelo Jorge Gerdau, que fez parte, representou um grupo que apresentou um trabalho para a Presidente Dilma na Casa Civil... Para não dizer nada, não foi muito considerado o trabalho feito em vários dias e semanas para que pudéssemos apresentar uma proposta melhor, uma lei mais eficiente para todos, em especial para o País. E também precisamos levar em consideração que, nos últimos anos, quando ouvíamos "claro que temos que melhorar, claro que é possível melhorar", nós entendíamos que nós deveríamos melhorar, alterar a Lei nº 8.630, de 1993. Mas não adianta olhar para trás, porque nós temos uma medida provisória e precisamos olhar para frente e tentar, junto com os nossos Relatores, o Presidente e nossos colegas aqui, modificar e alterar para melhor, até porque foram os investimentos privados, tanto no Poder Público como nos terminais privados, a partir da Lei nº 6.830, de 1993, que permitiram, concedendo suporte técnico e operacional ao atendimento, a excepcional evolução do comércio exterior brasileiro, que, fisicamente, se materializou nos últimos vinte anos, quando passou de 350 milhões de toneladas para, aproximadamente, 900 milhões de toneladas, em 2012. Então, não é ruim.

E, na qualidade de representante desse segmento, aqui, na nossa Frente, já visitei inúmeros portos no Brasil e por esse mundo afora, que não foram poucos, e a concorrência, a competitividade não é bem assim como qualquer





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

SF - 26

MP 595/2012 (7ª Reunião)

19/03/2013

outro segmento. Não existe muita concorrência nesse sentido. Por exemplo, quanto ao usuário, algumas pessoas tentam vender que é importante haver mais terminais para o usuário ter mais opções. O usuário não usa terminal; o usuário não usa terminal. Quem usa terminal é armador.

Então, precisamos tomar cuidado quando falamos, quando conversamos aqui, porque o que nós queremos? É aprovar a medida provisória, mas aperfeiçoando-a. Essa tem sido a nossa luta, esse tem sido o nosso trabalho.

(Soa a campanha.)

O SR. EDINHO BEZ (PMDB – SC) – Para encerrar, Sr. Presidente.

Eu também gostaria de dizer do risco de judicialização que nós corremos. Há um processo em andamento. Os nossos portos, repito, precisam melhorar – concordamos –, mas não são assim tão ineficientes. Eles vêm funcionando. O que nós precisamos, repito, é melhorar.

Ontem mesmo a Ministra Cármen Lúcia derrubou. Essa é a segunda derrubada aqui. Nós votamos aqui os *royalties* do pré-sal, com 400 votos contra 90 ou 80. Por duas vezes, o veto foi derrubado, porque a coisa não foi bem feita. Então, nós precisamos evitar que isso aconteça.

Mas eu acredito no bom senso dos meus colegas. Aqui há Deputados experientes, sob o comando do nosso Presidente, como o nosso Relator, o nosso Manoel Junior e todos os colegas aqui. Eu acredito no bom senso para que possamos construir algo que não venha a parar na Justiça, inviabilizando a velocidade que o mundo exige hoje.

Era isso, Sr. Presidente. Voltaremos a falar em outra oportunidade.

Muito obrigado.

E parabéns pela condução dos trabalhos!

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

Nós tínhamos encerrado as inscrições, mas o nosso Deputado Beto Mansur pediu a palavra e vamos concedê-la.

O SR. BETO MANSUR (PP – SP) – Sr. Presidente, rapidamente, quero só fazer um comentário, até porque dirigimos a cidade de Santos por oito anos e convivemos com esse problema apresentado aqui.

Eu cheguei um pouquinho tarde à reunião, mas já entendi o assunto e sei da problemática que é a falta de um posicionamento do próprio Governo. Esse é o meu entender, até porque a legislação existe, e não acredito que coloquemos na medida provisória que a Receita Federal, a Anvisa ou quem quer que seja deva operar por 24 horas. Ela eventualmente precisa operar por 24 horas onde for necessário, como no Porto de Santos, que opera por 24 horas e no qual, muitas vezes, há a necessidade, há falta de pessoal para dar agilidade e produtividade ao sistema.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – É no Governo.





O SR. BETO MANSUR (PP – SP) – Lógico. Por parte do Governo. Eu sinto até que essa medida provisória e esse debate são importantes para que possamos abrir o leque de discussão e mostrar que o problema não é só a relação existente entre capital e trabalho. Essa relação capital-trabalho, ou de porto organizado, porto público, determinando se vai operar dentro da área portuária no porto público ou fora da área, com carga de terceiro ou não, essas coisas eu acredito que o empresariado e os sindicatos dos trabalhadores vão resolver.

O grande problema que existe hoje e que também é uma pedra no nosso caminho para resolvermos a questão da produtividade é logicamente a falta de uma política do próprio Governo Federal, quer seja do Ministério da Agricultura, que precisa fiscalizar cargas; quer seja da Anvisa, através do Ministério da Saúde; quer seja da Receita Federal, que precisa de mais gente operando lá. De todas as maneiras, eu acho que precisamos de uma política de produtividade para o Brasil.

Se não conseguirmos colocar mais pessoas trabalhando num porto como o de Santos, como o do Rio de Janeiro... Existem portos no Brasil que logicamente não têm necessidade de operar por 24 horas, mas, naqueles portos em que há essa necessidade, é preciso haver contingente de pessoas ligadas aos diversos setores de atividade para que possam atender a essa demanda, porque, quando um navio chega para carregar – e carrega, muitas vezes, com muita rapidez –, às vezes tem que ficar esperando durante um final de semana para receber um carimbo e ir embora do porto.

Então, é só esse o comentário. Eu acho que essa discussão nossa é pertinente, mas quero dizer a vocês que não adianta somente o Governo editar uma medida provisória, muitas vezes de cima para baixo, goela abaixo, para podermos discutir e tentar chegar a uma conclusão, até porque o Governo tem os seus problemas, e esses problemas precisam ser enfrentados para que possamos aumentar a produtividade no nosso porto. A culpa não é só de empresário, a culpa não é só de trabalhador. A culpa, principalmente, é do Governo, por essa falta de infraestrutura.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Manoel Junior. PMDB – PB) – Muito obrigado, Deputado Beto Mansur.

Ultrapassando essa fase da interferência e da fala dos Parlamentares, nós voltaremos aos convidados que aqui estão – Dr. Eugênio, Dr. Paulo, Dr. Roberto e Drª Silvia – para as considerações finais, transmitindo aos colegas, ao Vice-Presidente, Senador Pimentel; ao Presidente, José Guimarães; que o nosso Relator, Eduardo Braga, não pôde se fazer presente e me pediu que eu aqui o substituisse. Estou tentando justamente reunir aqui as impressões, as informações daqueles que participaram da mesa, como também a interferência dos colegas Deputados e Deputadas, Senadores e Senadoras, para justamente tentarmos finalizar este grande trabalho, porque é uma das medidas provisórias mais importantes para o País, para o desenvolvimento do nosso povo, da nossa





economia, e justamente pensando no nosso futuro. Sabemos da importância de termos um relatório equilibrado, conciso, sensato, melhorando, burilando, lapidando, como disse aqui o Deputado Edinho Bez, aquilo que veio do Executivo.

Estamos fazendo isso, auscultando. Esta Casa é justamente a casa do debate, do contraditório, Senador Pimentel. Estamos justamente aqui, finalizando, nessas três semanas, o nosso trabalho de auscultação dos diversos segmentos envolvidos. Auscultamos os trabalhadores, depois os empresários, desta feita, o Governo, entidades que aqui vieram representar o Governo, outras que estão aqui a convite também nosso, como o Sindireceita, trazendo a sua impressão importante. Quero dizer que essa é uma tarefa importante para o nosso País.

Agora, passo novamente a palavra ao nosso Presidente, José Guimarães.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Antes de encerrar os nossos trabalhos, antes de o Deputado Paulinho da Força sair, foram feitas duas perguntas ao assessor do gabinete do Secretário da Receita Federal, Ronaldo Lázaro. Então, uns minutinhos e, em seguida, se algum dos convidados desejar fazer as considerações finais, há um tempo de dois ou três minutos, o.k.?

Ronaldo Lázaro.

O SR. RONALDO LÁZARO MEDINA – Faço as considerações finais?

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – As questões que foram levantadas com relação à Receita, você faz nas considerações finais.

O SR. RONALDO LÁZARO MEDINA – Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Com relação à Receita, ao horário, turno, enfim.

O SR. RONALDO LÁZARO MEDINA – Em primeiro lugar, a Receita Federal não é, nunca foi, nem pode ser contrária ao funcionamento 24 horas. Nós já funcionamos 24 horas, por exemplo, nos grandes aeroportos internacionais, fazendo atendimento preferencial a pessoas, à bagagem e a situações de emergência também. Por exemplo, de madrugada, no avião, com as pessoas, chegam córneas para transplante. Nós fazemos liberações imediatamente. Então, há prioridades a produtos perecíveis, a produtos biológicos. Às vezes, há situações humanitárias de alta importância, como o caso de urnas funerárias.

Em algumas unidades, nós fazemos a conferência de exportação à noite. Por exemplo, no aeroporto de Salvador, onde temos uma equipe de bagagem que faz plantão 24 horas na bagagem, como há um espaço muito longo entre o último voo da noite e o primeiro voo da madrugada, essa equipe se dirige ao armazém de exportação para operar a conferência das cargas que foram selecionadas para exportação.

Na unidade, procura-se fazer o melhor aproveitamento possível dos recursos humanos disponíveis, buscando dar produtividade aos locais.





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

SF - 29

MP 595/2012 (7ª Reunião)

19/03/2013

Aumentar as jornadas de trabalho, que não sejam 24 horas, que sejam 16, que sejam, enfim, um múltiplo qualquer disso aí, depende de recursos humanos. Nós não temos problemas em operar em turnos alongados ou até 24 horas. A questão, de fato, é ter recursos humanos. Se houvesse uma disponibilidade plena de pessoas em todos os aeroportos e portos do Brasil e pontos de fronteira, em regime de 24 horas, nós teríamos, evidentemente, um custo muito mais elevado para a Administração Pública. Isso alguém vai pagar. Essa é uma questão orçamentária, financeira. É preciso ver quem vai pagar, mas, no fundo, sabe-se que é o contribuinte. No final, o custo disso sobra para a sociedade. Então, o que nós temos procurado fazer, conforme as demandas, é ampliar a disponibilidade com essas limitações de recursos.

Quero observar o seguinte: nós não atuamos sozinhos. Uma série de produtos passa por uma verificação anterior, pela anuência prévia de órgãos como a Anvisa e o Vigiagro. Não adianta a Receita Federal estar lá disponível 24 horas se não houver uma concatenação com os outros órgãos que atuam no controle do comércio exterior. Nós não trabalhamos sozinhos.

Há mais um aspecto relevante. A Receita trabalha normalmente com um expediente de oito horas, com turnos, no caso especialmente de bagagem e para atender situações de emergência ou situações que envolvam produtos perecíveis. Agora, o fato de o nosso expediente ordinário ser de oito horas não quer dizer que o porto ou o aeroporto está parado. É possível ver, durante a madrugada, navio chegando e avião desembarcando e embarcando também.

No caso, por exemplo, das exportações de grãos, os caminhões chegam ao porto, vão direto para as moegas de descarga e carregam os navios durante 24 horas. A Receita Federal não faz um obstáculo a isso. Se estiver liberado pela Agricultura, a Receita Federal faz o despacho depois que o navio sai, com as informações de transporte. Nós chamamos isso de despacho *a posteriori*. É um despacho feito depois que o navio carrega e sai, porque nós sabemos se foi soja que entrou naquele navio, se foi milho. Nós temos a informação de quem carregou e do transportador.

Então, os despachos de grãos no Brasil na exportação não sofrem impacto nenhum pelo fato de haver um expediente maior ou menor, porque os despachos são todos *a posteriori*. Isso faz muito mais efeito para oficializar a exportação, registrar as exportações para fins estatísticos, cancelar as exportações na área de ICMS. Enfim, na área de grãos, a Receita Federal – não só de grãos, mas de outras cargas, como o minério – também há esse tipo de tratamento de carregamento direto. Então, o fato de não termos expediente não quer dizer que a operação portuária para.

Na importação, *idem*. Nós temos uma série de importações que são críticas, como o caso da área de combustíveis. Por exemplo, o navio chega, liga a tomada e descarrega. É a chamada descarga direta. E ocorre o despacho *a posteriori* também. Exigimos uma declaração, registrada antecipadamente no





sistema, mas, na hora em que o navio chega, a Petrobras liga a mangueira no terminal e descarrega o combustível que está ali. Nós não somos causa de atraso em nenhum segundo na descarga de combustível no Brasil e de outros grânéis químicos.

(Soa a campainha.)

O SR. RONALDO LÁZARO MEDINA – Deputado, posso falar mais alguma coisa?

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

O SR. RONALDO LÁZARO MEDINA – Vou tentar concluir.

Vale lembrar que trabalhar 24 horas não depende só dos órgãos públicos. É preciso uma articulação com o setor privado também. Muitas vezes, há disponibilidade e baixíssima demanda de serviço. Por quê? Porque, para haver gente operando por 24 horas, o operador privado vai pagar hora extra, adicional noturno e um detalhezinho pequeno: deve haver ônibus para levar o trabalhador até o porto. A rede pública de transporte precisa funcionar. É necessário segurança na rua. Será que existe? Será que há ônibus disponível ou esse trabalhador vai precisar se virar com transporte privado que, muitas vezes, ele não tem?

Então, são situações em que, às vezes, há disponibilidade, mas, do outro lado, não existe nenhum ajuste correspondente, até por uma insuficiência de infraestrutura de transporte, por uma questão de segurança nas imediações da área portuária. Nós estamos falando de áreas, muitas vezes, ermas. Todo mundo sai de lá junto; chega todo mundo junto. Se ficar alguém para trás, corre risco. Nós estamos falando de áreas em que há, muitas vezes, sérios problemas de segurança pública.

Então, não é solução trivial a Administração Pública estabelecer disponibilidade de 24 horas. Não se vai fazer milagre assim. Acho importante, fundamental dizer isso. A discussão de modelo de infraestrutura é uma coisa, e funcionamento em turnos prolongados de 24 horas é outra. Uma coisa não conflita com outra. É evidente que se pode aumentar a produtividade, mas o que se está discutindo na medida provisória não é regime de trabalho. Regime de trabalho nem precisa de medida provisória.

O Governo criou recentemente a Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (Conaportos) exatamente para trabalhar questões de gestão e estabelecer metas, indicadores de desempenho e essa coisa, que é gestão moderna, que é uma discussão de que, parece-me, nós não precisamos tratar em lei. É o que eu acho, não posso substituir o papel dos senhores aqui. Mas isso... No mundo, não é preciso dizer que o cara trabalha 24 horas; está dizendo que qualquer um decide, é uma decisão administrativa.

Então, é isso que eu gostaria de colocar para os senhores.

Obrigado pelas considerações.





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

SF - 31

MP 595/2012 (7ª Reunião)

19/03/2013

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Os convidados desejam...

Drª Silvia.

A SRª SILVIA HELENA DE ALENCAR FELISMINO – Bom, é claro que foi um alerta que o Sindicato fez e é lógico que não se pretende discutir isso na medida provisória. Apenas quisemos salientar que, na contramão do que o Governo vem fazendo, há um contrassenso: enquanto o Governo da Presidenta Dilma investe em infraestrutura, a Receita vem na contramão quando limita o seu horário de atendimento. É claro que muitas cargas permitem o desembaraço *a posteriori*, mas outras inúmeras cargas precisam do atendimento presencial, assim como nas fronteiras secas não é possível esse tipo de tratamento, porque é claro que o contrabandista, o traficante vai esperar exatamente o momento em que não tem ninguém para passar, porque ele não vai esperar o atendimento de despacho *a posteriori*. Ele vai passar num momento em que não tem fiscalização presencial.

É esse tipo de alerta que nós fazemos, porque nós precisamos de controle daquilo que entra e daquilo que sai.

No que diz respeito a pessoal, nós alertamos para o fato de que as atribuições precisam ser definidas e precisa-se de mais concursos. O Governo vem fazendo uma política de concurso sistemático. Nós apoiamos essa política e pedimos apenas que continue, que aumente o número de vagas e que os excedentes que acabaram de passar, que os que foram aprovados no concurso em colocação posterior ao número de vagas do edital sejam chamados.

Para lembrar que é necessário, sim, haver um controle em cima dos órgãos, vou citar um caso bem simples. O Governo faz investimentos. A Receita Federal investiu R\$45 milhões na compra de quatro lanchas, mas apenas uma funciona, exatamente aquela de que um analista tributário toma conta, exatamente a do Porto de Santos, e duas, da Região Norte, estão correndo o risco de afundar. E é exatamente pelos rios do Norte que entra a maior parte de pasta de cocaína que abastece os grandes centros do nosso País. Então, é, sim, necessário ter 24 horas, ter atendimento ininterrupto em portos, aeroportos, pontos de fronteira, portos secos. A presença fiscalizatória para contribuir com o controle daquilo que entra e daquilo que sai é, sim, essencial para o nosso País.

Nós apoiamos essa medida, entendemos a necessidade da ampliação da infraestrutura, mas entendemos que o Governo precisa ter uma ingerência maior nesses órgãos que estão, de certa maneira, na contramão daquilo que o Governo vem trabalhando. A aduana moderna que todos queremos deve ser um instrumento de facilitação do comércio interno nacional, mas deve ser, também, um instrumento de defesa da economia nacional, do emprego, da renda, do meio ambiente, do combate ao crime organizado e deve atuar ao lado de outros órgãos de Estado na defesa da soberania nacional.

Por isso, nós dizemos: valorizar o analista da Receita Federal, o analista tributário, é o caminho para uma aduana mais forte e eficiente.





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

SF - 32

MP 595/2012 (7ª Reunião)

19/03/2013

Muito obrigada a todos.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Sr. Eugênio Pio. Gostaria de usar da palavra?

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Só agradecer.

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

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Em nome do Ibama, quero agradecer a oportunidade e dizer que nos colocamos à disposição para eventuais esclarecimentos.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Sr. Paulo Morceli.

O SR. PAULO MORCELI – Eu também gostaria apenas de agradecer a oportunidade de o Ministério da Agricultura estar aqui mostrando os números do agronegócio brasileiro, da agricultura e da agropecuária brasileira, e dizer que também nos colocamos à disposição da Comissão para quaisquer outros esclarecimentos adicionais.

Muito obrigado.

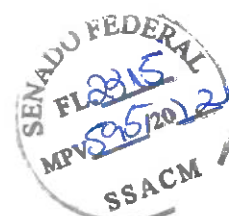
O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Não havendo mais nada a tratar, antes de encerrar nossos trabalhos...

Então, não podemos votar a ata, porque não há número para deliberar, nem os requerimentos. Deixemos para amanhã.

Portanto, não havendo mais nada a tratar, declaro encerrada a presente audiência pública.

Muito obrigado a todos e a todas.

(Iniciada às 14 horas e 52 minutos, a reunião é encerrada às 16 horas e 37 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 **26 de março de 2013 (terça-feira)**, às **14h30**, no Plenário nº **02**, Ala Senador Nilo Coelho, Senado Federal.

PAUTA: AUDIÊNCIA PÚBLICA

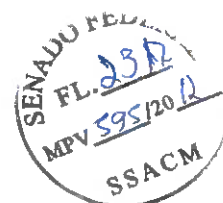
Secretaria da Comissão Mista, em 21 de março de 2013.


Deputado **JOSÉ GUIMARÃES**
Presidente



9ª 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 **26 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 02, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, Senado Federal.

SENADORES	
TITULARES	SUPLENTE
Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PV)	
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
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PDT, PSB, PCdoB, PRB)	
Walter Pinheiro	1. José Pimentel
Humberto Costa	2. Acir Gurgacz
Ana Rita	3. Lindbergh Farias
Antônio Carlos Valadares	4. Inácio Arruda
Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)	
Flexa Ribeiro	1. Jayme Campos
Lúcia Vânia	2.
Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC)	
Eduardo Amorim	1. Gim
Blairo Maggi	2. Armando Monteiro
PSD	
	1. Sérgio Petecão



9ª 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 **26 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 02, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, Senado Federal.

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

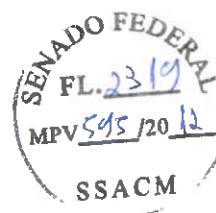


9ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir Parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012, adotada em 06 de dezembro de 2012, que "Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências.", a realizar-se em **26 de março de 2013, terça-feira, às 14h30**, na Sala de Reuniões nº 02, da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II, Senado Federal.

PARLAMENTARES NÃO INTEGRANTES DA COMISSÃO

AUGUSTO COUTINHO - DEM - PE

Paulo Henrique de
Paulo Henrique PMDB - PE





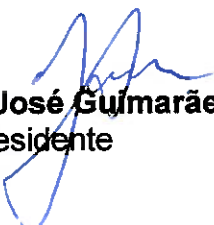
SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE COMISSÕES
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES MISTAS

ATA DA 8ª. REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA DESTINADA A EXAMINAR E EMITIR PARECER SOBRE MEDIDA PROVISÓRIA Nº 595, ADOTADA EM 7 DE DEZEMBRO DE 2012, QUE "DISPÕE SOBRE A EXPLORAÇÃO DIRETA E INDIRETA, PELA UNIÃO, DE PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS E SOBRE AS ATIVIDADES DESEMPENHADAS PELOS OPERADORES PORTUÁRIOS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS." REALIZADA NO DIA 20 DE MARÇO DE 2013, ÀS 14H30 HORAS, NO PLENÁRIO Nº 2, DA ALA SENADOR NILO COELHO, DO SENADO FEDERAL.

Às catorze horas e cinquenta minutos do dia vinte de março de dois mil e treze, na Sala número dois da Ala Senador Nilo Coelho, sob a Presidência Deputado José Guimarães, reúne-se a Comissão Mista da Medida Provisória nº 595, de 2012, com a presença dos Senadores Eduardo Braga, Kátia Abreu, Walter Pinheiro, Humberto Costa, Ana Rita, José Pimentel, Inácio Arruda, Blairo Maggi, Gim, Armando Monteiro; e dos Deputados Geraldo Simões, José Guimarães, Jorge Bittar, Iriny Lopes, Edinho Bez, Manoel Junior, Eduardo Sciarra, Cesar Colnago, Beto Mansur, Onyz Lorenzoni, Mendonça Filho, Milton Monti, Glauber Braga, Paulo Pereira da Silva, Arnaldo Jardim, Nelson Marquezelli, Valtenir Pereira. Registra-se a presença de parlamentar não membro da Comissão, o Senador Wellington Dias e Deputado Cláudio Puty. Deixam de comparecer os demais membros. Havendo número regimental, a Presidência declara aberta a presente Reunião destinada à realização de Audiência Pública para debater a Medida Provisória. O Presidente chama os expositores José Leônidas de Menezes Cristino, Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República; Pedro Brito, Diretor-Geral Substituto da Agência Nacional de Transportes Aquaviários; Bernardo Figueiredo, Diretor-Presidente da Empresa de Planejamento e Logística e Roberto Dantas, Diretor de Planejamento e Desenvolvimento de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e do Comércio Exterior; para integrarem a mesa e, nessa ordem, realizarem suas respectivas exposições. Ao término das exposições, o Senhor Presidente dá início à fase de interpelações parlamentares, bem como de réplicas e tréplicas dos convidados. Fazem uso da palavra os seguintes Parlamentares: Deputado Mendonça Filho, Deputado Geraldo Simões, Deputado Paulo Pereira da Silva, Senadora Kátia Abreu, Deputado Onyx Lorenzoni, Senador Humberto Costa; Deputado Beto Mansur, Cesar Colnago, Deputado Márcio França, Deputado Glauber Braga, Deputado Milton Monti, Deputado Jorge Bittar, Deputada Iriny Lopes. O Presidente coloca em votação o Requerimento nº 12 de 2013, de iniciativa do Deputado Márcio França. O Requerimento é aprovado, com a retirada do nome do Sr. Paulo Alexandre Barbosa, Prefeito Municipal de Santos. O Presidente submete ao Plenário a dispensa da leitura e a aprovação das atas da sexta e da sétima reuniões. As atas são aprovadas. Nada mais havendo a tratar,



encerra-se a Reunião às dezessete horas e cinquenta e dois minutos, lavrando eu, Marcos Machado Melo, Secretário da Comissão, a presente Ata, que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente, Deputado José Guimarães e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com o registro das notas taquigráficas.


Deputado José Guimarães
Presidente





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

SF - 1

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

(Texto com revisão.)

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Sr^{as} e Srs. Parlamentares, declaro aberta a 8ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e a emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012.

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

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

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

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

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

Portanto, para iniciar os nossos debates...

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

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





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

SF - 2

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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





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

SF - 3

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

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

Quero abraçar todos.

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

Pode passar.

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

A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Sr. Presidente, pela ordem.

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

A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Desculpa.

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

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

Gostaria que pudesse distribuir de forma mais...

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

A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Obrigada.

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

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

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

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

Pode passar.

Histórico da movimentação de carga no nosso País.

Evolução da movimentação dos portos públicos e privados.

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

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





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

SF - 4

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

Pode passar.

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

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

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

Pode passar.

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

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





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

SF - 5

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

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

Pode passar.

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

Estudos para o aperfeiçoamento do modelo institucional do setor portuário.

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

Efetivação das mudanças.

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

Pode passar.

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

(Soa a campanha.)





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

SF - 6

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

Pode passar.

Planejamento integrado.

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

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

Fortalecimento institucional da SEP.

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





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

SF - 7

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

Pode passar.

Antaq.

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

Bem, vou tentar ser mais rápido.

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

Criação da Comissão Nacional de Praticagem.

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

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

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

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





Mudanças das atuais atribuições das autoridades portuárias.

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

Metas de desempenho.

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

Pois não.

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

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

A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO) – O.k.

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

Pode passar.

Docas.

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

Mudanças no segmento de operação.

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



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

SF - 9

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

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

Chamada pública obrigatória para autorizações.

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

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

(Soa a campainha.)

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

Estou terminando.

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





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

SF - 10

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

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

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

Arrendamentos.

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

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

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

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

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

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

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





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

SF - 11

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

Contratos para dragagem de aprofundamento e manutenção...

(Soa a campanha.)

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

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

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

(Soa a campanha.)

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

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

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

Era isso basicamente, Sr. Presidente.

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

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

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

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





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

SF - 12

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

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

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

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

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





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

SF - 13

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

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

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

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

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

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





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

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

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

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

(Soa a campainha.)

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

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





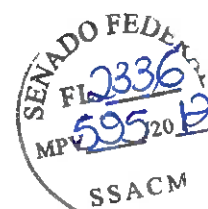
eficiente daqui a dez ou quinze anos. Então, a ausência de um planejamento público, estratégico e consistente é outra diferença entre o desempenho de nossos portos e de portos de outras partes do mundo.

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

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

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

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





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

SF - 16

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

(Soa a campanha.)

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

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

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

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

Muito obrigado, Presidente.

Muito obrigado, Relator.

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

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

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

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

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





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

SF - 17

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

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

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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





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

SF - 19

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

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

Era isso que eu tinha a dizer.

Não tenho muito a acrescentar com relação à medida provisória.

Agradeço a oportunidade de participar desta Comissão.

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

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

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

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

Pode passar.

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

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

Próximo.

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





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

SF - 20

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

Próximo.

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

Próximo.

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

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

Próximo.

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





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

SF - 21

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

Próximo.

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

Próximo.

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

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

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Só um detalhe.

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

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

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

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Só levantou o tempo?

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

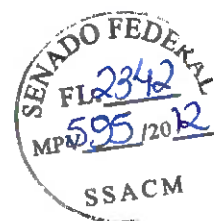
ORADOR NÃO IDENTIFICADO – A culpa?

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

(Intervenção fora do microfone.)

(Soa a campainha.)

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





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

SF - 22

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

(Intervenção fora do microfone.)

(Soa a campainha.)

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

Passa outro quadro, por favor.

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

Próximo.

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

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

O SR. ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Por quê?

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

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – A operação é rápida?

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

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

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

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

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

(Intervenção fora do microfone.)

(Soa a campainha.)





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

SF - 23

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

(Intervenção fora do microfone.)

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

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

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

Próximo.

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

Próximo.

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

(Intervenção fora do microfone.)

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

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

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

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

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

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





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

SF - 24

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

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

Então, África do Sul, US\$1.600,00.

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

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

O meu assessor vai me ajudar aqui e vai explicar.

E o próximo aqui. (*Pausa.*)

Então, aqui a conclusão que temos.

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

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

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

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

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

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

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

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

Próxima e última. (*Pausa.*)

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





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

SF - 25

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

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

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

Muito obrigado.

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

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

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

Milton Monti, o último.

Vamos lá.

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

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

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

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

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

Fazemos esse acordo para todo mundo falar.

Estão encerradas, democraticamente, as inscrições.

Mendonça Filho, pelo tempo de cinco minutos.

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





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

SF - 26

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

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

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

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

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

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





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

SF - 27

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

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

(Soa a campainha.)

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

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

(Soa a campainha.)

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

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

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

(Soa a campainha.)

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

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





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

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

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

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

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

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

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





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

SF - 29

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

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

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

(Soa a campanha.)

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

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

(Soa a campanha.)

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

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

(Soa a campanha.)





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

SF - 30

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

(Interrupção do som.)

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

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

(Soa a campainha.)

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

(Soa a campainha.)

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

(Soa a campainha.)

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

Quanto ao Ogmo, também dá para fazermos um debate.

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

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

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

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

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

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

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

(Interrupção do som.)

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





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

SF - 31

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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





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

SF - 32

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

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

(Soa a campanha.)

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

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

(Soa a campanha.)

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

Enfim, só para falar de alguns assuntos.

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

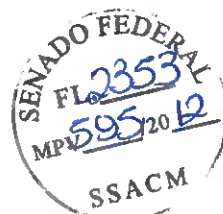
Senadora Kátia Abreu.

(Intervenções fora do microfone.)

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

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

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





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

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

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

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

Então, o que acontece? O que custaria isso?

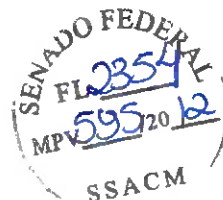
Talvez R\$3 bilhões, R\$4 bilhões, apenas 4 quilômetros de cais. Se nos fizermos comparações aqui, como todos gostam e eu também, o Bolsa Família gasta R\$20 bilhões por ano para atender sei lá quantos milhões de famílias, 15 milhões de famílias. São R\$4 bilhões para apenas 4 quilômetros de berço. Isso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

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

(Soa a campanha.)

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

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





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

SF - 34

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

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

(Soa a campanha.)

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

(Soa a campanha.)

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

Então, com relação...

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

A SRª KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Vou concluir.

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

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





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

SF - 35

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

(Soa a campanha.)

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

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

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

(Soa a campanha.)

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

Muito obrigada.

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

Deputado Onyx Lorenzoni.

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

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

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

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





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

SF - 36

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

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

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

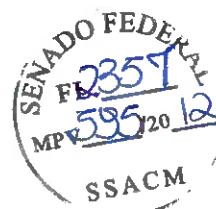
Então, Sr. Relator, eu também fico preocupado porque aqui a gente fala de ter atividade, e eu concordo com o conceito de que carga é carga. Eu estava discutindo com o Deputado Cesar Colnago aqui: é *business*. Se é privado ou se é público, se é próprio ou se é de terceiro, isso não tem a menor importância.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

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

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

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

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





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

SF - 37

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

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

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

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

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

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

Essa é uma questão que acho que precisa ser respondida.

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

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

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

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





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

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

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

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

Obrigado. Desculpe por ter extrapolado a hora.

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

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

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

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





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

SF - 39

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Soa a campanha.)

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





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

SF - 40

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

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

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

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

(Soa a campainha.)

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

Obrigado.

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

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

A outra pergunta é ao Ministro.

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

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

(Soa a campanha.)

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

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





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

SF - 42

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

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

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

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

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

Muito obrigado.

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

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

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

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

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





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

SF - 43

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

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

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

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

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

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

(Soa a campainha.)

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





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

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

O outro ponto importante que eu queria...

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

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

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

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

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

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

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

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

Quantos funcionários tem na SEP?

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

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

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Cento e oitenta...





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

SF - 45

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

O SR. JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO – Isso.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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





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

SF - 46

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

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

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

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

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

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

O SR. PEDRO BRITO – Obrigado, Presidente.

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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

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





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

SF - 48

MP 595/2012 (8ª Reunião)

20/03/2013

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

Obrigado.

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

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

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

Quando eu tinha 13 anos, há 12 anos, o meu professor de direito, um dos professores de direito do primeiro período se virou para mim e para os outros alunos que estavam na sala e disse que a Petrobras deveria ser privatizada por conta da sua ineficiência. E demonstrou por números a motivação do porquê isso deveria ser feito e realizado. Então, essa é a primeira preocupação.

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

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





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

SF - 49

MP 595/2012 (3ª Reunião)

20/03/2013

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

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

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

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

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

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

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

E aí vai o último ponto...

(*Sca a campainha.*)

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

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

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





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

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

Obrigado.

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

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

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

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

Parabéns aos nossos convidados, e cumprimentos a todos.

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

Ex^a.

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

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





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

A SRª IRINY LOPES (PT – ES) – Presidenta, Ministra já foi.

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

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

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

(Soa a campainha.)

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





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

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

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

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

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

Obrigado.

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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





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

SF - 55

MP 595/2012 (3ª Reunião)

20/03/2013

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

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Por que só os três?

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

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Onde tinha porto e quem pediu.

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

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Não pode acrescentar o do Paraná?

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

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

Paulinho...

(Intervenção fora do microfone.)

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

(Intervenção fora do microfone.)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aprovadas.





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

SF - 56

MP 595/2012 (9ª Reunião)

20/03/2013

Está encerrada a reunião.

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





SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Lúcia Vânia

Ofício nº 048/2013 - GSLVAN

Brasília, 19 de março de 2013.

Exmo. Sr.
Deputado José Guimarães
Presidente da CMMPV 595/2012

Senhor Presidente:

Diante da impossibilidade de comparecimento à Comissão Mista destinada a examinar a MP 595 de 2012, do Sr. Sr. Frederico Bussinger, consultor do **Instituto de desenvolvimento, logística, transporte e meio ambiente - IDEL**, solicito a Vossa Excelência encaminhar aos membros da Comissão a apresentação do referido consultor, anexada ao presente.

Atenciosamente,


Senadora **Lúcia Vânia**

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas
Recebido em 22 / 3 / 2013, às 17.24
Rodrigo Bedritchuk - Mat. 220842



Exmo. Sr. Presidente da CMMPV 595/2012; **Deputado José Guimarães.**

Exmo. Sr. Vice-Presidente da CM; **Senador José Pimentel.**

Exmo. Sr. Relator da CM; **Senador Eduardo Braga.**

Exmo. Sr. Relator-Revisor da CM; **Deputado Manoel Junior.**

Senhoras e Senhores Parlamentares:

Inicialmente, devo registrar sentir-me muito honrado com o convite da CMMPV - 595/2012 para participar da Audiência Pública (AP) de 19/MAR/2012 e poder contribuir com a discussão de tema tão relevante para o futuro do nosso País: À Senadora Lúcia Vânia, autora do requerimento, e às senhoras e senhores parlamentares membros, que o aprovaram; a todos meus mais sinceros e profundos agradecimentos.

Infelizmente, em função de missão técnica à Ásia, incidentalmente sobre tema portuário e logístico, minha participação não pode ser viabilizada naquela data, conforme informara à Comissão Mista (CM) tão logo recebi o convite do seu Presidente. Todavia, por sugestão da Senadora Lúcia Vânia, considerando que não serão agendadas novas APs e remarcada minha participação, encaminho texto com estrutura da intervenção inicial que faria na oportunidade.

Ela é essencialmente baseada na série de artigos específicos que tenho dedicado, em minha coluna semanal, ao novo modelo portuário proposto para o Brasil: Estes constam, com destaque, da matriz anexa na qual incluí alguns outros artigos sobre temas correlatos; sempre com o propósito de procurar subsidiar a análise da MP e os trabalhos dessa CM.

Por outro lado, em benefício da concisão, e elaborado *a posteriori*, procuro me referir e tirar partido das quase duas dezenas de informativas e esclarecedoras exposições/apresentações nas seis APs anteriores e disponibilizadas no site do Senado/CM

(http://www.senado.gov.br/atividade/materia/detalhes.asp?p_cod_mate=109494).

- a) LOGÍSTICA BRASILEIRA: Virou lugar comum dizer-se que a(s) logística(s) brasileira(s) enfrenta(m) problemas: Graves problemas!
 - i) O Governo tem veiculado copiosos dados e informações contundentes que fundamentam tal diagnóstico;
 - ii) Também boa parte de tais exposições foi dedicada a enriquecer e consolidar tal diagnóstico;
 - iii) Com o qual também concordo (artigo "A" da matriz anexa).
 - iv) Desnecessário, pois, voltar-se aqui a essa questão: Mais proveitoso focarmos na missão/objetivo precípuo da CM!
- b) PORTOS E LOGÍSTICA: A essa altura dos debates da CM, após quase duas dezenas de exposições, e da ampla cobertura que a imprensa tem dado ao tema, certamente já está claro que os portos são, apenas, uma parte desse grande problema logístico (40); algo como a ponta de um *iceberg*! E que seu eficaz enfrentamento demanda um conjunto bem mais amplo e profundo de ações (vide, por exemplo, exposições de CNA, CNI, CNT, FENOP, IBAMA, CONAB, SECEX, SINDIRECEITA, Sérgio Aquino).



c) MISSÃO/OBJETIVOS: Por conseguinte, impossível não concordar, como fizeram praticamente todos os expositores anteriores, com os objetivos enunciados para o novo modelo portuário: aumento da eficiência operacional, redução de custos, aumento da capacidade instalada; etc. E, para tanto, uma abordagem multimodal e atração de novos investimentos para o setor, públicos e, principalmente, privados (95). Quem poderia ser contra?

- i) Talvez, apenas, pudesse ser explicitado, e agregado a esse conjunto de objetivos, aquele que praticamente transformou-se em mote das reformas portuárias, inclusive a brasileira: **“Implementação e garantia de ambiente concorrencial, em bases isonômicas”**. Isso considerando que a experiência tem indicado que, no médio e longo prazo, mais que “facilidades”, são regras claras, isonômicas e estáveis os maiores motivadores e indutores da efetivação de investimentos privados, líquidos, para setores infraestruturais (como bem desenvolvido pela AEB).

OBS: “Regras”, nesse sentido, são mais que leis ou normas. Envolve, também, a jurisprudência – muitas vezes objeto de até maior atenção que aquelas!

- ii) Também vale o registro de não ser o quadro atualmente vivido uma situação singular; *sui generis*: Demandas qualitativamente similares impulsionaram as mobilizações, tramitação e aprovação da “Lei dos Portos” há duas décadas (no rastro, e estimuladas, pela “Constituição-Cidadã” e as eleições diretas). Mas impulsionaram, também, ações e mudanças significativas anteriores no setor: período militar, governos JK e Getúlio, e, mesmo, dos dois imperadores (93).

- iii) Até mesmo a hiper-centralização do processo decisório, pilar central do modelo proposto (101):

- i) Se é algo que vai em sentido contrário à tendência dominante internacional, inclusive da China, como apontado em várias das exposições anteriores, particularmente de Sérgio Aquino (autonomia das gestões portuárias; descentralização e uma governança mais participativa dos diversos atores envolvidos - “stakeholders” -, principalmente as instâncias locais);
- ii) Não pode também deixar de ser vista como parte de mais um dos movimentos pendulares de centralização X descentralização (“sístoles e diástoles”, como diria Golbery): Esse movimento tem sido um dos traços a marcar a história da administração pública brasileira (11).
- iii) No caso portuário, por rigor histórico, deve-se também registrar que tal movimento, levado ao limite e cristalizado com a MP, resulta de uma recentralização gradual do processo decisório, iniciado no final dos anos 90 (86) (vide Sérgio Aquino).

OBS: A tradicional “European Sea Ports Organisation - ESPO” divulgou recente pesquisa, respondida por 116 autoridades portuárias, de 26 países, administradoras de 216 portos que juntos movimentam 2/3 das cargas continentais (14). A pesquisa, intitulada “European Port Governance” (B), tem por objeto minuciosa e interessante análise sobre o presente e o futuro da governança dos portos marítimos europeus; rico material que poderia ser de grande utilidade para os trabalhos da CM.

- d) EXPERIÊNCIA: Na linha do “somos-capazes-de-fazer-porque-já-fizemos”, importante ter sido resgatada nas APs anteriores, com riqueza de dados, informações, ilustrações e argumentos, a experiência do modelo balizado pela



“*Lei dos Portos*”; modelo exitoso para enfrentamento dos gargalos existentes na virada das décadas de 80/90 e para consecução de objetivos similares aos ora propostos (vide, por exemplo, exposições de AÇÃO EMPRESARIAL, CNA, ABRATEC, ANTAQ, AEB, Sérgio Aquino, Richard Klien).

i) Vale destacar e sublinhar, do rico acervo de tais exposições:

- i) Que a movimentação do setor portuário brasileiro teve uma forte inflexão, positiva, em meados dos anos 90; inflexão esta motivada e caracterizada por aumento de eficiência, redução de custos e compromissos de aumento da capacidade instalada (82); e
- ii) Que tal inflexão, cujos investimentos e transformações foram sendo maturados nos anos posteriores, foi um dos principais responsáveis pelo salto que o Brasil deu na sua participação no comércio internacional nos últimos vinte anos (bem ilustrado em tais apresentações); mais acentuadamente ao longo da primeira década deste Século, em particular no agronegócio.

ii) Como consequência, não pode, também, deixar de se chamar a atenção para que:

- i) Nem a “*Lei dos Portos*”, no campo legal/institucional;
- ii) Nem o modelo por ela balizado, descentralizador, principalmente em seu início, no campo administrativo/gerencial (governança);

foram empecilhos para tais avanços significativos. Sem eles, teria o Brasil logrado tal êxito no comércio internacional e na balança comercial?

iii) Vale, também, ser registrada uma curiosidade: No início desse século, quando se queria dar um exemplo de sucesso no setor portuário brasileiro, em entrevista ou a algum visitante estrangeiro, lembram-se do porto mais frequentemente citado? Itajaí – SC; certamente os do setor se lembrarão. E atualmente? Suape - PE! Qual foi o exemplo de processo de arrendamento concluído nos últimos anos (CNI)? Itaquí - MA! O que eles têm em comum? São **todos portos delegados**, a Estado ou Município! ... relação à qual poderiam ser acrescentado outros portos delegados e, mesmo os portos de Santos, Rio de Janeiro e Sepetiba (Itaguaí), no início da implementação do modelo balizado pela “*Lei dos Portos*”: Naquela época também os portos sob administração federal gozavam de maior autonomia (vide Sérgio Aquino). Pode não ser uma evidência “*científica*” mas, ao menos, mereceria uma análise mais aprofundada essa correlação descentralização-eficiência.

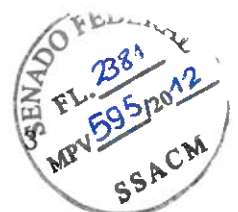
e) FOCO: Assim, menos que discutir se temos ou não problemas logísticos e portuários, e se os objetivos que fundamentam e impulsionam o modelo proposto são adequados (sobre o quê já há amplo consenso, quase unanimidade!), seria mais produtivo se buscássemos responder:

i) O modelo proposto é eficaz para a consecução dos objetivos enunciados?

ii) Se não ou, mesmo, se limitado, considerando:

- i) Que a semiparalisia do setor não pode ser prolongada ainda mais;
- ii) Que a conjuntura política aponta para a manutenção do núcleo básico do modelo; do “DNA” da MP;

que ajustes poderiam ser feitos para que o modelo se torne mais eficaz?



SUGESTÕES ESPECÍFICAS:

Apesar da quase unanimidade em relação ao diagnóstico e aos objetivos, o mesmo não se dá com todos os elementos do novo modelo e com todo o conteúdo da MP, especificamente: Mesmo os seus mais atávicos defensores propõem a necessidade de “ajustes”; variando seu grau (107).

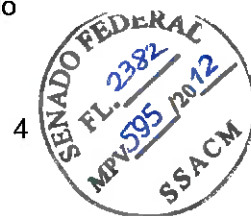
Vão nessa mesma linha as sugestões a seguir; sempre na perspectiva de contribuir para tornar o modelo mais eficaz para consecução dos objetivos enunciados:

1) Por todo o exposto anteriormente, não teria nenhuma dificuldade em subscrever as propostas de:

- a) Adoção de critério de “*área de influência*”, “*região geoeconômica*”, “*cluster regional*”, “*mercado relevante*” (conceito da Lei nº 12.529/2011, do CADE e da cultura de “*defesa da concorrência*”) como base para definição das “*áreas de portos organizados*”, e sua poligonal (como proposto por FENOP, Sérgio Aquino).
 - i) Talvez pudesse ser agregado a esses o de “*unidade aquaviária*”, como fundamento não só para tais definições como para escopo dos “*planos diretores*”, “*planos estratégicos*” e/ou PDZs (35).
- b) Possibilidade de adaptação, com extensão de prazos, dos contratos pré-93, ante compromissos de novos investimentos (como proposto por ABTP, AÇÃO EMPRESARIAL, FENOP, Richard Klien);
- c) Possibilidade de prorrogação antecipada dos contratos pós-93, ante compromissos de novos investimentos (como proposto por AÇÃO EMPRESARIAL, FENOP, Richard Klien);
- d) Condicionar a implantação de TUPs ao aumento global da capacidade logística e, por conseguinte, à assunção plena, por estes, dos investimentos, inclusive de infraestrutura básica (como proposto por Sérgio Aquino);
- e) Garantir ambiente e condições concorrenciais, em bases isonômicas, para todas as instalações portuárias (concessões, arrendamentos e TUPs) integrantes de um mesmo “*mercado relevante*” (na linha da proposta de FENOP, ABRATEC, FETAPORT, Sérgio Aquino e Mário Teixeira);
- f) Manutenção dos CAPs e com atribuições deliberativas (como proposto por FENOP, AEB, FENAVEGA, Sérgio Aquino).
- g) Para os “*portos organizados*” com licença de operação, início do processo de licenciamento ambiental de novas instalações portuárias a partir da LI (como proposto por FENOP).
- h) Instituição de programa e instrumentos para adequação, qualitativa e quantitativa, do quadro de TPAs, com fontes regulares de recursos. Da mesma forma, programa e instrumentos para treinamento e periódica requalificação de trabalhadores portuários (na linha do proposto pela FENOP, FETAPORT e Sérgio Aquino).

2) Todavia teria dúvidas, teria dificuldade em subscrever a proposta de eliminação do “processo seletivo” para TUPs (AÇÃO EMPRESARIAL, CNI), estabelecido pelo Governo e disposto na MP, principalmente se de forma indiscriminada, para todos os casos. Isso considerando que:

- a) Planejar, com uma abordagem multimodal, é um dos pilares do novo modelo proposto.



- b) Os investimentos na infra e superestrutura dos terminais é apenas parcela dos investimentos necessários: Parte igualmente relevante são as demais infraestruturas de acessos (rodoviário, ferroviário, hidroviário, dutoviário), de energia, saneamento, urbana, etc.; esses, normalmente, de responsabilidade dos poderes públicos (federal, estadual e municipal).
- c) Ao menos os “33 metros a contar da linha de preamar média do ano de 1831” são “terreno de marinha”, assim como seus “agregados”: Todos eles, SMJ, “bens públicos”. E, por conseguinte, susceptíveis, constitucionalmente, de prévia licitação (nesse caso, não por ser a atividade portuária “serviço público”, mas por serem as áreas “bem público”): Essas são essenciais, normalmente imprescindíveis para que, também, as retroáreas contíguas tenham significado como “área portuária”.
- d) SMJ, a maior parte das áreas costeais, tidas e brandidas como “privadas”, ou não estão aforadas ou não estão plenamente regularizadas. Muitas delas objeto de disputas, inclusive judiciais, não cabalmente resolvidas.
- e) Apesar da imensa costa brasileira, as áreas técnica-economicamente viáveis para a implantação de instalações portuárias é limitada. E, das que existem, a maior parte ou já está ocupada pelos “Portos Organizados” ou pelos TUPs.
- f) Enfim, inclusive por coerência como o primado do novo modelo, a regra geral deveria ser: É a “propriedade” (de terrenos na linha de costa) que deve se submeter ao “planejamento”, e não vice-versa (97)
- g) Aos “terminais dedicados”, por suas características específicas, todavia, poderia haver uma flexibilização no processo; desde que plenamente fundamentado e justificada a “inexigibilidade” ou “dispensa” de licitação (procedimento com objetivos similares aos da proposta da ABTP e FENOP).
- h) De igual modo, os terminais hidroviários, particularmente na Região Amazônica (com objetivos similares aos da proposta da FENAVEGA).

3) Complementarmente sugeriria:

- a) **Explicitar-se o entendimento de que o “explorar” do texto constitucional refere-se, exclusivamente, àqueles que têm na atividade portuária seu objetivo primeiro; seu “core business”.**

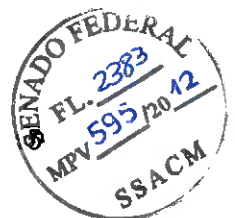
- i) CF; art. 21; XII; f:

*“Compete à União ... **explorar**, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão ... os portos marítimos, fluviais e lacustres”.*

- ii) Registre-se que a CF/88 inovou nessa matéria:

Em todas as anteriores, ou os portos não eram mencionados, ou, quando muito, era atribuído ao poder público federal/nacional apenas competência legiferante – atribuição mantida também na CF vigente: *“Compete privativamente à União **legislar** sobre ... diretrizes da política nacional de transportes (ix); regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial (x); trânsito e transporte (xi)”* (art. 22). (105)

- iii) Implicações: Tal entendimento/conceito/dispositivo permitiria, com “razoabilidade” e “legitimidade”, dar àquelas instalações portuárias integrantes de “cadeias logísticas” que, por sua vez, integram “cadeias produtivas”, tratamento diferenciado daquelas que objetivam atuar no “mercado” portuário, propriamente dito. É o caso da mineração,



siderurgia, celulose, petróleo e gás, construção naval (estaleiros); etc. Isso tem significado e é importante, p.ex:

- (1) Para maior celeridade na solução da sucessão dos contratos pré-93 - uma imperiosa necessidade (59) (60) (61).
 - (2) Para viabilização da adaptação, com extensão de prazos, dos contratos pós-93 - de igual modo, algo essencial para consecução dos objetivos enunciados;
 - (3) Como forma de viabilizar a existência de tais instalações também dentro dos "Portos Organizados"; muitas vezes forma de se racionalizar a implantação e utilização das infraestruturas básicas (que demandam investimentos altíssimos).
- b) Definir-se, por sua funcionalidade, tais instalações como "terminais dedicados", distintos das "concessões" e "arrendamentos" (72) (75); e explicitar-se regras específicas para eles (106); com a mesma lógica, fundamentos e objetivos da AÇÃO EMPRESARIAL e, em termos metodológicos, na linha do proposto pela FENAVEGA.
- i) "Terminal Dedicado", SMJ, é terminologia mais própria e mais abrangente que "porto-indústria", terminologia e proposta que tem sido mencionada/apresentada.
- c) Explicitar, no modelo e na legislação, a figura de "condomínio portuário". (37) (38) (67)
- i) Figura entre a "concessão" (ao privado) e o "porto organizado".
 - ii) Essencialmente objetiva permitir o compartilhamento da infraestrutura básica, mantendo-se a individualidade da infra e superestrutura específica.
- d) Segmentar o planejamento:
- i) A nível nacional/federal: A definição dos objetivos e metas a serem atingidos; a localização dos "portos organizados" e os pontos possíveis de serem instalados TUPs; a articulação intermodal das diversas malhas; as infraestruturas básicas a serem implantadas com recursos federais; dentre outras definições estratégicas.
 - ii) A nível local: A definição do "Plano Diretor" de cada porto, balizado pelos planos nacionais/federais (48); evidentemente.
 - iii) A experiência e as boas práticas indicam que, tão ou mais importante que o "plano" é o "processo" de planejamento; tanto para a excelência de sua concepção como, principalmente, para eficiência e garantia de sua implementação (5); talvez o principal ponto-fraco da gestão, pública e privada, brasileira.
 - iv) Nesse sentido, o planejamento tem uma forte dimensão de "pacto"; algo particularmente importante no mundo portuário, que pode/deve ser visto como uma "PPP implícita": Um conjunto de autoridades, públicas, e um conjunto de atores privados (empresas e entidades) (27) (30): Envolvê-los, comprometê-los é, certamente, "fator crítico de sucesso".
 - v) Uma bom exemplo é o planejamento de transportes europeu ("White Paper") (21): Pactuado continentalmente e, depois, desdobrado por modo de transporte, por sistema e por país; evidentemente balizado pelo plano maior.



- vi) Segmentação qualitativamente similar já é praticada, p.ex., nos licenciamentos ambientais (Licença Prévia - LP, Licença de Instalação - LI, Licença de Operação - LO). Também grandes corporações brasileiras, inclusive estatais, utilizam-se de ferramentas desse tipo, muitas disponíveis comercialmente no mercado. Ou seja: É possível manter-se o desiderato da MP, sem dar alibi para inação das autoridades locais e/ou desperdiçar o enorme potencial empreendedor da comunidade portuária em cada porto.
- e) **Segmentar a função de regulação, constituindo algo como um “sistema regulatório nacional”, atribuindo:**
- i) Aos CAPs e Autoridades Portuárias (instância regulatória local): Dentro de dos portos organizados, a regulação entre:
 - (1) Operadores e operadores;
 - (2) Operadores e arrendatários;
 - (3) Arrendatários e arrendatários.OBS: Modelo original da “Lei dos Portos”, quando norma única.
 - ii) À Agência Nacional, tais funções:
 - (1) Entre portos organizados;
 - (2) Entre esses e as concessões e os TUPs;
 - (3) Como grau de recurso das decisões das instâncias regulatórias locais.
- f) **Estabelecer a possibilidade (não obrigação) de, pelo menos, a função de “Administração Portuária” ser exercida por Sociedade de Propósito Específico – SPE, constituída pelos arrendatários e operadores de um dados “porto organizado”.**
- i) O novo modelo separa, claramente, as funções de “autoridade” e “administração” portuária. E, ao centralizar praticamente toda a função de “autoridade” nas instâncias federais (101), reserva às organizações locais, de cada “porto organizado”, praticamente, apenas, as funções de “administração”. (56)
 - ii) Um dos pilares do novo modelo é o maior envolvimento da iniciativa privada no setor portuário: Certamente não objetiva a Presidente da República apenas os investimentos privados; mas, também, a capacidade e experiência gerencial que o direito privado proporciona. (47) (24) (100).
 - iii) Há uma emenda nesse sentido: A Emenda nº 372, do Senador Ricardo Ferraço.
- g) **Adotar modelagem simplificada para as licitações de renovação contratual; p.ex., eliminando a necessidade de elaboração de Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica - EVTEs (ao encontro de preocupações/objetivos da CNA e CNT de agilização processual) (59) (60) (61):**
- i) Há dúvida que um terminal, em funcionamento, cujo operador pretende continuar (por vezes até luta por!) é viável (técnica e economicamente)? Para que, então, EVTE?
 - ii) As condições contratuais existentes não podem ser adotadas como a base para o que será, final e efetivamente, aferido na licitação – inclusive

valores? Afinal, não é para isso que são previstos os processos licitatórios públicos?

- iii) No limite, se se quiser refinar as avaliações, os valores poderiam ser ajustados pelos praticados em contratos congêneres licitados; não?
- h) **Eliminar do texto legal a definição do critério de julgamento das licitações para concessão e arrendamento; reservando o tema para normas infra-legais. Isso:**
 - i) Pela diversidade de situações e especificidades de condições;
 - ii) Pela forma imprecisa do texto proposto na MP (art. 6º).
 - iii) Pela não necessidade de tal matéria estar regrada em texto legal.
- i) **Negociar e estabelecer-se um plano estratégico, de médio longo prazo, porto a porto, dentro de diretrizes gerais/nacionais, compatibilizando a dimensão e perfil das equipes de trabalho portuário ("ternos") com o contingente de TPAs registrado no respectivo OGMO.**
 - i) O momento, com perspectivas de expansão da demanda, e com previsão de aumento do número e capacidade das instalações portuárias é momento privilegiado para tais ajustes estratégicos.
 - ii) Difícil imaginar-se tais ajustes sem uma ampla negociação nacional; envolvendo trabalhadores, empresários e poderes públicos (dos três níveis).
 - iii) Certamente este seria um instrumento, a mais, para minimização das diferenças entre os dois regimes: Portos Organizados e TUPs.

São essas minhas contribuições ao debate, Senhor Presidente, Senhor Relator, senhoras e senhores parlamentares.

Muito obrigado!

Brasília, 22 de março de 2013

Frederico Bussinger

Consultor do IDELT

Ex-Presidente da Cia. Docas de São Sebastião – CDSS

Ex-Diretor do Departamento Hidroviário do Estado de SP – DH/SP.

Ex-Diretor da Cia. Docas do Estado de São Paulo - CODESP



MP-595: Comissão Mista - Audiência Pública - 19/MAR/2013

Frederico Bussinger - Artigos (Anexo)

Nº	DATA	TÍTULO	LINK
A	dez/12	Logística! Que logística? (pg.98)	http://issuu.com/www.viapapel.com.br/docs/613_baixa
B	jun/11	"European Port Governance" - ESPO	http://www.portogente.com.br/arquivos/arq_777_ports.pdf
107	07/mar/13	Pacote Portuário (XII): Mais contra, ou mais a favor?	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=77992
106	28/fev/13	Pacote Portuário (XI): Terminais dedicados - possível solução?	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=77754
105	21/fev/13	Pacote Portuário (X): e o que diz a Constituição?	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=77454
102	31/jan/12	Pacote Portuário (IX): Trabalho & Trabalhador	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=76722&sec=199
101	24/jan/12	Pacote Portuário (VIII): "Da intenção ao Gesto"	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=76475&sec=199
100	17/jan/13	"Pacote Portuário" (vii): Gestão ... sempre ela!	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=76170
99	10/jan/13	"Pacote Portuário" (vi): Julgar, (sempre) o busilis!	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=75905
97	27/dez/12	"Pacote Portuário" (v): Planejamento: Para além do Discurso!	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=75471
96	20/dez/12	"Pacote Portuário" (iv): Aspectos Econômicos e Comerciais	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=75248
95	14/dez/12	"Pacote Portuário" (iii): Para que? Como?	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=75030
94	13/dez/12	"Pacote Portuário" (ii): Formas e Meios	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=74952
93	10/dez/12	Lei dos Portos + 20 (V): Fim (antecipado) de um ciclo!	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=74767
86	25/out/12	Lei dos Portos + 20 (IV): Experiências e Inflexão	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=72834
82	27/set/12	Lei dos Portos + 20 (III): Os anos dourados das Reformas	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=71401
78	30/ago/12	Lei dos Portos + 20 (II): contexto histórico	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=69988
77	23/ago/12	Porto: Serviço Público ou Atividade Econômica? (II)	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=69687
76	16/ago/12	Porto: Serviço Público ou Atividade Econômica?	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=69325
75	09/ago/12	Arrendamento Portuário: Afinal, qual o objeto?	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=69010
73	26/jul/12	Lei dos Portos + 20	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=68274
72	19/jul/12	Arrendamento: Quem é o contratante? Quem o contratado?	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=67913
67	14/jun/12	Condomínio Portuário - III	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=66472
65	31/mar/12	Sistema Portuário = Sistema Elétrico ?	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=65909
63	17/mar/12	Porto = Aeroporto ?	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=65306
61	03/mar/12	Vencimento de arrendamentos: make it simple!	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=64728
60	26/abr/12	Enfrentando o imbróglio do vencimento de arrendamentos	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=64441
59	19/abr/12	Vencimento de arrendamentos portuários: o que fazer?	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=64190
58	12/abr/12	EVTE X AAE	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=63965
56	29/mar/12	Autoridade sem Autoridade	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=63585
53	08/mar/12	Tarifas Portuárias - V	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=63036
52	01/mar/12	Tarifas Portuárias - IV	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=62851
51	23/fev/12	Tarifas Portuárias - III	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=62701
50	16/fev/12	Tarifas Portuárias - II	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=62629
49	09/fev/12	Tarifas Portuárias - I	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=62412
48	02/fev/12	PDZ	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=62107
47	26/jan/12	Gestão Pública X Gestão Privada	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=61798
40	08/dez/11	Logística é mais (bem mais) que Transportel	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=59583
38	24/nov/11	Condomínios Portuários - Final	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=58825
37	17/nov/11	Condomínios Portuários - I	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=58416
36	10/nov/11	Avanços no Licenciamento Ambiental	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=58098
35	03/nov/11	Manifestação de Interesse nos Portos ?	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=57744
34	27/out/11	Exploração Portuária com Nova Norma (Antaq)	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=57389
30	29/set/11	Planejar X Projetar	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=55771
28	15/set/11	Licenciamento Ambiental: Um passo (necessário) adiante	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=54576
27	08/set/11	Porto-Cidade	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=54011
24	18/ago/11	Governança X Burocracia	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=52617
21	28/jul/11	Transportes para a Europa-2050	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=50494
14	09/jun/11	"Renascimento" das Autoridades Europeias?	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=47164
11	19/mar/11	Sístoles e diástoles	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=45801
8	28/abr/11	EVTEolatria	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=44546
7	25/abr/11	EVTEneceia	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=44338
5	06/abr/11	Planejamento! Que planejamento?	http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=43758



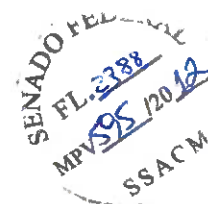
SF – 4-4-2013

14 horas

A Presidência designa o Senador Luiz Henrique, como membro titular, em substituição ao Senador Eunício Oliveira, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 595, de 2012, conforme o Ofício nº 137, de 2013, da Liderança do PMDB no Senado Federal.

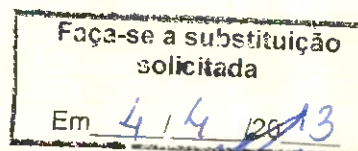
O Ofício será encaminhado à Comissão Mista para ser juntado ao devido processado.

(É o seguinte o Ofício)





SENADO FEDERAL
Gabinete do Líder do PMDB e da Maioria



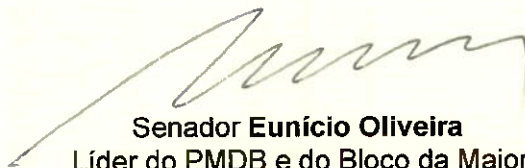
OF. GLPMDB nº 137/2013

Brasília, 04 de abril de 2013.

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Cumprimentando cordialmente, nos termos regimentais, comunico a Vossa Excelência a indicação do Senado Luiz Henrique – PMDB/SC como titular na Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012, em substituição ao Senador Eunício Oliveira.

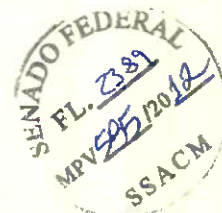
Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência votos de apreço e consideração.



Senador **Eunício Oliveira**
Líder do PMDB e do Bloco da Maioria

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

Recebido 13h44 min de 4/4/2013
inact. 230173.





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 **10 de abril de 2013 (quarta-feira)**, às **14h30**, no Plenário nº **02**, Ala Senador Nilo Coelho, Senado Federal.

PAUTA: APRECIAÇÃO DE RELATÓRIO

Secretaria da Comissão Mista, em 8 de abril de 2013.


Deputado **JOSÉ GUIMARÃES**
Presidente



SF-11-4-2013

14 horas

A Presidência designa:

- como membro titular, o Senador José Pimentel, em substituição ao Senador Antonio Carlos Valadares, que passa à condição de suplente, na Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 595, de 2012, conforme o Ofício nº 65, de 2013, da Liderança do Bloco de Apoio ao Governo no Senado Federal;

- como membros titulares, os Senadores Walter Pinheiro, José Pimentel, Humberto Costa e Lídice da Mata, em substituição aos Senadores Wellington Dias, Acir Gurgacz, Rodrigo Rollemberg e Inácio Arruda, e como membros suplentes, os Senadores Inácio Arruda, Wellington Dias e Acir Gurgacz, em substituição aos Senadores Eduardo Lopes, Randolfe Rodrigues e Walter Pinheiro, na Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória



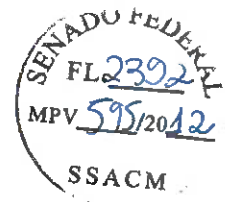
✓
M.Oh-13 1

nº 610, de 2013, conforme o Ofício nº 66, de 2013, da Liderança do Bloco de Apoio ao Governo no Senado Federal; e

- como membros titulares, os Senadores Walter Pinheiro, José Pimentel, Delcídio do Amaral e Acir Gurgacz, em substituição aos Senadores Wellington Dias, Acir Gurgacz, Rodrigo Rollemberg e Inácio Arruda, e como membros suplentes, os Senadores Angela Portela, Ana Rita, Rodrigo Rollemberg e Vanessa Grazziotin, em substituição aos Senadores Eduardo Lopes, Randolfe Rodrigues, Walter Pinheiro e Zeze Perrella na Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 612, de 2013, conforme o Ofício nº 67, de 2013, da Liderança do Bloco de Apoio ao Governo no Senado Federal.

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

(São os seguintes os Ofícios)





SENADO FEDERAL

GABINETE DA LIDERANÇA DO BLOCO DE APOIO AO GOVERNO

Fazam-se as substituições
solicitadas
Em 11 / 4 / 2012

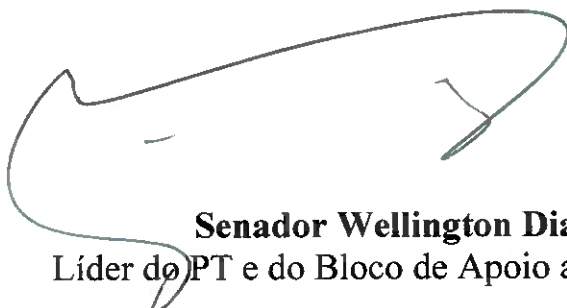
Antônio

Ofício nº 065/2013 – GLDBAG

Brasília, 10 de abril de 2013

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, o Bloco de Apoio ao Governo comunica que, o **Senador José Pimentel** passa a compor a Comissão Mista de exame da MP 595/2012 como titular, em substituição ao **Senador Antonio Carlos Valadares**, que passa a compor a referida Comissão, como suplente.

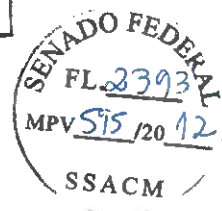


Senador Wellington Dias

Líder do PT e do Bloco de Apoio ao Governo

Excelentíssimo Senhor
Senador Renan Calheiros
Presidente do Congresso Nacional

Recebi
Em 11 / 4 / 13 17h27
MA
Marcos Aurélio Pereira
Matr. 226443



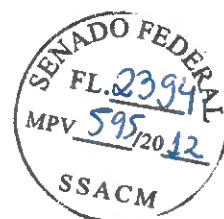


Avenida Rodrigues Alves, 20 - 3º andar
Centro, Rio de Janeiro - RJ
22 631 - 450
Telefax: (21) 2219 96 17
Email: apsrj@gmail.com

Associação dos Profissionais de Nível Superior da CDRJ

MPV 595/2012.

Contribuição da Associação dos Profissionais de Nível Superior da Cia Docas do Rio de Janeiro - APS-CDRJ ao aprimoramento da MPV 595/2012 e da preservação mínima do conceito de Autoridade Portuária com base nas emendas parlamentares à referida Medida Provisória.



Emenda 002:

A justificativa da emenda 002 relativa à exclusão do § 2º e § 3º do artigo 6º da MPV 595 que trata da elaboração e realização de procedimentos licitatórios caberia a seguinte consideração:

No mesmo giro da emenda 507, é condição essencial básica para a concorrência e qualidade dos projetos portuários a licitação desses projetos atenderem o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário (PDZP) desenvolvido pela Autoridade Portuária, conforme expõe o § 1º do Artigo 13 da MPV 595.

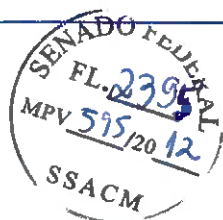
Sendo as Autoridades Portuárias entidades que desenvolvem o PDZP, por lógica, segurança e coerência de gestão, deve o interessado na construção e exploração de instalação portuária dentro dos limites do porto organizado, requerer as próprias Autoridades Portuárias a abertura de licitação com projetos portuários onde a Autoridade Portuária seria a primeira linha de análise do mesmo, primeiramente quanto à aderência ao PDZP.

Por outro lado, a importância da agilidade, efetividade e desburocratização do processo de licitação promove a agregação de valor no processo de concessão e arrendamento de área para atividade portuária.

Caberia, com base na própria emenda, se possível, ao invés da exclusão do item o seu aprimoramento, exposto da seguinte forma:

§ 2º Compete à Autoridade Portuária, com base nas normas regulatórias da Antaq e nas diretrizes do poder concedente, realizar os procedimentos licitatórios de que trata este artigo.

§ 3º Os editais das licitações de que trata este artigo serão elaborados pela Autoridade Portuária, seguindo a aprovação da Antaq, observadas as diretrizes do poder concedente.



Emenda 012:

A justificativa da emenda 012 relativa à inclusão do índice XVII no artigo 5º da MPV 595 tratando da avaliação periódica de desempenho caberia a seguinte consideração:

Diante do espírito da MPV 595, de forma a registrar os índices de produtividade e desempenho que as parte arrendatária e arrendante acordam, é plenamente aconselhável à gravação contratual da referido período de avaliação dos referidos índices, também registrados em contrato.

Contudo, faz-se a ressalva que **tal avaliação deve ser efetuada pela Autoridade Portuária** e enviada a Antaq no referido período contratual acordado, com a anuência daquela Agência Reguladora.

Trata-se de ação da ponta do sistema e não algo vinculado à regulação, mas sim de conferência de execução operacional.



Emendas 014 e 480:

A justificativa das emendas 014 e 480 relativas à requisição à Antaq da autorização de instalação portuária exposto no texto do § 4º do Artigo 8º cabem as seguintes considerações:

Não há o que comentar além do texto dessas emendas que dão maior transparência ao processo de autorização de instalação portuária pela Antaq.

Infelizmente, não há nenhuma emenda trazendo tal procedimento inicial à Autoridade Portuária com a Antaq homologando o projeto, o que seria mais adequado do ponto de vista da efetividade administrativa, tendo em vista que todo e qualquer projeto deve estar inserido dentro do PDZP - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário, cuja atribuição de elaboração é da Autoridade Portuária conforme exposto no § 1º do Artigo 13 da MPV 595.



Emendas 024, 078, 166, 202, 400, 424 e 592:

A justificativa das emendas 024, 078, 166, 202, 400, 424 e 592 relativas ao prazo da exploração de instalação portuária por autorização fora do porto organizado exposto no texto do § 2º do Artigo 8º cabe a seguinte consideração:

Além do já exposto nas referidas emendas, trata-se da necessidade de prover um tratamento econômico/financeiro equânime em termos de oportunidade de competição e atratividade de projetos portuários de terminais dentro da área do porto organizado e terminais fora da área do porto organizado.

Observamos desigualdade no tratamento da renovação de prazo da exploração de instalação portuária dentro e fora do porto organizado, a saber:

No caso de instalações fora da área do porto organizado têm-se o texto do § 2º do Artigo 8º, que expõe:

"§ 2º A autorização de instalação portuária terá prazo de até vinte e cinco anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que:...".

No caso de instalações dentro da área do porto organizado têm-se o texto do § 1º do Artigo 5º, que expõe:

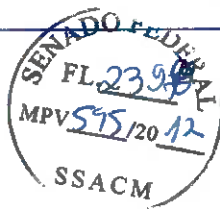
"§ 1º Os contratos de concessão e arrendamento terão prazo de até vinte e cinco anos, contado da data da assinatura, prorrogável por no máximo igual período, uma única vez, a critério do poder concedente...".

Trata-se de tratamento desigual entre os terminais dentro e fora do porto organizado.

Esta desigualdade torna a **pressão do risco do negócio bem maior para os terminais dentro da área do porto organizado**, tendo em vista a necessidade de tornar suficientemente atrativo o projeto dentro de um período de 25 anos, já sabendo que não renovará após 50 anos. Enquanto isto, para um terminal fora da área do porto organizado é possível suportar cargas menores de retorno do investimento e/ou *dumping* no preço dos serviços, pois, cumprindo metas, até acanhadas de investimentos, terá garantida a sua renovação por períodos sucessivos, garantindo a aniquilação dos terminais dentro da área do porto organizado no caso de movimentação da mesma tipologia de carga.

Por outro lado, será evidente a atratividade para novos projetos fora da área do polígono da Autoridade Portuária, pelos motivos já expostos, pois, tal cenário afeta diretamente no valor do empreendimento e atratividade econômico-financeira dos projetos portuários.

É preciso equalizar o tratamento entre esses terminais sobre pena do país estar, através desta MPV 595, ao tentar programar um ambiente competitivo, acabar promovendo a formação monopólios operacionais no setor portuário.



Emendas 032, 153, 312, 360 e 363:

A justificativa das emendas 032, 153, 312, 360 e 363 relativas à supressão do parágrafo único do Artigo 4º justifica-se da seguinte forma:

Em adendo ao exposto também no caso da emenda 364, podemos observar:

O Estado, na forma de Autoridade Portuária, é um órgão facilitador e regulador da atividade portuária, além de zelar pela segurança e com poder de arbitrar questões de conflito na atividade, inclusive podendo suspender atividades portuárias que prejudiquem o meio ambiente, causem riscos a terceiros ou na própria infraestrutura e funcionamento do porto. Tudo exposto no Capítulo V desta MPV 595. Por outro lado, é razoável deduzir, na hipótese de agentes privados no controle das funções de uma Autoridade Portuária, a ocorrência de conflito de interesses entre as funções de Estado e os objetivos do negócio, o que tornaria o tempo de reação de uma "Autoridade Portuária Privada" diante de alguma inconformidade operacional, ambiental, legal ou de segurança causada por algum terminal dentro sua "jurisdição", mais longa. Ou seja, a solução de continuidade operacional de terminais é o sinônimo de prejuízo para a referida "Autoridade Portuária Privada", o que leva a conclusão simples do alongamento de ações de mitigação das inconformidades citadas, ou até mesmo, na pior das hipóteses, a ocultação dessas inconformidades para o Estado e a sociedade.



Emendas 048, 153, 322, 353 e 463:

A justificativa das emendas 048, 153, 322, 353 e 463 relativas à inclusão da garantia de treinamento e a utilização exclusiva dos portuários reconhecidos pela Convenção 137 da OIT e inscritos no OGMO a ser incluído nos incisos do Artigo 5º justifica-se da seguinte forma:

Fica clara a necessidade de melhor gestão do OGMO e treinamento dos trabalhadores. É claro também, nas Autoridades Portuárias de classe internacional, signatárias da Convenção 137 da OIT, preferem por questão de vantagem no custo/benefício à utilização da mão de obra avulsa em suas operações.



Associação dos Profissionais de Nível Superior da CDRJ

Avenida Rodrigues Alves, 20 - 3º andar, Centro, Rio de Janeiro - RJ; 22 631 - 450; Telefax: (21) 2219 96 17 e Email: apsrio@gmail.com

Emendas 050, 112, 278, 386 e 438:

A justificativa das emendas 050, 112, 220, 278, 386 e 438 relativas à citação de "Poder Concedente" no texto do Artigo 9º cabe a seguinte consideração:

Em todos os textos observa-se a necessidade de clareza quanto o que é considerado "Poder Concedente".



Claudio J.M. Soares
Consultor Técnico APS-CDRJ
DSc Planejamento Transporte COPPE/UFRJ
MSc Transporte Internacional CARDIFF UNIVERSITY - UK
Tel.: (21) 8565 14 10 / Email: cl@udio.net.br

Abril de 2013/ Página 8 de 26

Emendas 102, 260, 305, 354 e 462:

A justificativa das emendas 102, 260, 305, 354 e 462 relativas à exclusão do “Inciso VIII” do texto do § 1º do Artigo 8º cabe a seguinte consideração:

Além do já exposto nas referidas emendas, trata-se de um tratamento econômico/financeiro equânime em termos de oportunidade de competição e atratividade de projetos portuários de terminais dentro da área do porto organizado e terminais fora da área do porto organizado. Isto, devido à necessidade ou não de incluir dentro do EVTEA - Estudo de Viabilidade Técnica, Econômico-Financeira e Ambiental a necessidade ou não de considerar despesas com desmobilização da área ao término dos períodos de arrendamento.

Tais desconsiderações afetam diretamente no valor do empreendimento e atratividade econômico-financeira do mesmo.



Emendas 147 e 175:

A justificativa das emendas 147 e 175 relativas à autorização de exploração de instalações portuárias fora da área do porto organizado caberiam as seguintes considerações:

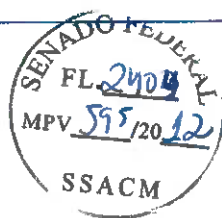
Não resta dúvida que da forma simplista apresentada no Art. 8º quanto à autorização de exploração de instalações portuárias fora da área do porto organizado, que, neste caso, na hipótese da exclusão da licitação pública aditado ao direcionamento excludente para o proprietário da área titular, torna frágil a consistência da razão socioeconômica de um referido projeto portuário neste cenário.



Emenda 158:

A justificativa da emenda 158 relativa ao regulamento simplificado para contratação de serviços e aquisição de bens pelas Companhias Docas exposta no texto do Artigo 55º da MPV 595, cabem a seguintes considerações:

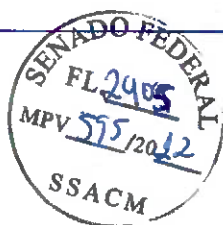
Realmente faltaram na MPV 595 a definição do regulamento simplificado e suas regras básicas. Esta ação é providencial e certamente trará mais agilidade as Autoridades Portuárias nos processos administrativos para aquisição de bens e serviços, mas deve-se nortear o administrador portuário como aplicar esse regime, de forma a privilegiar a transparência, publicidade e impessoalidade.



Emendas 171 e 206:

A justificativa das emendas 171 e 206 relativas à inclusão do índice XVII no artigo 5º da MPV 595 tratando da solução de controvérsias relacionadas aos contratos de concessão e arrendamento caberia a seguinte consideração:

Diante do espírito da MPV 595 e de todo arcabouço legal exposto nas referidas emendas, é da Autoridade Portuária a obrigação de fiscalização, como preposto do poder concedente, quanto ao contrato de arrendamento. Logo, os conflitos e controvérsias devem, de forma a minimizar o processo burocrático e acelerar acordos, conforme função clássica de uma Autoridade Portuária, a busca pela solução de conflitos, antes de iniciar a discussão do tema em instancia superior na Capital Federal.



Emenda 178:

Adequada à ampliação do inciso V pelo Deputado Luiz Sérgio.

É importante para a própria competição e investimentos que haja a possibilidade de ampliação de um sítio portuário, independente de cláusula contratual, desde que comprovada impossibilidade técnica, operacional ou econômica para a promoção de licitação pública da referida área incremental, contígua a uma área arrendada.

Muitas vezes não há área suficiente que possa sugerir projetos portuários contíguos a um já existente. Logo, não há razão de toda a ordem que a referida área possa ser utilizada por um eventual terceiro interessado de forma a promover vantajosidade socioeconômica superior à atividade portuária local já em curso. Por outro lado, muitas vezes, projetos díspares imaginados por terceiros, se impostos nas referidas áreas podem tornar-se barreiras operacionais, não concorrentes, aos terminais já existentes.



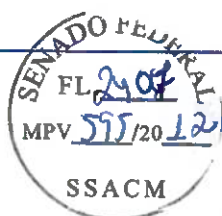
Emendas 180 e 304:

A justificativa das emendas 180 e 304 relativas à exclusão do artigo 7º da MPV 595 tratando da disciplina da utilização, de instalações portuárias pela Antaq, caberiam as seguintes considerações:

Não resta dúvida, desta vez, quanto à necessidade de exclusão deste artigo, pois o mesmo conflita com o §1º do Artigo 13 onde é exposto:

"A autoridade portuária elaborará e submeterá à aprovação da Secretaria de Portos da Presidência da República o respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto."

Cabe a Autoridade Portuária a elaboração do PDZP, aonde, vem deste próprio Plano de Desenvolvimento e Zoneamento a disciplina para a utilização, por qualquer interessado, das instalações portuárias a serem arrendadas ou exploradas. Logo, realmente seria um contracenso a manutenção deste Artigo 7º.



Emenda 193:

A justificativa da emenda 193 relativa à sujeição das atividades de operador portuário às normas estabelecidas pela Antaq exposta no texto do Artigo 23º cabem a seguintes considerações:

Realmente seria mais prudente, para esclarecimento prévio de interpretações equivocadas a distinção da relação capital/trabalho dos operadores portuários quanto às questões de normas vinculadas a regulação da atividade conduzida pela Antaq.

Assim, o texto proposto pela emenda 193, protege a interpretação adequada do texto.



Emendas 246 e 319:

A justificativa das emendas 246 e 319 relativas à função do Conselho de Autoridade Portuária em aprimoramento do texto do Artigo 16º cabem a seguintes considerações:

O Conselho de Autoridade Portuária é instituto consagrado no modelo de Autoridade Portuária mundial e agrega valor na administração dos portos organizados na medida em que onde todos os agentes envolvidos e interessados na atividade portuária concorrem para o desenvolvimento do porto de forma local. Desta forma, de forma participativa resolvem-se questões operacionais, comerciais, de conflito capital/trabalho e técnicos diretos na fonte do problema.

A transformação do CAP em um simples instituto consultivo, simplesmente é um retrocesso na gestão dos portos organizados.

As emendas 246 e 319 trazem para o corpo da MPV 595 o mesmo conceito de CAP da Lei 8.630/93 que tem atendido plenamente a sua função, evidentemente que idiossincrasias locais podem ocorrer por questões culturais, pois o país não é uníssono em termos culturais e de comportamento cultural administrativo.

Talvez, seria interessante a Criação de um Conselho Nacional de Autoridade Portuária - CNPA, formado com os próprios membros dos CAPs, ou algo semelhante. Aí sim, órgão consultivo vinculado concomitantemente a SEP e/ou Antaq que teria, de forma geral, como função, a mensuração, aprimoramento na gestão dos CAPs e análise de barreiras do setor e do trabalho desse Conselho.



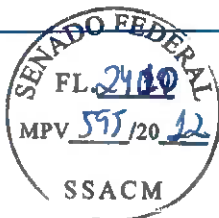
Emendas 293 e 299:

A justificativa das emendas 293 e 299 relativas ao que deverá preceder a celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização exposto no texto do Artigo 11º cabem a seguinte consideração:

É no mínimo condição essencial básica para a concorrência e qualidade dos projetos portuários que estes atendam o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário (PDZP) que deve desenvolvido pela Autoridade Portuária, conforme expõe o § 1º do Artigo 13 da MPV 595.

Sendo as Autoridades Portuárias entidades que desenvolvem o PDZP, por lógica, segurança e coerência de gestão, deve o interessado na construção e exploração de instalação portuária dentro dos limites do porto organizado, requerer as próprias Autoridades Portuárias a abertura de licitação com projetos portuários onde a Autoridade Portuária seria a primeira linha de análise do mesmo, primeiramente quanto à aderência ao PDZP.

Tal consideração harmoniza-se também com as emendas parlamentares de nº 014; 032; 147; 153; 175; 180; 293; 299; 312; 340; 360; 363; 401; 480; 507; 550 e 559.



Emendas 300, 307, 478, 479 e 482:

A justificativa das emendas 300, 307, 478, 479 e 482 relativas aos aspectos do capital humano das Autoridades Portuárias Federais estimuladas pelo Artigo 56º da MPV 595 justifica-se estas podem ser tratadas da seguinte forma:

A atividade portuária é uma atividade multidisciplinar em vários aspectos e específica no seu conceito como agência promotora de desenvolvimento sustentável. É de amplo conhecimento do mercado portuário que não há uma política de capacitação profissional específico para o suporte as atividades estratégicas do setor.

Não resta dúvida que o estado precisa iniciar um planejamento de formação de alto nível no setor para o atendimento das atividades dessa indústria.

A escassez de profissionais com capacidade e entendimento técnico para a promoção do planejamento portuário além da análise técnica, econômica, financeira e ambiental de projetos portuários, aplicando as melhores e adequadas práticas de mercado tem sido um desafio para o setor.

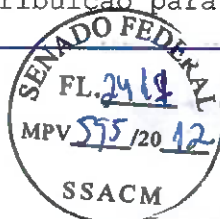
A escassez de profissionais com capacitação em comércio exterior, relações internacionais, logística, transportes em geral, incluindo o planejamento geral dessas competências, além de simples secretárias bilíngues são outros desafios para o setor.

Quando se fala em profissionalização há de se ter cuidado, pois não basta um empregado (a) das Cias Docas, que, durante anos, exerceu cargo administrativo ou de fiscalização de obras portuárias passarem à assunção de cargo estratégico de direção e planejamento da atividade portuária. Tal cenário não é recomendável, pois profissionais vinculados a estas atividades são indivíduos que possuem experiência em nível tático, ou seja, respondem as demandas do setor, e não estratégicos, que são executivos criadores de valor para o mercado. Tal cenário não raro ocorrer, deixando um vácuo de ações de planejamento necessário para as Autoridades Portuárias Federais.

Desta forma, as emendas relativas ao capital humano dos portos são de suma importância e devem ser tratadas adequadamente.

O ideal, para início de uma reorganização funcional das Cias Docas é que a ocupação de cargos executivos, imediatamente abaixo das diretorias dessas instituições, em nível departamental e gerencial seja conduzida por profissionais de carreira. Contudo, tais profissionais devem possuir, como exigência para ocupação dos referidos cargos a exigência mínima de possuírem curso de nível superior compatível com a atividade que exercerão, sendo critério de preferência aquele profissional possuidor de no mínimo um curso de extensão vinculado a atividade portuária concluído nos últimos 10 anos.

PS: Não adianta o profissional ter formação da atividade em uma época que o cenário portuário era diferente do atual, onde os fundamentos seriam incompatíveis com o conceito da atividade em curso. Seria como um professor de economia socialista depois da queda do Muro de Berlin. Qual a sua contribuição para o mercado atual?

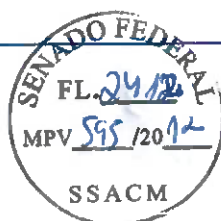


Cláudio J.M. Soares
Consultor Técnico APS-CDRJ
DSc Planejamento Transporte COPPE/UFRJ
MSc Transporte Internacional CARDIFF UNIVERSITY - UK
Tel.: (21) 8565 14 10 / Email: cl@udio.net.br

Emendas 301, 355 e 481:

A justificativa das emendas 301, 355 e 481 relativas à inclusão do Conselho de Defesa Econômica (CADE) cabe a seguinte consideração:

Diante do espírito da MPV 595 que é de aprofundar o cenário concorrencial na atividade portuária, em contrapartida, é dever do estado o de zelar pela defesa da estrutura concorrencial justa evitando danos à indústria portuária, traduzidos em dumping, cartéis, monopólios ou oligopólios.



Emenda 343:

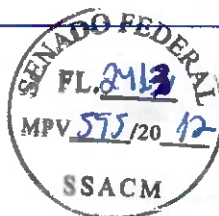
Muito interessante à inserção do inciso XIII no Artigo 2º da MPV 595, definindo o conceito de Terminal de Uso Público, apresentado pelo Deputado Júlio Delgado.

É importante para a própria competição e investimentos que haja a alternativa pública a terminais portuários privados.

A descentralização da gestão portuária pública junto à alternativa pública à oferta de infraestrutura portuária privada, não só promove a regulação de preços na indústria portuária como dificulta a formação de cartéis no setor. Assim, estimulando a competitividade e facilitando novos entrantes na oferta de infraestrutura portuária privada, dada a oportunidade de capitalização dos usuários da infraestrutura portuária pública, principalmente no mercado de commodities.

Temos hoje em dia um exemplo claro disto. Observem o Terminal de Granel Sólido II, TGS II, conhecido como Terminal do Meio no Porto de Itaguaí. Um projeto público, com capacidade máxima de 24 milhões de toneladas/ano a ser alcançada 17 anos depois de sua instalação, funciona como um elemento regulador de preço, não sendo uma ameaça a grandes empreendimentos privados como o Porto de Açu e Porto Sudeste, cuja capacidade técnica de ambos vai além dos 200 milhões de toneladas/ano. Contudo, caso não haja a possibilidade da alternativa pública, teremos um ambiente não competitivo com preços combinados, sacrificando o pequeno exportador, imposição de preços, criando uma barreira econômica a própria competitividade do país através do aumento do Custo Brasil.

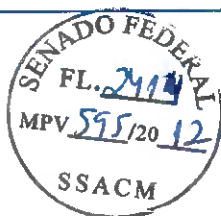
Nota-se que terminais portuários não são monopólios naturais, como temos em alguns setores da economia, assim, a alternativa pública portuária tende a restaurar as condições da concorrência, ou seja, a aumentar o grau de contestabilidade do mercado portuário.



Emenda 345:

A justificativa da emenda 345 relativa ao planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada, no texto do índice I do Artigo 12º cabe a seguinte consideração:

É recomendável uma periodicidade no planejamento setorial de qualquer pasta ministerial, logo, por motivos óbvios a emenda 345 fala por si.

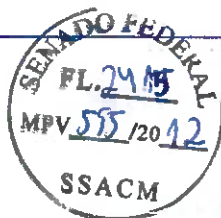


Emenda 364:

A justificativa da supressão do inciso VIII do Artigo 2º da MPV 595 está além da questão capital/trabalho que a Deputada Alice Portugal pontuou.

Há um conflito de ordem conceitual, não clara na medida provisória, se não, vejamos:

Sendo as Autoridades Portuárias entidades que em si constituem-se como porto organizado (Inciso I), sendo estas entidades fiscalizadoras das operações portuárias, de obras de infraestrutura, exercidas pela atividade privada, e adoção de medidas de fiscalização aduaneira vide os incisos X e XV do Artigo 5º, além de todo o CAPÍTULO IV - DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO na sua Seção I - Das Competências e Seção II - Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados e nas Instalações - Portuárias Alfandegadas demonstram serem atividades de estado. Não caberia um ente privado, fiscalizar a atividade portuária também privada, incluindo obras, questões ambientais, questões aduaneiras, entre outras.



Emendas 401, 507, 550 e 591:

A justificativa das emendas 401, 507, 550 e 591 relativas à inserção da licitação no inciso V do Artigo 3º da MPV 595 cabe as seguintes considerações:

É no mínimo condição essencial básica para a concorrência e qualidade dos projetos portuários a licitação desses projetos que devem atender o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário (PDZP) que deve desenvolvido pela Autoridade Portuária, conforme expõe o § 1º do Artigo 13 da MPV 595.

Sendo as Autoridades Portuárias entidades que desenvolvem o PDZP, por lógica, segurança e coerência de gestão, deve o interessado na construção e exploração de instalação portuária dentro dos limites do porto organizado, requerer as próprias Autoridades Portuárias a abertura de licitação com projetos portuários onde a Autoridade Portuária seria a primeira linha de análise do mesmo, primeiramente quanto à aderência ao PDZP.

Todas as quatro emendas apresentadas apontam para a necessidade de licitação, contudo, apenas a emenda 507 está com o conceito completo, apontando a Autoridade Portuária como agente de recebimento de pedidos de licitação de projetos portuários. As emendas 401 e 591 apontam a Antaq para o recebimento do pedido de licitação e a emenda 550 não contribui com o tema neste sentido.



Emendas 474 e 482:

A justificativa das emendas 474 e 482, onde primeira trata do fluxo de recursos para honrar o INSTITUTO DE SEGURIDADE SOCIAL - PORTUS inserindo o Artigo 62 na MPV 585 e a segunda trata os aspectos do capital humano das Autoridades Portuárias Federais subsidiariamente o fluxo de recursos ao INSTITUTO DE SEGURIDADE SOCIAL - PORTUS inserindo os incisos IV e V no Artigo 56 da MPV 595, justifica-se estas podem ser tratadas da seguinte forma:

Primeiramente, a Lei 8630/93 promoveu um novo ambiente de mercado, com a instituição do conceito de Autoridade Portuária, ou seja, onde antes, as Cias Docas usufruíam das receitas das operações portuárias e, a partir de então, passaram a não mais contar com tais receitas, tendo em vista o processo de privatização das operações portuárias.

Ocorre que, dentro do conceito de Autoridade Portuária, as instituições de governo, como as Cias Docas, deveriam então transformar-se em entidades autárquicas tal qual o modelo inspirador do governo. Tal alinhamento não ocorreu.

Por diversos motivos, principalmente a Cia Docas do Rio de Janeiro, que absorveu compulsoriamente empregados públicos das extintas PORTOBRAS, Cia Brasileira de Dragagem - CBD, INPH e GEIPOT, sofreu desequilíbrio em suas contas deixando de honrar com suas obrigações de patrocinadoras do INSTITUTO DE SEGURIDADE SOCIAL - PORTUS.

Enquanto isso, o INSTITUTO DE SEGURIDADE SOCIAL - PORTUS perdeu praticamente 80% do quadro de contribuição de funcionários ativos que deixaram o sistema portuário após a implementação da Lei 8630/93, tendo inclusive o número de beneficiários, ao longo do tempo, ultrapassado os de contribuintes ativos, somado a tudo isso se observa a desprezível entrada de novos contribuintes. Este cenário vem promovendo constantes movimentos do Sindicato dos Portuários junto ao Governo Federal para a manutenção do referido INSTITUTO.

A intenção da emenda 474 parece factível, pois não onera os serviços de infraestrutura oferecidos pela Autoridade Portuária ao mesmo tempo em que atua como remédio financeiro para o INSTITUTO DE SEGURIDADE SOCIAL - PORTUS, ao menos por um determinado período de tempo, desonerando o Governo Federal de constantes aportes de recurso ao INSTITUTO.



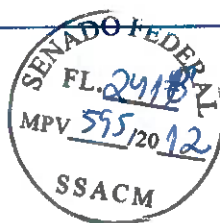
Emenda 635:

A justificativa da emenda 635 relativa à competência da administração do porto organizado no texto do Artigo 13º cabe a seguinte consideração:

Por todo o exposto até o momento, não parece razoável que a Autoridade Portuária, responsável pelo próprio PDZP - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário, fique a margem do recebimento de projetos portuários, da elaboração de tarifas portuárias, do estabelecimento de normas de pré-qualificação de operador portuário, do recebimento de pedidos de licitação, de elaboração de licitações para arrendamento e sua condução e, por fim, da competência de celebrar contratos de arrendamentos de instalações portuárias advindas de licitação em sua própria infraestrutura, como bem público, conforme exposto no Artigo 4º desta MPV 595.

Trata-se de uma curiosa idiossincrasia da MPV 595.

Logo, a emenda 635 deveria ser analisada no contexto geral da referida MPV 595.



Associação dos Profissionais de Nível Superior da CDRJ

Avenida Rodrigues Alves, 20 - 3º andar, Centro, Rio de Janeiro - RJ; 22 631 - 450; Telefax: (21) 2219 96 17 e Email: apsrio@gmail.com

Emenda 345:

A justificativa da emenda 345 relativa ao estabelecimento das normas, critérios e procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários, exposto no texto do inciso IV do Artigo 12º cabe a seguinte consideração:

Primeiramente, retira-se um papel básico da Autoridade Portuária, agente da "ponta do sistema" que responde por todas as questões de segurança operacional e de acessibilidade marítima dos portos. Logo, os critérios de pré-qualificação, até seguindo uma diretriz básica dada pela agência reguladora devem ser seguidos, mas as peculiaridades do porto é, por bom senso administrativo, algo vinculado diretamente a Autoridade Portuária.

A inversão da elaboração deste dispositivo simplesmente promoverá maior tempo de discussão do assunto e não poderá prescindir da Autoridade Portuária na elaboração.

Caberia realmente, de acordo com a emenda 345 a supressão desse inciso ou remodelagem do mesmo, podendo ser na seguinte direção:

IV - Homologar as normas, os critérios e os procedimentos de pré-qualificação dos operadores portuários elaborados pelas Autoridades Portuárias, atendendo as normas, critérios e procedimentos básicos de pré-qualificação dos operadores portuários estabelecidas pela Antaq.

FIM DA CONTRIBUIÇÃO DA ASSOCIAÇÃO DOS PROFISSIONAIS DE NÍVEL SUPERIOR DA CDRJ AO APRIMORAMENTO DA MPV 595/2012.



Cláudio J.M. Soares
Consultor Técnico APS-CDRJ
DSc Planejamento Transporte COPPE/UFRJ
MSc Transporte Internacional CARDIFF UNIVERSITY - UK
Tel.: (21) 8565 14 10 / Email: claudio.net.br

Abril de 2013/ Página 26 de 26



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Inute-se no processo
da MPV 595/12
Lu
14/03 Prana

Of. n. 332/13/SGM/P

Brasília, 6 de março de 2013.

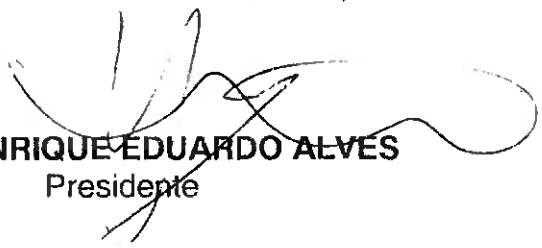
Ao Excelentíssimo Senhor
RENAN CALHEIROS
Presidente do Senado Federal
NESTA

Assunto: **Manifestação sobre a Medida Provisória n. 595/2012, do Senhor Vereador Sandoval, Presidente da Comissão de Assuntos Portuários e Marítimos da Câmara Municipal de Santos, e outros.**

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência o expediente referido em epígrafe, tendo em vista que o assunto nele contido refere-se à matéria pendente de parecer de Comissão Mista do Congresso Nacional.

Atenciosamente,


HENRIQUE EDUARDO ALVES
Presidente

Recebi o original
Marcos-2746-0
CM 6-3-2013
11 hs.



Documento : 57481 - 3

✓
07.03.13
Ch

2069 (JUN/10)



CÂMARA MUNICIPAL DE SANTOS

196201300647

Santos, 29 de janeiro de 2.013

Junte-se ao processado do

MPV
nº 595 de 2012

Em 24 / 03 / 13

21 FEV 2013

Ao

Excelentíssimo Sr. Renan Calleiros
Presidente do Senado Federal

Ref. MEDIDA PROVISÓRIA n.º 595, de 06 de dezembro de 2012

Prezado senhor

Agradecendo a V.Exa. pela atenção que vem dispensando ao Setor Portuário, a Comissão Permanente de Assuntos Portuários e Marítimos da Câmara Municipal de Santos-SP, na sua competência definida pelo artigo 43 do seu Regimento Interno (Resolução n.º 061 de 14 de abril de 2011) vem manifestar sua preocupação com a publicação da Medida Provisória supra que revogou a Lei n.º 8.630/93, também conhecida como "Lei de Modernização dos Portos".

Entendem os Vereadores desta Casa, em especial os que compõem esta Comissão que é indispensável à continuidade das tratativas com a participação de todos os integrantes relativa à supervisão do Setor Portuário, sempre com vistas a melhorar a qualidade e pontualidade dos serviços, adequar e racionalizar à logística global, reduzir os custos, melhorar a qualificação e renda dos trabalhadores enfim, aumentando a eficiência dos Portos Brasileiros, correspondendo assim à crescente demanda do mercado globalizado.

Contudo, a publicação da Medida Provisória n.º 595, revogando integralmente a Lei n.º 8.630/93 causou muita insegurança no ambiente portuário, preocupando a maior parte dos empresários e trabalhadores do segmento, já que se abriu a possibilidade para a apresentação de emendas (645) em todos os artigos, visando à inclusão dos mais variados interesses.

Segundo dados divulgados pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) no último dia 24 de janeiro o Porto de Santos movimentou 104,5 milhões de toneladas (7,6% acima do registrado em 2011). As exportações totalizaram 71,9 milhões de toneladas e as importações 32,6 milhões de toneladas. Os sólidos a granel atingiram 50,8 milhões de toneladas, enquanto os líquidos a granel totalizaram 15,7 milhões de toneladas e a carga geral, 38 milhões de toneladas. Números expressivos ante a crise econômica mundial.

Haja vista a importância desta cidade de Santos no contexto nacional e "*por ser uma cidade estritamente portuária, cuja economia gira 24 horas em torno do Porto*", como citado pelo Ilmo. Sr. Guilherme do Amaral Távora (presidente do Sindicato dos Operadores de Guindastes, Empilhadeiras e Aparelhos Similares – Sindogeesp), os poderes executivo e legislativo municipal, em especial a Comissão de Assuntos Portuários e Marítimos desta Casa, vem sendo contatados por Entidades de Trabalhadores, por exemplo, pelos Sindicatos: Trabalhadores de Bloco, Conferentes de Carga, Descarga e Capatazia, Consertadores, Estivadores, Rodoviários, Sindaport, Sindogeesp, Sintraport e dos Vigias Portuários, bem como pelas Entidades Patronais, as quais em comum manifestam preocupações com a publicação da Medida Provisória.

Como se nota, esta Casa legislativa, em especial a Comissão de Assuntos Portuários e Marítimos, entende que, as discussões relativas ao tema devem continuar à exaustão com a participação de todos os integrantes, pois, o resultado deve necessariamente estar voltado à modernidade, ao aprimoramento logístico, ao melhor aparelhamento, ao aumento de eficiência, ao respeito ao trabalhador e à redução do famigerado "Custo Brasil", tudo com vista a aumentar a competitividade do Brasil no mercado globalizado.

Finalizando, a título de colaboração, seguem anexas à apreciação algumas sugestões recebidas (COMISSÃO PORTOS e DIEESE – SUBSEÇÃO NA FEDERAÇÃO NACIONAL DOS

11.03.13



CÂMARA MUNICIPAL DE SANTOS

Santos, 29 de janeiro de 2.013

Ao

Excelentíssimo Sr. Henrique Eduardo Alves
Presidente da Câmara dos Deputados

Ref. MEDIDA PROVISÓRIA n.º 595, de 06 de dezembro de 2012

Prezado senhor

Agradecendo a V.Exa. pela atenção que vem dispensando ao Setor Portuário, a Comissão Permanente de Assuntos Portuários e Marítimos da Câmara Municipal de Santos-SP, na sua competência definida pelo artigo 43 do seu Regimento Interno (Resolução n.º 061 de 14 de abril de 2011) vem manifestar sua preocupação com a publicação da Medida Provisória supra que revogou a Lei n.º 8.630/93, também conhecida como "Lei de Modernização dos Portos".

Entendem os Vereadores desta Casa, em especial os que compõem esta Comissão que é indispensável à continuidade das tratativas com a participação de todos os integrantes relativa à supervisão do Setor Portuário, sempre com vistas a melhorar a qualidade e pontualidade dos serviços, adequar e racionalizar à logística global, reduzir os custos, melhorar a qualificação e renda dos trabalhadores enfim, aumentando a eficiência dos Portos Brasileiros, correspondendo assim à crescente demanda do mercado globalizado.

Contudo, a publicação da Medida Provisória n.º 595, revogando integralmente a Lei n.º 8.630/93 causou muita insegurança no ambiente portuário, preocupando a maior parte dos empresários e trabalhadores do segmento, já que se abriu a possibilidade para a apresentação de emendas (645) em todos os artigos, visando à inclusão dos mais variados interesses.

Segundo dados divulgados pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) no último dia 24 de janeiro o Porto de Santos movimentou 104,5 milhões de toneladas (7,6% acima do registrado em 2011). As exportações totalizaram 71,9 milhões de toneladas e as importações 32,6 milhões de toneladas. Os sólidos a granel atingiram 50,8 milhões de toneladas, enquanto os líquidos a granel totalizaram 15,7 milhões de toneladas e a carga geral, 38 milhões de toneladas. Números expressivos ante a crise econômica mundial.

Haja vista a importância desta cidade de Santos no contexto nacional e "*por ser uma cidade estritamente portuária, cuja economia gira 24 horas em torno do Porto*", como citado pelo Ilmo. Sr. Guilherme de Amaral Távora (presidente do Sindicato dos Operadores de Guindastes, Empilhadeiras e Aparelhos Similares – Sindogeesp), os poderes executivo e legislativo municipal, em especial a Comissão de Assuntos Portuários e Marítimos desta Casa, vem sendo contatados por Entidades de Trabalhadores, por exemplo, pelos Sindicatos: Trabalhadores de Bloco, Conferentes de Carga, Descarga e Capatazia, Consertadores, Estivadores, Rodoviários, Sindaport, Sindogeesp, Sintraport e dos Vigias Portuários, bem como pelas Entidades Patronais, as quais em comum manifestam preocupações com a publicação da Medida Provisória.

Como se nota, esta Casa legislativa, em especial a Comissão de Assuntos Portuários e Marítimos entende que, as discussões relativas ao tema devem continuar à exaustão com a participação de todos os integrantes, pois, o resultado deve necessariamente estar voltado à modernidade, ao aprimoramento logístico, ao melhor aparelhamento, ao aumento de eficiência, ao respeito ao trabalhador e à redução do famigerado "Custo Brasil", tudo com vista a aumentar a competitividade do Brasil no mercado globalizado.

Finalizando, a título de colaboração, seguem anexas à apreciação algumas sugestões (COMISSÃO PORTOS e DIEESE – SUBSEÇÃO NA FEDERAÇÃO NACIONAL DOS



CÂMARA MUNICIPAL DE SANTOS

PORTUÁRIOS).

Esperando com isso termos prestado colaboração ao aprimoramento dessa atividade estratégica e indispensável ao comércio internacional e reiterando nossos protestos de estima e consideração, subscrevemo-nos.

Atenciosamente

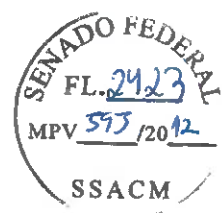


COMISSÃO DE ASSUNTOS PORTUÁRIOS E MARÍTIMOS DA CÂMARA MUNICIPAL DE SANTOS

Presidente Vereador Santoal

Vice-Presidente Vereador Teixeira

3º integrante Vereador Carabina



PROGRAMA DE INVESTIMENTOS EM LOGÍSTICA: PORTOS

Algumas considerações

Em consonância com o “Plano Nacional de Logística: Rodovias e Ferrovias”, anunciado em agosto de 2012, e com o programa que altera as regras para a renovação das concessões no setor elétrico, lançado em setembro, o governo federal divulgou no dia 6 de dezembro um programa que altera o funcionamento do setor portuário brasileiro.

Além de anunciar investimentos, o governo federal reformulou o marco regulatório e reorganizou a estrutura institucional dos portos. As mudanças apresentadas constam da Medida Provisória (MP) Nº 595 e dos decretos Nº 7.860 e Nº 7.861 de 6 de dezembro de 2012.

Este estudo pretende descrever, brevemente, as principais questões apresentadas no programa, após apresentar uma breve caracterização sobre o sistema portuário brasileiro. O objetivo principal é analisar as principais mudanças e suas possíveis consequências para os trabalhadores no setor.

O SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO

O Brasil tem 34 Portos Públicos, 16 têm sua operação concedida à administração de governos estaduais e municipais e 18 são administrados por sete Companhias DOCAS Federais, sociedades de economia mista, cujo acionista majoritário é o Governo Federal¹, ligadas, portanto, diretamente à Secretaria de Portos (SEP). Além desses, estão em operação atualmente 101 Terminais de Uso Privativo (TUP).

O setor portuário é uma peça-chave para a competitividade e inserção do país no comércio internacional. Os portos são fundamentais na cadeia logística brasileira e esta, por sua vez, é estratégica para o desenvolvimento econômico. Serviços logísticos adequados impactam na produtividade e são essenciais para a diminuição do custo relativo da produção nacional. No caso das exportações, e também das importações, podem viabilizar preços finais mais baixos. O sistema econômico como um todo se beneficia e se torna mais eficiente.

Até junho de 2012, aproximadamente US\$ 178 bilhões em exportações e importações foram movimentadas nos portos brasileiros, o que equivale a afirmar que 78% do valor total gerado pela corrente do comércio exterior passaram pelos portos brasileiros no primeiro semestre do ano². Ao considerar a movimentação por peso (em toneladas), estimativas apontam que pelos portos brasileiros passam 95% do total de cargas ligadas ao comércio exterior.

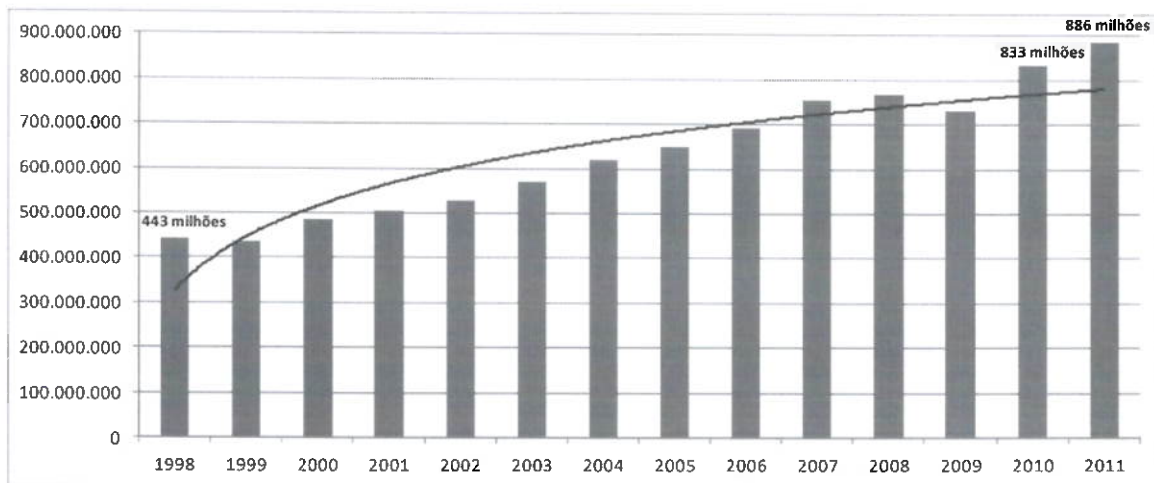
A evolução crescente do setor vem batendo recordes nos últimos 15 anos. Entre 1998 e 2011 a movimentação geral de cargas nos portos e terminais brasileiros dobrou. Em 2011, esta movimentação foi 6,25% superior à de 2010. Pode-se dizer que o setor portuário em 2011 teve crescimento superior a duas vezes a taxa de crescimento do PIB nesse ano (2,7%).

¹ Na Companhia Docas do Pará (CDP) a União detém 100% das ações. Nas Companhias Docas do Ceará (CDC), do Rio Grande do Norte (Codern), do Espírito Santo (Codesa), do Rio de Janeiro (CDRJ) e do Estado de São Paulo (Codesp) a União tem mais de 99,5% do controle acionário. Na Bahia, a União tem 97,97% das ações e o Governo do Estado, 2,03%.

² Esse valor, expresso em termos do PIB, representou aproximadamente 17% do Produto Interno Bruto gerado no mesmo período. O dinamismo do setor se mantém em alta à despeito da crise econômica. Enquanto o crescimento do PIB foi 0,4% no segundo trimestre de 2012, a movimentação nos portos brasileiros cresceu 12,45% em relação ao primeiro trimestre.

GRÁFICO 1

Evolução da Movimentação de Carga Geral nos portos e terminais brasileiros (em toneladas)



Elaboração: Subseção DIEESE na FNP

Fonte: ANTAQ, Sistema de Informações Gerenciais (SIG)

O setor portuário conta com isenções importantes, tais como o Reporto, Regime Tributário para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária, que suspende o Imposto de Importação, o Imposto sobre produtos industrializados (IPI), PIS e COFINS para investimentos em portos e ferrovias (sem similar nacional)³. O governo estima deixar de arrecadar R\$ 432 milhões entre 2012 e 2013 com tais estímulos. Além disso, as atividades de apoio portuário também contarão com a desoneração da folha de pagamentos a partir de 2013.

AS MEDIDAS

A MP 595 revoga a Lei de modernização portuária (Lei N° 8.630, de 1993) que dispunha sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e instalações portuárias. Pontuam-se a seguir algumas mudanças no marco regulatório que merecem destaque.

Mudança nas Competências da Administração do Porto Organizado (Autoridade Portuária)

No sistema portuário brasileiro, os portos públicos passaram a ser operados pela iniciativa privada a partir da Lei N° 8.630. A carga, descarga, armazenagem e todas as operações relacionadas à movimentação da mercadoria (ou de passageiros) desde o transporte marítimo até o terrestre e vice-versa são realizadas por agentes privados, chamados de operadores portuários. No entanto, as administradoras dos portos (companhias

³ Prorrogado até 31 de dezembro de 2015, os benefícios do Reporto foram ampliados para incluir obras ligadas à armazenagem (galpões), proteção ambiental (máquinas com melhor eficiência energética), implantação de sistemas de segurança e monitoramento. Seus beneficiários são empresas de dragagem, recintos alfandegados de zona secundária, centros de treinamento profissional (instituídos pelos CAPs), operadores portuários, concessionário de portos organizados, arrendatário de instalações portuárias de uso público, empresas autorizada a explorar instalação portuária de uso privativo misto ou exclusivo, inclusive aquelas que operam com embarcações de offshore. Segundo dados da Abratec (Associação brasileira dos terminais de contêineres de uso público), em 1998 havia 45 guindastes/empilhadeiras nos 14 terminais de contêineres de uso público filiados a ela. Em 2007, esse número passou para 299, quase 7 vezes mais. Estima-se que em 2015 serão 558. Segundo essa fonte, o Reporto significa uma economia entre 25% e 30% no custo dos investimentos.

docas ou governos estaduais e municipais) eram as responsáveis pela administração, planejamento, vigilância, arrendamento, fiscalização e pela manutenção e melhoramento da infraestrutura de acesso marítimo e terrestre, que diz a respeito da necessidade de manter estruturas propensas para a adequada navegação, atracação e acesso (marítimo e terrestre).

Como os portos brasileiros são um bem público e pertencem à União é necessária sua licitação para adquirir o direito de explorá-los. Dentro da área do porto organizado (complexo portuário público) a Autoridade Portuária é a responsável pela administração e gestão. Pela legislação anterior, cabia a ela, a regulamentação e fiscalização dos operadores portuários na execução dos contratos, o controle e a segurança da área portuária, a elaboração e execução do programa de arrendamento, a submissão à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)⁴ de processos licitatórios, a promoção da integração porto-cidade, além da proteção ao meio-ambiente e à saúde e segurança do trabalhador, o planejamento estratégico e as obras de infraestrutura e de acesso aquaviário.

A MP 595 remaneja uma série de competências da Autoridade Portuária (AP):

- obrigatoriedade de prestação de informações por parte dos concessionários ou arrendatários; se antes deviam ser repassadas à Autoridade Portuária, pela nova redação deverão ser repassadas à ANTAQ⁵.

- fixação de tarifas; a Autoridade Portuária, após análises sobre o equilíbrio econômico-financeiro e avaliação de necessidade de atualização de tarifas públicas submetia à ANTAQ o reajuste tarifário. Pela nova redação, a fixação das tarifas passa a ser prerrogativa da Agência.

- autuação de infrações e instauração de processos administrativos; antes eram atribuições da Autoridade Portuária, agora ela só deve reportá-las à ANTAQ e será a Agência quem autuará infrações e instaurará processos administrativos.

- destino das importâncias pecuniárias resultantes de multas; se antes eram revertidas para a Administração do Porto, agora serão revertidas à ANTAQ.

- definição das normas de regulamento; pela legislação anterior a atividade do operador portuário obedecia às normas do regulamento do porto, ditadas pela Autoridade Portuária. Pela MP 595 a atividade do operador passa a estar sujeitas às normas estabelecidas pela ANTAQ.

- estabelecimento de normas e padrões a serem observados pelos atuantes no porto: se antes a ANTAQ determinava normas para a Autoridade Portuária e esta repassava ao resto dos agentes portuários, agora a ANTAQ passa a estabelecer normas para as administrações portuárias, operadores, concessionários, arrendatários e autorizatários.

- competência de fiscalização; pela Lei 8.630 a ANTAQ fiscalizava a Autoridade Portuária e esta fiscalizava os arrendatários. Pela MP 595 caberá à ANTAQ a fiscalização não só das administrações portuárias, mas também dos operadores, concessionários, arrendatários e autorizatários.

⁴ Ente que regula as atividades relacionadas ao transporte aquaviário e à exploração da infraestrutura portuária e aquaviária.

⁵ A nova legislação ainda indica 'ou ao poder concedente', sem definir, no entanto, se o poder concedente é a União, as Autoridades Portuárias ou a SEP.

- atividades como a elaboração do planejamento setorial, a definição das diretrizes para a realização dos procedimentos licitatórios, a celebração dos contratos de concessão e arrendamento e o estabelecimento de normas para a pré-qualificação de operadores portuários, que antes eram competências da Autoridade Portuária passarão a ser competências do Poder Concedente, sem, no entanto, definir se o Poder Concedente se trata de fato das administrações portuárias, da União ou da SEP.

A organização e regulamentação da guarda portuária, para prover vigilância e segurança no porto, antes a cargo da Administração do Porto não consta mais como sua competência. O novo marco regulatório não define qual será o órgão responsável por esta atividade.

Também não está prevista, na nova legislação, a participação das Administradoras Portuárias na elaboração das licitações dos contratos de concessão e arrendamento. A ANTAQ elaborará os editais e realizará todos os procedimentos licitatórios.

Possibilidade de alcance das concessões

A MP 595 prevê que o contrato de concessão possa abranger, *"no todo ou em parte, a exploração do porto organizado e sua administração"*, permitindo conceder também a gestão dos portos, atualmente exercida pelas Autoridades Portuárias, à iniciativa privada.

Conselho de Autoridade Portuária e representação dos Trabalhadores no Conselho de Administração

A nova regulamentação suprimiu a figura o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) como órgão deliberativo na Administração do Porto Organizado. Revoga toda a seção da Lei 8.630 que tratava deste Conselho e deixa para um futuro regulamento (que ainda deverá ser editado) a definição de suas atribuições.

A Lei no 8.630/1993 havia instituído o CAP em cada porto organizado ou em cada concessão. Segundo a Lei, o CAP é um órgão deliberativo e consultivo, composto por representantes das entidades envolvidas diretamente na atividade portuária. É formado por quatro blocos, com pelo menos dois representantes de cada setor: (1) poder público (Governo Federal, do Estado, do Município); (2) operadores portuários (administração portuária, operadores portuários, terminais portuários primários, terminais portuários secundários/retroportuários); (3) trabalhadores (avulsos e demais trabalhadores portuários); (4) clientes dos serviços portuários e afins (exportadores, importadores, armadores).

Dentre as competências do CAP se encontram: baixar o regulamento de exploração, homologar o horário de funcionamento do porto, homologar as tarifas, aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto, estabelecer normas para o aumento da produtividade e a redução dos custos operacionais, pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do porto, instituir centros de treinamento profissional e indicar um membro dos trabalhadores para compor o Conselho de Administração nas empresas estatais de administração portuária.

Pela nova legislação, o CAP será apenas um órgão consultivo e suas atribuições deverão ser definidas em regulamento a ser elaborado. No entanto, não há na MP uma previsão de prazo para tal regulamentação, bem como a indicação do órgão encarregado de fazê-lo.

No Conselho de Administração (Consad) das empresas estatais de administração portuária, a MP 595 prevê que continua garantida a participação de um representante da classe trabalhadora. Porém, sua participação passará a ser regida pela Lei 12.353, de 28 de dezembro de 2010, que instituiu a representação dos

empregados nos conselhos de administração das empresas estatais controladas pela União. Uma das consequências da substituição do marco legal deverá ser a vedação, aos representantes dos trabalhadores, da participação em discussões e deliberações sobre assuntos atinentes a relações sindicais, remuneração, benefícios e vantagens, inclusive matérias de previdência complementar e assistenciais, vedação esta que não existe na legislação em vigor atualmente.

Gestão nas Companhias Docas

A MP 595 permite que as Companhias Docas, empresas estatais e administradoras dos portos organizados, contratem serviços e adquiram bens através de regulamento simplificado. Esta mudança pode trazer agilidade na alocação de investimentos das empresas.

Também é determinado que as Companhias Docas assinem compromissos de metas e desempenho empresarial com a Secretaria de Portos. Tais contratos deverão conter objetivos, metas e resultados a serem atingidos, com prazos para sua consecução, além de indicadores e critérios para avaliação de desempenho. O contrato prevê também uma retribuição adicional em virtude do cumprimento do estipulado.

No entanto, a legislação não define se as metas serão unicamente operacionais, ou se incluirão indicadores de qualidade, de gestão, de proteção ao meio ambiente, etc. Também não contempla programas de treinamento e qualificação, planos de cargos e salários baseados em gestão por competências, ou a negociação de Plano de Lucros e Resultados (PLR), tal como definido na Portaria N° 214 de 11 de setembro de 2008 da Secretaria de Portos.

Formas de Exploração

Se, pelo marco institucional anterior, existia a diferenciação entre instalações portuárias de uso público e uso privativo exclusivo ou misto, na nova legislação essa distinção não existe mais.

Os terminais de uso privativo (TUPs) foram concebidos para atender situações em que o escoamento da produção era parte constitutiva da cadeia produtiva da empresa, ou seja, quando a movimentação dessas cargas era parte da extensão da corporação pela natureza de sua atuação. Tal é o caso, por exemplo, da Transpetro, operadora da Petrobras, que possui terminais próprios. A Vale, Bunge, Cargill também estavam nessa modalidade.

Existiam, dessa forma, os TUPs de uso exclusivo, quando a autorização era concedida para movimentar especificamente carga própria, e os TUPs de uso misto, em que era permitida a movimentação de carga de terceiros como forma de aproveitar a capacidade ociosa das instalações portuárias ou driblar problemas de sazonalidade. No entanto, os TUPs mistos tinham que movimentar principalmente carga própria e eventualmente, carga de terceiros.

O marco legal para o funcionamento dos TUPs e dos terminais de uso público que operam dentro da área do porto organizado, era diferente e isso levava à incidência em estruturas de custos assimétricas. Por exemplo, enquanto que os arrendatários dentro da área do porto organizado tinham que pagar um valor por fazer uso de um bem público, os TUPs não tinham essa incidência onerosa. Enquanto que dentro da área do porto organizado era (e continua sendo) obrigatória a manutenção de um órgão de gestão de mão de obra (para administrar o fornecimento de mão de obra, treinar os trabalhadores, repassar os pagamentos, etc.), fora da área do porto organizado os TUPs não tinham (e continuam a não ter) esse compromisso. Portanto, TUPs que movimentavam carga de terceiros se encontravam em condições mais favoráveis em relação aos terminais dentro do porto organizado e não podia existir concorrência entre ambos.

A nova legislação eliminou a exigência de carga própria para que os TUPs movimentem cargas de terceiros. Assim os TUPs passam a concorrer pelas cargas com os terminais localizados dentro da área do porto organizado. Para tal, a MP 595 prevê que não será mais necessário o pagamento de outorga, valor pago pelo direito de exploração de bem ou serviço público, não sendo mais necessário incluir nas tarifas o peso da amortização dessa importância⁶.

Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento passará a ser considerado o critério da maior movimentação possível com a menor tarifa possível. Dessa forma, a legislação tenta eliminar uma das disparidades em termos de custos de concorrência entre os dois modelos.

No entanto, outras assimetrias permanecem. Enquanto os portos públicos têm a obrigação de seguir o princípio da universalidade em relação à prestação dos serviços portuários, os terminais de uso privado têm a possibilidade de selecionar seus usuários e cargas. As instalações dentro do porto organizado podem assinar contratos por 25 anos renováveis por igual período, enquanto que os contratos das instalações fora da área do porto organizado podem ter prazos de 25 anos prorrogáveis por períodos sucessivos ilimitados, diferença que incide em períodos distintos para amortização e retorno dos investimentos. Ainda, os contratos de concessão e arrendamento dentro da área do porto organizado devem prever cláusulas que tratem sobre a reversão de bens e equipamentos à União, enquanto que os contratos de adesão que autorizarão instalações fora da área do porto organizado não preveem esse compromisso. Além disso, os operadores portuários que movimentam carga dentro da área do porto organizado devem contratar trabalhadores especializados registrados no órgão de gestão de mão de obra (OGMO), enquanto que os terminais de uso privado não. Os trabalhadores que vierem a ser contratados pelos terminais privados podem, inclusive, não ser enquadrados como portuários, categoria que conquistou uma série de direitos garantidos por lei. Esse quadro também pode entrar em conflito com a Convenção N° 137 da OIT, da qual o governo brasileiro é signatário, e que trata das repercussões sociais dos novos métodos de processamento de cargas (automação e mecanização) nos portos.

Rearranjo institucional e Criação do Conaportos

Antes da MP 595, a Secretaria de Portos (SEP) era responsável, com status de ministério, pela formulação de políticas e execução de programas para o desenvolvimento dos portos marítimos, enquanto que o Ministério dos Transportes era responsável pela gestão dos portos fluviais e lacustres (à exceção dos outorgados às companhias docas).

A nova legislação transferiu para a SEP os portos fluviais e lacustres⁷. Com essa centralização num único ministério, espera-se retomar a capacidade de planejar o sistema de maneira estratégica e integrada.

Ainda, a ANTAQ deixou de ser vinculada ao Ministério dos Transportes e passou a ser vinculada à SEP⁸. Caberá ao Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT) e à Empresa de Planejamento

⁶As concessões são contratos em que o Estado cede à iniciativa privada a exploração de um bem ou serviço público, e devem, portanto ser precedidas de licitação. No setor portuário, as concessões levavam em consideração o maior valor de outorga, ou seja, o ganhador da licitação era quem ofertava o maior 'sobreprego' ao valor mínimo estabelecido pelo poder público. Os argumentos que defendem licitações pela menor tarifa sugerem que, para pagar esse sobrepreço, o concessionário repassava-o às tarifas cobradas ao usuário final, encarecendo-as. Assim, as licitações pela maior movimentação possível e menor tarifa possível devem reduzir significativamente as tarifas cobradas ao usuário final (exportadores e importadores).

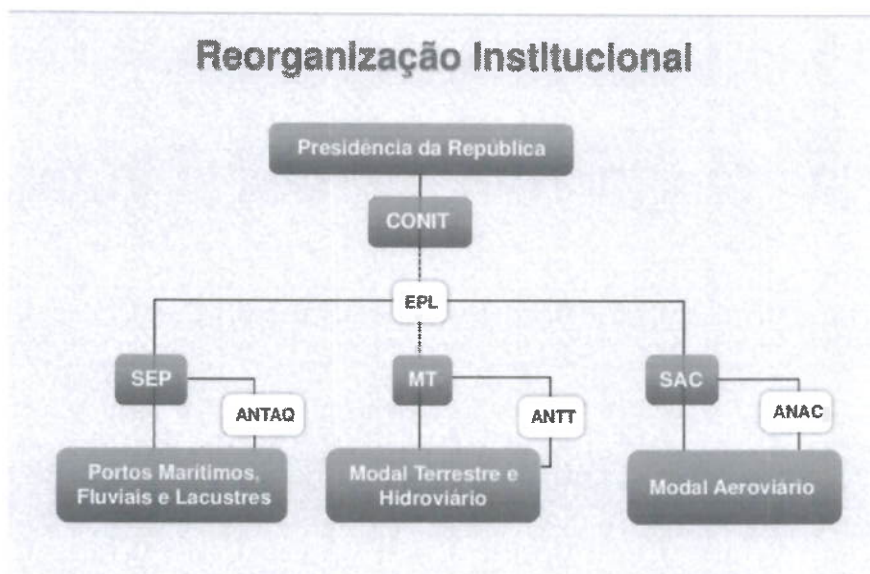
⁷No entanto, as hidrovias ainda ficarão sob responsabilidade do Ministério dos Transportes (MT)

Logístico (EPL)⁹ a integração das políticas de planejamento portuário (marítimo e hidroviário), terrestre e aéreo; assim como a definição dos elementos de logística de transporte multimodal.

FIGURA 1

Programa de Investimentos em Portos, Reorganização Institucional

Programa de Investimentos em Portos



Fonte: Governo Federal (Programa de Investimento em Logística: Portos)

A expectativa é que se consolide uma interface mais próxima entre o Ministério dos Transportes (MT) e a SEP, a partir, por exemplo, da fusão do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) com o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT).

Na tentativa de diminuir o tempo de espera dos navios, evitar a repetição de procedimentos e dar mais agilidade ao sistema portuário, o Decreto N° 7.861 de 6 de dezembro de 2012 instituiu a Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (CONAPORTOS), órgão integrador das atividades desempenhadas pelos órgãos e entidades públicos nos portos e instalações portuárias.

O CONAPORTOS deverá, dentre outras competências, estabelecer e monitorar parâmetros de desempenho das autoridades públicas atuantes no porto, propor e promover medidas para padronizar suas ações. O Decreto prevê também a criação de comissões locais, mas só institui desde já Comissões Locais no Porto do Rio de Janeiro, de Vitória e de Santos, deixando para um momento seguinte a criação por parte da CONAPORTOS de outras comissões locais em outros portos organizados.

Plano Nacional de Dragagem II e Regulação dos Custos da Praticagem

⁸ A ANTAQ foi criada em 2001 pela Lei N° 10.233. É uma autarquia especial da Administração Federal indireta, com autonomia financeira e administrativa. Seus diretores tem mandato fixo de quatro anos e são designados pelo(a) Presidente da República. A Agência é vinculada ao poder executivo, mas não no sentido de vinculação hierárquica, mas no sentido de vinculação finalística, uma vez que é o Executivo quem circunscreve sua abrangência e finalidade e cabe ao Ministério supervisioná-las enquanto ao cumprimento do seu fim.

⁹ Criada em 15 de agosto de 2012 através de Medida Provisória.

A MP 595 também criou o Programa Nacional de Dragagem¹⁰ Portuária e Hidroviária II, que será implantado pela SEP e cujas licitações terão início a partir de abril de 2013.

Neste novo Programa são apresentadas inovações em relação ao Plano de Dragagem anterior. Os contratos passarão a ter um período de 10 anos e as licitações serão feitas em blocos para que a empresa faça a manutenção de uma área geográfica com ganhos de escala, e passe a ter a obrigação de manter a profundidade constante. A organização dos blocos será a seguinte:

TABELA 1

Blocos de Portos: Plano Nacional de Dragagem II

Blocos de Portos	R\$ milhões
Recife, Salvador, Fortaleza e Natal	389
Itajaí, S.F.do Sul e Imbituba	477
Paranaguá	860
Rio Grande	1.000
Santos e Vitória	1.150

Fonte: Governo Federal (Programa de Investimento em Logística: Portos)

Elaboração: Dieese

Além da dragagem, também serão investidos recursos nos acesos terrestres de 18 portos, na ordem de R\$ 2.640 milhões.

Outra inovação no Plano para Portos é a criação da Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem, instituída pelo Decreto Nº 7.860 de 06 de dezembro de 2012. O objetivo é a regulação dos preços da praticagem¹¹, a partir da proposição de preços e abrangência das zonas de praticagem¹². A ideia é buscar estimar quanto vale a manobra de praticagem no Brasil.

O número de práticos também irá aumentar. No concurso previsto para janeiro de 2013 serão abertas 206 vagas para práticos e haverá permissão para que comandantes brasileiros façam manobras com navios de até 5 mil toneladas (atualmente o limite é de até 3 mil tn).

INVESTIMENTOS PREVISTOS

O Plano para Portos prevê investimentos em concessões, arrendamentos e TUPs na ordem de R\$ 54,2 bilhões, dos quais R\$ 31,0 bi serão investidos entre 2014 e 2015, e R\$ 23,2 bi entre 2016 e 2017. Este valor não é constituído apenas de recursos públicos, pois inclui uma prospecção dos investimentos que virão a ser consolidados pela iniciativa privada.

¹⁰ A dragagem é o serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material no fundo de rios, lagos, mares, baías e canais, de tal forma que os portos possam estar aptos a receberem navios com calados de acordo a seu nível de aprofundamento.

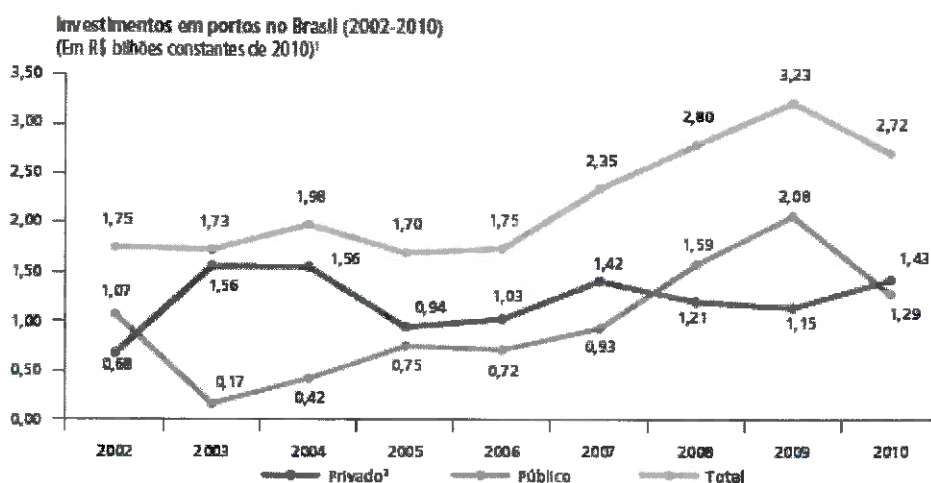
¹¹ A praticagem é uma atividade auxiliar a navegação, em geral para navios de grande porte. Consiste em atividades de assessoria ao Comandante na movimentação do navio, seja por peculiaridades locais ou dificuldade de acesso e segurança. No Brasil é regulamentada pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) e fiscalizada pela Marinha do Brasil.

¹² A zona de praticagem é a área delimitada pela DPC dentro da qual se realiza a praticagem.

Dados de 2011 da Secretaria de Portos (SEP) previam investimentos de R\$ 6,3 bilhões em obras relacionadas ao PAC2 a serem concluídas até 2014. O valor anunciado no Plano é cinco vezes superior a este. Ao comparar o investimento previsto no Plano com dados do IPEA¹³ que apontam uma média anual de R\$ 2,18 bi em investimentos totais (públicos e privados) nos portos brasileiros entre 2002 e 2010, pode-se dizer que o investimento previsto no plano é sete vezes superior à média nesses anos.

GRÁFICO 2

Investimentos em portos no Brasil (2002 -2010)



Ao todo são 31 portos que se beneficiarão destes recursos¹⁴:

- Região Sudoeste: Vitória (ES), Itaguaí (RJ), Rio de Janeiro (RJ), Santos (SP), São Sebastião (SP)
- Região Nordeste: Itaqui (MA), Aratu (BA), Salvador (BA), Porto Sul (BA), Ilhéus (BA), Recife (PE), Suape (PE), Pecém (CE), Cabedelo (PA), Maceió (AL)
- Região Sul: Paraguá – Antonina (PR), Imbituba (SC), Itajaí (SC), São Francisco do Sul (SC), Porto Alegre (RS), Rio Grande (RS)
- Região Norte: Belém (PA), Miramar (PA), Outeiro (PA), Santarém (PA), Vila do Conde (PA)
- Itacoatiara (AM), Manaus (AM), Macapá (AP), Porto Velho (RO)

O Plano também prevê uma linha de financiamento para investimentos portuários. A taxa de juros será a Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP)¹⁵, atualmente em 5,5%, acrescida de até 2,5%, com prazo de carência de até 3 anos¹⁶ e prazo de amortização de até 20 anos¹⁷.

¹³ IPEA (2012). Financiamento da infraestrutura de Transportes no Brasil *in* Brasil em desenvolvimento 2011: Estado, Planejamento e Políticas Públicas. Vol 1 (p.103- 132).

¹⁴ Maiores detalhes sobre os valores que poderão ser investidos em cada um dos portos se encontram no Anexo 1.

¹⁵ TJLP - Taxa de Juros de Longo Prazo é calculada com base em dois parâmetros: uma meta de inflação calculada (proporcional do dia da instalação/alteração no serviço contratado até o início de seu período de cobrança) para os 48 meses seguintes ao primeiro mês de vigência da taxa, inclusive, baseada nas metas anuais fixadas pelo Conselho Monetário Nacional; e um prêmio de risco.

As taxas de juros do Plano são mais atrativas do que as condições de financiamento oferecidas pela linha do Banco Nacional de Desenvolvimento Social, BNDES Finem (Financiamento a empreendimentos em logística)¹⁸, conforme se pode observar na Tabela 1:

TABELA 2

Taxas de Juros no Programa de Investimento em Logística e na Linha Finem do BNDES

Programa de Investimento em Logística: PORTOS	Linha FINEM do BNDES: Infrestrutura Logística e de Transportes
TJLP (hoje 5,5%) + até 2,5%	TJLP (hoje 5,5%) + 0,9% a.a + taxa risco até 4,18% a.a
8,14%	10,90%

Fonte: Governo Federal (Programa de Investimento em Logística: Portos) e BNDES

Elaboração: Dieese

Obs: Foi considerada a taxa de juros para operações feitas diretamente com o BNDES (apoio direto). Não foram consideradas as operações feitas por meio de instituições credenciadas, para as quais há mais taxas a serem cobradas.

CONSIDERAÇÕES

A retomada do planejamento portuário e sua centralização na Secretaria de Portos são importantes indícios da decisão do governo por ser o indutor das políticas para o desenvolvimento do setor. A busca pela integração de todos os modais de transporte através da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) aponta no mesmo sentido.

As mudanças no setor portuário e o plano apresentado têm por objetivo a redução de tarifas, procuram, portanto, incidir principalmente na redução do custo logístico brasileiro e trazer mais competitividade sistêmica, refletindo no custo do produto final da agroindústria, da atividade mineradora, da indústria nacional. No mesmo sentido, incidem a regulamentação dos custos da praticagem e as alterações no Plano Nacional de Dragagem II. Estas mudanças ocorrem num momento em que o governo brasileiro está buscando estimular a economia, diante do cenário de desaceleração do país e de crise mundial em 2012.

No entanto, o programa não deixa claro se a ANTAQ passará a fiscalizar sistematicamente as tarifas oferecidas pelos operadores portuários ou se será estudada a possibilidade de tarifas-teto. Outra questão se refere à publicidade permanente dos preços praticados. Atualmente é possível acessar, *via internet*, a tarifa portuária das administradoras dos portos públicos; porém, a tarifa cobrada pelos operadores não é amplamente divulgada. Nesse sentido, para facilitar a avaliação sobre a consecução do objetivo do programa e efetivamente ponderar se a retirada da outorga nas concessões está se traduzindo em menores preços, seria interessante que a Antaq passe a manter um registro público das tarifas cobradas em todas as instalações portuárias, do valor anterior às mudanças, dos valores mínimos, médios e máximos.

As prospecções de investimentos privados e públicos e as novas linhas de financiamento do BNDES indicam que o setor portuário continuará crescendo, com expansões importantes na infraestrutura instalada. As linhas

¹⁶ O prazo de carência nas operações do BNDES Finame varia entre 3 e 6 meses.

¹⁷ As condições são similares às linhas de crédito abertas para o programa de ferrovias e rodovias. No entanto, a taxa acrescida à TJLP foi menor nesses casos: até 1,0% para ferrovias e até 1,5% para rodovias.

¹⁸ Foi considerada a linha "Logística - Demais Investimentos" que financia terminais portuários, integração intermodal, centros de armazenagem e movimentação de carga, dentre outros.

de financiamento, a permissão para que os portos totalmente privados passem a competir com os portos públicos e a possibilidade de concessão da administração portuária à iniciativa privada assinalam que o Programa de Investimento em Logística para Portos é fortemente centrado no incentivo à iniciativa privada.

Porém, e se bem é certo que os investimentos públicos em infraestrutura de transportes se mantiveram ausentes nos anos 90, a partir de 2003 houve uma retomada e um *aumento paulatino e acentuado* na participação do governo nos investimentos em transportes. Em 2010 o investimento público em infraestrutura logística (R\$ 15,4) foi praticamente duas vezes maior do que o investimento privado (R\$ 8 bilhões)¹⁹.

O plano para portos, mais do que um programa para investimentos, traz reformulações importantes no marco regulatório e institucional do setor, mudanças que passarão a modificar sua forma de funcionamento. Estudos técnicos mais detalhados precisam ser elaborados no sentido de estudar possíveis assimetrias concorrenciais entre os terminais de uso privado e as instalações dentro da área do porto público.

Se algumas empresas de administração portuária passaram por dificuldades para se reestruturarem administrativamente após a transferência da operação portuária à iniciativa privada, agora, quase 20 anos após a Lei dos Portos, com a reformulação de suas competências através da MP 595, precisarão redefinir seu objetivo, sua missão organizacional, e assim se redefinirem também funcionalmente, readequando, provavelmente, a composição de suas tabelas de lotação. E se, por um lado o fim da outorga nas concessões deve se refletir em tarifas menores para os usuários, por outro as empresas de administração portuária passarão a não contar mais com esses recursos. As medidas não deixam claro se a Secretaria de Portos (SEP) será um dos orientadores do processo de reorganização administrativa dos portos públicos brasileiros e se esta será feita de maneira integrada e orientada institucionalmente. Porém, e de qualquer forma, a transferência de atribuições da administração portuária a outras instancias governamentais parecem indicar o esvaziamento de algumas de suas competências.

As medidas também não vieram acompanhadas de aspectos importantes na relação capital-trabalho, como contrapartidas exigidas ao setor privado na geração de postos de trabalho e na qualidade dos empregos. Também não foi colocada em pauta a necessidade de investimentos em treinamento e em aperfeiçoamento profissional da mão de obra. Em algumas instancias de representação, os trabalhadores precisarão redefinir seu espaço de atuação, principalmente no que se refere ao CAP e ao Consad.

O Programa de Investimentos em Logística "Portos" trata do processo de concessão de serviço público para a iniciativa privada, envolve financiamento e subsídios públicos, propõe a reformulação do marco regulatório do setor e busca responder a uma enorme necessidade de investimentos, num setor potencialmente concentrador. Estas características justificam a importância de um amplo debate sobre as medidas, envolvendo a sociedade e os trabalhadores. A construção da Lei 8.630 resultou de três anos de debates no Congresso Nacional, contando com a participação dos diversos setores envolvidos (órgãos públicos, governos estaduais e municipais, trabalhadores e empresários). A MP 595 estabelece um novo marco regulatório sem a oportunidade de discussão prévia de amplitude semelhante, e talvez por isso, já recebeu 645 propostas de emendas em seu curto período de tramitação.

¹⁹ Para maior detalhe, IPEA (2012). Investimentos na Infraestrutura econômica: avaliação do desempenho recente. Radar: Tecnologia, Produção e Comércio Exterior N°18 (ps. 9 -20). Gráfico disponível para visualização nos Anexos desta Lei.

ANEXOS

Investimentos - Região Sudeste

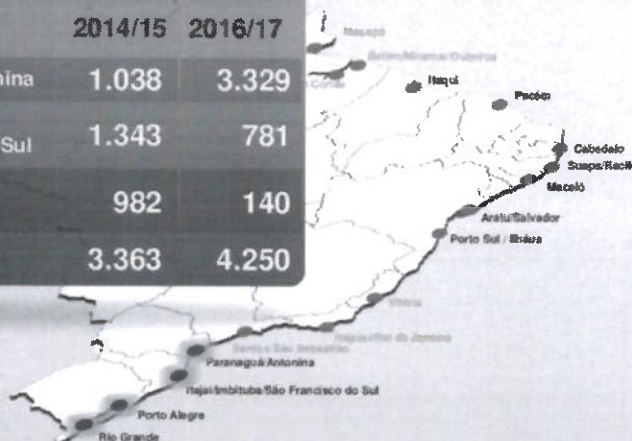


Investimentos - Região Nordeste



Investimentos - Região Sul

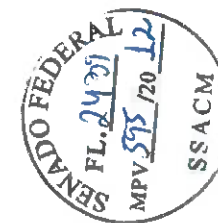
Sul		Investimentos (Milhões R\$)	
UF	Portos	2014/15	2016/17
PR	Paranaguá - Antonina	1.038	3.329
SC	Imbituba/Itajaí/ São Francisco do Sul	1.343	781
RS	Porto Alegre/ Rio Grande	982	140
TOTAL		3.363	4.250



Investimentos - Região Norte



Norte		Investimentos (Milhões R\$)	
UF	Portos	2014/15	2016/17
PA	Belém/Miramar/Outeiro/ Santarém/ Vila do Conde	3.137	1.505
AM	Itacoatiara/Manaus	985	92
AP	Macapá	135	—
RO	Porto Velho	115	—
TOTAL		4.372	1.597



Cotejamento:

MP nº 595, de 2012 X Lei nº 8.630, de 1993.

Destaque das principais diferenças regulatórias.

Notação:

Texto em Vermelho = Alterações cujos efeitos merecem atenção ou são possivelmente preocupantes.

Texto em Azul = Redação integral da Lei nº 8.630, de 1993.



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

<u>Termo</u>	<u>MP nº 595 / 2012</u>	<u>Lei nº 8.630</u>	<u>Principais diferenças</u>
Capítulo I	DAS DEFINIÇÕES E DOS OBJETIVOS	Da Exploração do Porto e das Operações Portuárias	
Art. 1º	Esta Medida Provisória regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias, e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.	Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado.	Para explorar diretamente, a União não teria que fazê-lo através de empresa pública federal ou autarquia? Não sendo admissíveis as cias. de economia mista?
Art. 1º, § 1º	A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público.		Abrangida na redação original do Art. 1º da Lei 8.630, de 1993,
Art. 1º, § 2º	A exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado ocorrerá mediante autorização, nos termos desta Medida Provisória.		O novo texto se refere aos terminais privativos previstos na Lei nº 8.630?
Art. 1º, § 3º	As concessões, os arrendamentos e as autorizações de que trata esta Medida Provisória serão outorgados a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.		Inovação com texto vago, e que pode pressionar, indevidamente, o processo de outorga.
Nota		A prestação de serviços por operadores portuários e a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação, melhoramento e exploração de instalações portuárias, dentro dos limites da área do porto organizado, serão realizadas nos termos desta lei.	A redação dada na MP apresenta alteração em relação aos intuitos da Lei 8.630.
Art. 2º	Para fins desta Medida Provisória,		

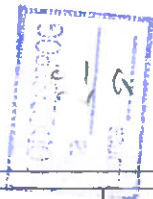
Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
	consideram-se:		
Art. 2º, Inciso I	porto organizado - bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;	Art. 1º, § 1º, Inciso I : Porto Organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária; (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006)	Lei nº 8.630, de 1993, Art. 1º, § 1º, Inciso I introduz conceito de bem público, e elimina "concedido ou explorado pela União.". Essa alteração poderá fazer com que as operações nos terminais privativos, até agora definidos como "privados" possam vir a ser regradas pelo Direito Público ao invés do Direito Privado, com consequente oneração das operações portuárias, ao contrário do pretendido pelo Governo. Caso se confirme essa hipótese, trará também, a reboque a interveniência do TCU numa atividade privada.
Art. 2º, Inciso II	área do porto organizado - área delimitada por ato do Poder Executivo, que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;	Art. 1º, § 1º, Inciso IV : Área do porto organizado: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e píeres de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infraestrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio <u>que devam ser mantidas pela Administração do Porto</u> , referida na Seção II do Capítulo VI desta lei.	Lei 8.630, de 1993, Art. 1º, § 1º, Inciso IV eliminou a sua discriminação e a menção "que devam ser mantidas pela Administração do Porto". Os trechos em vermelho foram eliminados na redação da MP.
Art. 2º,	instalação portuária - instalação localizada		Inovação em relação à Lei 8.630, de



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Inciso III	dentro ou fora da área do porto organizado, utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário;		1993.
Art. 2º, Inciso IV	terminal de uso privado - instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado;	Art. 1º, § 1º, Inciso V : Instalação Portuária de Uso Privativo : a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação de passageiros ou na movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário.	Alteração inovadora em relação ao Art. 1º, § 1º, Inciso V de Lei 8.630, de 1993, e que poderá impedir a instalação de terminal privativo dentro da área do porto quando o interessado já for detentor do domínio útil da área na qual pretende instalar o terminal. Os terrenos localizados dentro da "área do porto organizado" não são, necessariamente, de propriedade da administração do porto.
Art. 2º, Inciso V	estação de transbordo de cargas - instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem;	Art. 1º, § 1º, Inciso VI : Estação de Transbordo de Cargas : a situada fora da área do porto, utilizada, exclusivamente, para operação de transbordo de cargas, destinadas ou provenientes da navegação interior;	A alteração significativa, e possivelmente positiva, em relação ao texto da Lei 8.630, de 1993 com a inclusão do atendimento à cabotagem.
Art. 2º, Inciso VI	instalação portuária pública de pequeno porte - instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado, utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior;	Art. 1º, § 1º, Inciso VII : Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte : a destinada às operações portuárias de movimentação de passageiros, de mercadorias ou ambas, destinados ou provenientes do transporte de navegação interior.	Não apresenta alteração em relação ao texto vigente da Lei 8.630, de 1993.



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Art. 2º, Inciso VII	instalação portuária de turismo - instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização, utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo;		Inovação. Não integrava o texto da Lei 8.630, de 1993.
Art. 2º, Inciso VIII	concessão - cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado;		Inovação desnecessária em relação à Lei 8.630, de 1993, uma vez que se trata de matéria definida em Lei Federal de aplicação mais abrangente.
Art. 2º, Inciso IX	delegação - transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996;		Convalida a Lei mencionada e que apresentava possibilidade de questionamento. Inova em relação à Lei 8.630, de 1993,
Art. 2º, Inciso X	arrendamento - cessão onerosa de área e infraestrutura públicas, localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado;		Neste inciso e em alguns anteriores a redação parece estar criando, a partir da linguagem geral e das definições de direito, uma linguagem própria para os assuntos portuários na qual palavras usuais em direito na definição de certas atividades passam a ter um significado específico em relação aos assuntos portuários. Tal definição não consta da Lei 8.630, de 1993,
Art. 2º, Inciso XI	autorização - outorga de direito a exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado, formalizada mediante		Mesmo caso do inciso anterior.

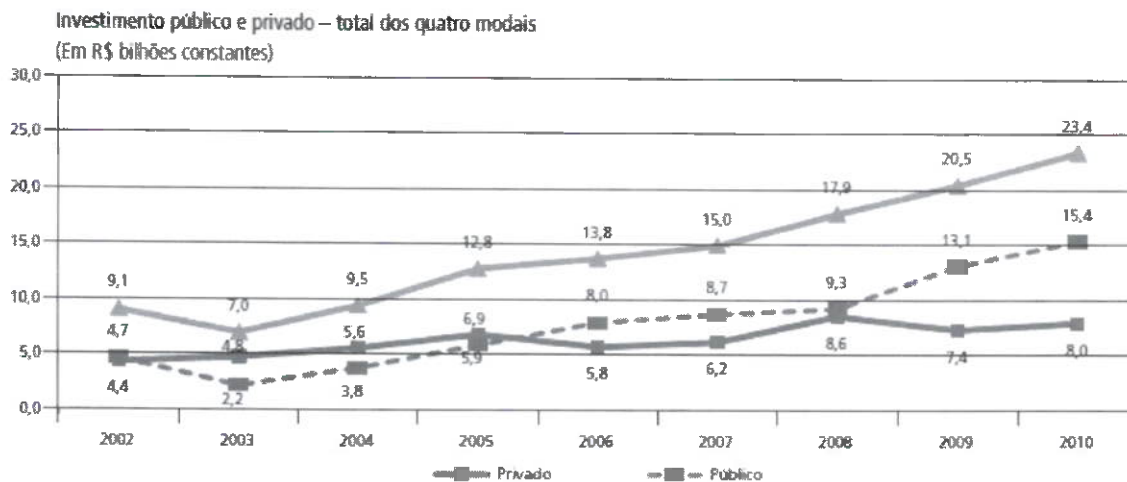


Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
	contrato de adesão; e		
Art. 2º, Inciso XII	operador portuário - pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado.	Art. 1º, § 1º, Inciso III : Operador portuário : a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado;	Definição excessiva. A que constava da Lei 8.630, de 1993, Art. 1º, § 1º, Inciso III era sucinta e eficaz.
NOTA	Foi retirada a definição de "Operação Portuária".	Art. 1º, § 1º, Inciso II : Operação Portuária : a de movimentação de passageiros ou a de movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários;	Importante definição oriunda da Lei nº 8.630, de 1993, eliminada do texto da MP 595, de 2012.
NOTA	Foram retirados pontos importantes na definição dos terminais privativos, agora terminais privados:	Art. 1º, § 1º, Inciso v : V - Instalação Portuária de Uso Privativo: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação de passageiros ou na movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário. Art. 1º, § 2º Os contratos para movimentação de cargas de terceiros reger-se-ão, exclusivamente, pelas normas de direito privado, sem participação ou responsabilidade do poder público. Art. 4º, Inciso II - de autorização do órgão competente, quando se tratar de Instalação	Importante definição oriunda da Lei nº 8.630, de 1993, eliminada do texto da MP 595, de 2012. Cabe ressaltar que: 1. Que as operações com cargas de terceiros são regidas pelo Direito Privado; 2. Que o domínio útil é condição necessária para o pedido de autorização, e que a localização pode ser dentro da área do porto organizado.

GRÁFICO 3

Investimentos público e privado – total dos quatro modais (Em R\$ bilhões constantes)



Fonte: Investimentos públicos – Orçamento Fiscal Federal Statil, Siga Brasil, Contas Abertas e orçamento das estatais; Investimentos privados – estimativas a partir dos desembolsos do BNDES, ABCR e ANTE.

Bibliografia

ANTAQ. **Sistema de Informações Gerenciais (SIG)**. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br>.

BRITO, Pedro. **Muito a navegar: uma análise logística dos portos brasileiros**. Rio de Janeiro: Topbooks, 2010.

DIEESE. **Trabalhos diversos da Subseção do DIEESE na Federação Nacional dos Portuários**. Brasília, Junho de 2011 a novembro de 2012.

_____. **Parceria Público-Privada (PPP): o debate em pauta**. Agosto 2004

_____. **Plano Nacional de Logística: rodovias e ferrovias**. Nota técnica 113. Outubro 2012

Governo Federal. **Programa de Investimentos em Logística**. Dezembro 2012

IBGE. **Contas Nacionais Trimestrais: 1º trimestre de 2012**. 01 de junho de 2012.

IPEA (2012). **Financiamento da infraestrutura de Transportes no Brasil in Brasil em desenvolvimento 2011: Estado, Planejamento e Políticas Públicas**. Vol 1 (p.103- 132).

_____. **Investimentos na Infraestrutura econômica: avaliação do desempenho recente**. Radar: Tecnologia, Produção e Comércio Exterior N°18 (ps. 9 -20).

Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Estatísticas de Comércio Exterior. Sistema Alice Web**. Disponível em: <http://aliceweb.desenvolvimento.gov.br/>. Acesso em maio de 2012.

Presidência da República: **Secretária de Portos (SEP). Investimentos portuários PAC**. Brasília: julho de 2011.

Marco Legal Consultado

Convenção 137 OIT

Decreto N° 7.860/2012

Decreto N° 7.860/2012

Decreto N° 7.861/2012

Lei N° 8.630 de 1993

MP N° 595/2012

Subseção do DIEESE na Federação dos Portuários

SDS Edifício Venâncio IV - Salas 210/211/212 – Asa Sul

Brasília – DF CEP 70.393-903

Fone: (61) 33223146

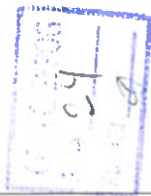
Email: sufnputc@dieese.org.br

Técnica Responsável: Fiorella Macchiavello

Revisão Crítica: Clóvis Scherer

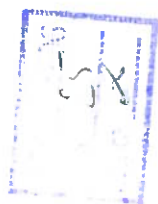
18 de dezembro de 2012





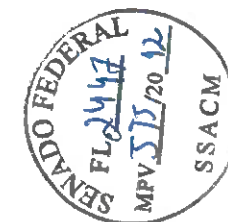
Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
		Portuária Pública de Pequeno Porte, de Estação de Transbordo de Cargas ou de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado.	
Art. 3º	A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes:		Inovação em relação à Lei 8.630, de 1993. Discurso político
Art. 3º, Inciso I	expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias;		Inovação em relação à Lei 8.630, de 1993. Discurso político
Art. 3º, Inciso II	garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;		Inovação em relação à Lei 8.630, de 1993. Discurso político
Art. 3º, Inciso III	estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária, e à eficiência das atividades prestadas;		Inovação em relação à Lei 8.630, de 1993. Discurso político
Art. 3º, Inciso IV	promoção da segurança da navegação na entrada e saída das embarcações dos portos;		Inovação em relação à Lei 8.630, de 1993. Discurso político



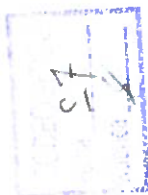
Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
	e		
Art. 3º, Inciso V	estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.		Inovação em relação à Lei 8.630, de 1993. Discurso político
CAPÍTULO II	DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS	Das Instalações Portuárias	
Seção I	Da Concessão de Porto Organizado e do Arrendamento de Instalação Portuária		Inovação
Art. 4º	A concessão e o arrendamento de bem público destinado à atividade portuária serão realizados mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação, em conformidade com o disposto nesta Medida Provisória e no seu regulamento.		Inovação.
Art. 4º, Parágrafo Único	O contrato de concessão poderá abranger, no todo ou em parte, a exploração do porto organizado e sua administração.		Inovação
Nota:		Art. 4º: Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo: Art. 4º, Inciso I: de contrato de arrendamento, celebrado com a União no caso de exploração direta, ou com sua concessionária, sempre através de licitação, quando localizada dentro	Na redação do Art. 5º foram abandonadas as especificações contratuais elencadas ao lado, bem como os direitos a elas inerentes:



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
		dos limites da área do porto organizado; Art. 4º, Inciso II: de autorização do órgão competente, quando se tratar de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte, de Estação de Transbordo de Cargas ou de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado. Art. 4º, § 1º: A celebração do contrato e a autorização a que se referem os incisos I e II deste artigo devem ser precedidas de consulta à autoridade aduaneira e ao poder público municipal e de aprovação do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente (Rima). Art. 4º, § 2º: A exploração da instalação portuária de que trata este artigo far-se-á sob uma das seguintes modalidades: Art. 4º, § 1º, Inciso I: uso público; Art. 4º, § 1º, Inciso II: uso privativo: e respectivas modalidades expressas nas letras "a" e "b" deste inciso. Art. 4º, § 3º: A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado ou à área da Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte. Art. 4º, § 4º, Inciso XI: São cláusulas essenciais no contrato a que se refere o inciso	



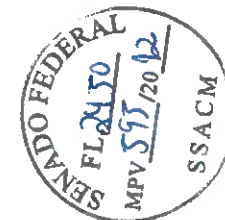
Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
		I do caput deste artigo, as relativas: (Inciso XI) ao início, término e, se for o caso, às condições de prorrogação do contrato, que poderá ser feita uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado, desde que prevista no edital de licitação e que o prazo total, incluído o da prorrogação, não exceda a cinquenta anos; Art. 4º, § 5º: O disposto no inciso VI do parágrafo anterior somente se aplica aos contratos para exploração de instalação portuária de uso público. Art. 4º, § 6º: Os investimentos realizados pela arrendatária de instalação portuária localizada em terreno da União localizado na área do porto organizado reverterão à União, observado o disposto na lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos. Art. 4º, § 7º: As autorizações de exploração de Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte somente serão concedidas aos Estados ou Municípios, os quais poderão, com prévia autorização do órgão competente e mediante licitação, transferir a atividade para a iniciativa privada.	
Art. 5º	São essenciais aos contratos de concessão e arrendamento as cláusulas relativas:	O interessado na construção e exploração de instalação portuária dentro dos limites da área do porto organizado deve requerer à Administração do Porto a abertura da	



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
		respectiva licitação.	
Art. 5º, Inciso I	ao objeto, à área e ao prazo;	Art. 4º, § 4º, Inciso I: ao objeto, à área de prestação do serviço e ao prazo;	Mesma redação.
Art. 5º, Inciso II	ao modo, forma e condições da exploração do porto organizado ou instalação portuária;	Art. 4º, § 4º, Inciso II : ao modo, forma e condições da exploração do serviço, com a indicação, quando for o caso, de padrões de qualidade e de metas e prazos para o seu aperfeiçoamento;	Foi retirado o trecho: "com a indicação, quando for o caso, de padrões de qualidade e de metas e prazos para o seu aperfeiçoamento;".
Art. 5º, Inciso III	aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço;	Art. 4º, § 4º Inciso III : aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;	Foi acrescentado o trecho: "assim como metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço".
Art. 5º, Inciso IV	ao valor do contrato, às tarifas praticadas e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;	Art. 4º, § 4º, Inciso IV : ao valor do contrato, nele compreendida a remuneração pelo uso da infra-estrutura a ser utilizada ou posta à disposição da referida instalação, inclusive a de proteção e acesso aquaviário;	Altera situação do pagamento de tarifas de terminais privativos situados fora da área do porto organizado pela utilização de parte da infraestrutura de acesso do porto público.
Art. 5º, Inciso V	aos investimentos de responsabilidade do contratado;	à obrigação de execução das obras de construção, reforma, ampliação e melhoramento, com a fixação dos respectivos cronogramas de execução físico e financeiro;	Cabe análise por advogados.
Art. 5º, Inciso VI	aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;	aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;	Mesma redação



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Art. 5º, Inciso VII	às responsabilidades das partes;		Inovação.
Art. 5º, Inciso VIII	à reversão de bens;	Art. 4º, § 4º, Inciso VII : à reversão de bens aplicados no serviço;	Foi retirada a expressão : "aplicados no serviço".
Art. 5º, Inciso IX	aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive os relacionados a necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão da atividade e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;	Art. 4º, § 4º, Inciso VIII : aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive, quando for o caso, os relacionados com as previsíveis necessidades de futuras suplementações, alterações e expansões do serviço e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;	Itens retirados.
Art. 5º, Inciso X	à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução das atividades, bem como à indicação dos órgãos ou entidades competentes para exercê-las;	Art. 4º, § 4º, Inciso IX : à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução dos serviços;	Acréscimo: "bem como à indicação dos órgãos ou entidades competentes para exercê-las;" Redação aparentemente desnecessária.
Art. 5º, Inciso XI	às garantias para adequada execução do contrato;	Art. 4º, § 4º, Inciso X : às garantias para adequada execução do contrato;	Mesma redação
Art. 5º, Inciso XII	à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução das atividades;	Art. 4º, § 4º, Inciso XII : à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução dos serviços;	Mesma redação, alteração insignificante.
Art. 5º, Inciso XIII	às hipóteses de extinção do contrato;	Art. 4º, § 4º, Inciso XIII : às hipóteses de extinção do contrato;	Mesma redação

**Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993**

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Art. 5º, Inciso XIV	à obrigatoriedade de prestação de informações de interesse do poder concedente, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e das demais autoridades que atuam no setor portuário, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;	Art. 4º, § 4º, Inciso XIV : à obrigatoriedade de prestação de informações de interesse da Administração do Porto e das demais autoridades no porto, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;	Mesma redação
Art. 5º, Inciso XV	à adoção e ao cumprimento das medidas de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;	Art. 4º, § 4º, Inciso XV : à adoção e ao cumprimento das medidas necessárias à fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;	Mesma redação
Art. 5º, Inciso XVI	ao acesso ao porto organizado ou à instalação portuária pelo poder concedente, pela ANTAQ e pelas demais autoridades que atuam no setor portuário;	Art. 4º, § 4º, Inciso XVI : ao acesso, pelas autoridades do porto, às instalações portuárias;	Acréscimo: “pelo poder concedente, pela ANTAQ e pelas demais autoridades que atuam no setor portuário”. Discriminação aparentemente desnecessária
Art. 5º, Inciso XVII	às penalidades e sua forma de aplicação; e	Art. 4º, § 4º, Inciso XVII : às penalidades contratuais e sua forma de aplicação;	Mesma redação
Art. 5º, Inciso XVIII	ao foro.	Art. 4º, § 4º, Inciso XVIII: ao foro.	Mesma redação
Art. 5º, § 1º	Os contratos de concessão e arrendamento terão prazo de até vinte e cinco anos, contado da data da assinatura, prorrogável por no máximo igual período, uma única vez, <u>a critério do poder concedente</u> .	Art. 4º, § 4º, Inciso XI: São cláusulas essenciais no contrato a que se refere o inciso I do caput deste artigo, as relativas: (Inciso XI) ao início, término e, se for o caso, às condições de prorrogação do contrato, que poderá ser feita uma única vez, por prazo máximo igual ao	Substitui Art. 4º, § 4º, Inciso XI: Inovação: “à critério do poder concedente”.



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
		originalmente contratado, desde que prevista no edital de licitação e que o prazo total, incluído o da prorrogação, não exceda a cinquenta anos;	
Art. 5º, § 2º	Findo o prazo dos contratos, os bens vinculados à concessão ou ao arrendamento reverterão ao patrimônio da União, na forma prevista no contrato.	Art. 4º, § 6º: Os investimentos realizados pela arrendatária de instalação portuária localizada em terreno da União localizado na área do porto organizado reverterão à União, observado o disposto na lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.	Não apresenta alteração significativa.
Art. 5º, § 3º		Na hipótese de o requerimento ou recurso não ser decidido nos prazos de trinta dias e sessenta dias, respectivamente, fica facultado ao interessado, a qualquer tempo, considerá-lo indeferido, para fins de apresentação do recurso a que aludem os parágrafos anteriores.	
Art. 6º,	Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento serão considerados como critérios para julgamento a maior movimentação com a menor tarifa, e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento.		Inovação
Art. 6º, § 1º	As licitações de que trata este artigo poderão ser realizadas na modalidade leilão, conforme regulamento.		Inovação



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Art. 6º, § 2º	Compete à ANTAQ, com base nas diretrizes do poder concedente, realizar os procedimentos licitatórios de que trata este artigo.		Inovação
Art. 6º, § 3º	Os editais das licitações de que trata este artigo serão elaborados pela ANTAQ, observadas as diretrizes do poder concedente.		Inovação
Art. 7º	A ANTAQ poderá disciplinar a utilização, por qualquer interessado, de instalações portuárias arrendadas ou exploradas pela concessionária, assegurada a remuneração adequada ao titular do contrato.		O texto da MP inova e institui uma invasão inaceitável, de vez que viola direito do arrendatário e suas obrigações como responsável junto à Receita Federal por área alfandegada.
Seção II	Da Autorização de Instalações Portuárias		
Art. 8º	Serão exploradas mediante autorização, <u>precedida de chamada e processo seletivo públicos, as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, compreendendo as seguintes modalidades:</u>	Substitui os seguintes itens da Lei 8.630, de 1993: Art. 4º: Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo: Art. 4º, Inciso I: de contrato de arrendamento, celebrado com a União no caso de exploração direta, ou com sua concessionária, sempre através de licitação, quando localizada dentro dos limites da área do porto organizado; Art. 4º, Inciso II: de autorização do órgão competente, quando se tratar de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte, de	Inovação: aplicável apenas a instalações portuárias situadas fora da área do porto organizado. O legislador parece desconhecer que os terrenos situados "dentro da área do porto organizado" não são necessariamente de propriedade da administração do porto ou de sua titularidade junto ao SPU.



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
		Estação de Transbordo de Cargas ou de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado. Art. 4º, § 1º: A celebração do contrato e a autorização a que se referem os incisos I e II deste artigo devem ser precedidas de consulta à autoridade aduaneira e ao poder público municipal e de aprovação do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente (Rima).	
Art. 8º, Inciso I	terminal de uso privado;		Quando o interessado for legítimo detentor dos direitos sobre a área em questão, não parece caber o processo seletivo público
Art. 8º, Inciso II	estação de transbordo de carga;		Inovação
Art. 8º, Inciso III	instalação portuária pública de pequeno porte; e		Inovação
Art. 8º, Inciso IV	instalação portuária de turismo.		Inovação
Art. 8º, §1º	A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterà as cláusulas essenciais previstas no caput do art. 5º, com exceção daquelas previstas em seus incisos		Art. 5º Inciso IV: "ao valor do contrato, às tarifas praticadas e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste";



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
	IV e VIII.		Art. 5º Inciso VIII: "à reversão de bens;
Art. 8º, §2º	A autorização de instalação portuária terá prazo de até vinte e cinco anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que:		Inovação favorável.
Art. 8º, §2º, Inciso I	a atividade portuária seja mantida; e		Inovação
Art. 8º, §2º, Inciso II	o autorizatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias, na forma do <u>regulamento</u> .		A menção "na forma do regulamento", por ser vaga e depender de atos de terceiro escalão poderá servir como desestímulo a novos investimentos, ao contrário do pretendido pelo Governo. Entendemos que o correto seria: "..., <u>na forma do contrato</u> ".
Art. 8º, §3º	Cessada a qualquer tempo a atividade portuária por iniciativa ou responsabilidade do autorizatário, a área e os bens a ela vinculados reverterão, sem qualquer ônus, ao patrimônio da União, nos termos do regulamento.		Como pode abranger bens de terceiros, tal comando poderá servir como desestímulo à instalação de novos terminais fluviais de indústrias, entre outros.
Art. 8º, §4º	Os interessados em obter a autorização de instalação portuária poderão requerê-la à ANTAQ, que deverá dar ampla e imediata publicidade aos requerimentos.		Não altera.
Art. 8º, §5º	A ANTAQ adotará as medidas para assegurar o <u>cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nas autorizações e</u>		Trata-se de investimentos privados, por conta e risco do empreendedor. Assim sendo, torna-se discutível a cobrança de



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
	poderá exigir garantias ou aplicar sanções, inclusive a cassação da autorização.		cronogramas. Tais investimentos dependem, de modo fundamental, de condições de mercado alheias aos poderes governamentais.
Art. 9º	Compete à ANTAQ promover chamada pública para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização de instalação portuária, ouvido previamente o poder concedente.		Desde que seja para terreno da União cujo domínio útil não esteja adjudicado a nenhum ente privado.
Art. 9º, §1º	O instrumento de convocação da chamada pública conterá informações a respeito da localização e das características das instalações portuárias a serem autorizadas e os requisitos necessários para a manifestação de interesse.		Nada a comentar.
Art. 9º, §2º	Ato do Poder Executivo definirá os procedimentos, prazos e critérios para o processo seletivo público, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.		Nada a comentar.
Art. 10	A ANTAQ poderá disciplinar as condições de acesso, por qualquer interessado, às instalações portuárias autorizadas, assegurada remuneração adequada ao titular da autorização.		Texto ambíguo que pode permitir a realização de operações portuárias por outras partes à revelia do arrendatário.
Art. 11	A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de:	Art. 4º, § 1º: A celebração do contrato e a autorização a que se referem os incisos I e II deste artigo devem ser precedidas de consulta	Alteração somente de forma com divisão em incisos. Os três incisos resultantes se acham mencionados no § 1º do Art. 4º da



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
		à autoridade aduaneira e ao poder público municipal e de aprovação do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente (Rima).	Lei nº 8.630, de 1993.
Art. 11, Inciso I	consulta à autoridade aduaneira;		Previsto no § 1º do Art. 4º da Lei nº 8.630, de 1993.
Art. 11, Inciso II	consulta ao respectivo Poder Público municipal; e		Previsto no § 1º do Art. 4º da Lei nº 8.630, de 1993.
Art. 11, Inciso III	emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.		Previsto no § 1º do Art. 4º da Lei nº 8.630, de 1993.
CAPÍTULO III	DO PODER CONCEDENTE		
Art. 12	Ao poder concedente compete:		Pela redação dos demais artigos infere-se que o Poder Concedente seja personificado pela ANTAq, mas não há clara menção, o que pode dar margem a diferentes interpretações ao longo dos anos em função de alterações de composição e competência dos órgãos do Governo em relação aos portos, como foi o caso da criação da SEP.
Art. 12, Inciso I	elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada;		Entendemos que esse planejamento setorial em relação aos portos somente pode abranger os portos e instalações públicas, caso contrário estar-se-á abandonando o preceito constitucional da livre iniciativa. (CF Art. 1º, Inciso IV)



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Art. 12, Inciso II	definir as diretrizes para a realização dos procedimentos licitatórios e dos processos seletivos de que trata esta Medida Provisória, inclusive para os respectivos editais e instrumentos convocatórios;		Novamente a dúvida: Quem é o Poder Concedente?
Art. 12, Inciso III	celebrar os contratos de concessão e arrendamento e expedir as autorizações de instalação portuária, devendo a ANTAQ fiscalizá-los em conformidade com o disposto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; e		Neste caso específico, a ANTAQ foi designada como Poder Concedente. Aplica-se também aos demais?
Art. 12, Inciso IV	estabelecer as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários.		Mesma dúvida: Quem é o Poder Concedente?
Art. 12, Parágrafo Único	Para os fins do disposto nesta Medida Provisória, o poder concedente poderá celebrar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da administração pública federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, inclusive com repasse de recursos.		Mesma dúvida: Quem é o Poder Concedente?
CAPÍTULO IV	DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO		
Seção I	Das Competências		
Art. 13	Compete à administração do porto organizado, denominada autoridade portuária:	Art. 33, § 1º: Compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto:	Mesma redação.
Art. 13,	cumprir e fazer cumprir as leis, os	Art. 33 §1º, Inciso I : cumprir e fazer cumprir as	Não fala no cumprimento dos contratos



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Inciso I	regulamentos e os contratos de concessão;	leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão;	de arrendamento.
Art. 13, Inciso II	assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto ao comércio e à navegação;	Art. 33 §1º, Inciso II : assegurar, ao comércio e à navegação, o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto;	Mesma redação.
Art. 13, Inciso III	pré-qualificar os operadores portuários, de acordo com as normas estabelecidas pelo poder concedente;	Art. 33 §1º, Inciso III : pré-qualificar os operadores portuários;	Inovação: "de acordo com as normas estabelecidas pelo poder concedente" Mesma dúvida: Quem é o Poder Concedente?
Art. 13, Inciso IV	arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades;	Art. 33 §1º, Inciso IV : fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária;	Retira da Administração do Porto a competência para fixar os valores das tarifas portuárias. Quem passará a fixá-las?
Art. 13, Inciso V	fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias;	Art. 33 §1º, Inciso VI : fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, nelas compreendida a infra-estrutura de proteção e de acesso aquaviário ao porto;	Retira a competência específica de fiscalizar as obras em infraestrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto.
Art. 13, Inciso VI	fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;	Art. 33 §1º, Inciso VII : fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;	Alterações irrelevantes.
Art. 13, Inciso VII	promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto;	Art. 33 §1º, Inciso X : promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar a navegação das embarcações que acessam o porto;	Alterações irrelevantes.



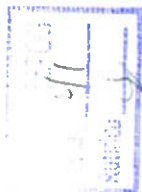
Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Art. 13, Inciso VIII	autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas as demais autoridades do porto;	Art. 33 §1º, Inciso XI : autorizar, previamente ouvidas as demais autoridades do porto, a entrada e a saída, inclusive a atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, bem assim a movimentação de carga da referida embarcação, ressalvada a intervenção da autoridade marítima na movimentação considerada prioritária em situações de assistência e salvamento de embarcação;	Divisão em dois do Art. 33 §1º, Inciso XI
Art. 13, Inciso IX	autorizar a movimentação de carga das embarcações, ressalvada a competência da autoridade marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação, ouvidas as demais autoridades do porto;	Art. 33 §1º, Inciso XI : autorizar, previamente ouvidas as demais autoridades do porto, a entrada e a saída, inclusive a atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, bem assim a movimentação de carga da referida embarcação, ressalvada a intervenção da autoridade marítima na movimentação considerada prioritária em situações de assistência e salvamento de embarcação;	Divisão em dois do Art. 33 §1º, Inciso XI
Art. 13, Inciso X	suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;	Art. 33 §1º, Inciso XII : suspender operações portuárias que prejudiquem o bom funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;	Mesma Redação.
Art. 13, Inciso XI	reportar infrações e representar junto à ANTAQ, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos	Art. 33 §1º, Inciso XII : lavrar autos de infração e instaurar processos administrativos, aplicando as penalidades previstas em lei,	Alterações irrelevantes.



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
	contratos;	ressalvados os aspectos legais de competência da União, de forma supletiva, para os fatos que serão investigados e julgados conjuntamente;	
Art. 13, Inciso XII	adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto;		Alterações de redação irrelevantes.
Art. 13, Inciso XIII	prestar apoio técnico e administrativo ao conselho de autoridade portuária e ao órgão de gestão de mão de obra; e	Art. 33 §1º, Inciso XII : prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao órgão de gestão de mão-de-obra;	Mesma Redação.
Art. 13, Inciso XIV	estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes da Secretaria de Portos da Presidência da República, e as jornadas de trabalho no cais de uso público.	Art. 33 §1º, Inciso XV : estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público.	Alterações de redação irrelevantes.
Art. 13, §1º	A autoridade portuária elaborará e submeterá à aprovação da Secretaria de Portos da Presidência da República o respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.		Antiga atribuição do Conselho de Autoridade Portuária, ora extinto.
Art. 13, §2º	O disposto nos incisos IX e X do caput não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.		A redação parece desconhecer que a prática de comércio é vedada às embarcações militares.
Art. 13, §3º	A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.		Dentro das atribuições da Autoridade Marítima. Alterações de redação irrelevantes.



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Art. 14	Dentro dos limites da área do porto organizado, compete à administração do porto:	Art. 3º : Exercem suas funções no porto organizado, de forma integrada e harmônica, a Administração do Porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.	
Art. 14, Inciso I	sob coordenação da autoridade marítima:		Mesma redação
Art. 14, Inciso I, a)	estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;	Art. 33, § 5º, Inciso I, a) : estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;	Mesma redação
Art. 14, Inciso I, b)	delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima;	Art. 33, § 5º, Inciso I, b) : delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, bem assim as destinadas a plataformas e demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;	Divisão da redação original em dois itens, letras "b" e "c".
Art. 14, Inciso I, c)	delimitar as áreas destinadas a navios de guerra e submarinos, plataformas e demais embarcações especiais, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;	Art. 33, § 5º, Inciso I, b) : delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, bem assim as destinadas a plataformas e demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;	Divisão da redação original em dois itens, letras "b" e "c".
Art. 14,	estabelecer e divulgar o calado máximo de	Art. 33, § 5º, Inciso I, c) : estabelecer e divulgar	Mesma redação



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Inciso I, d)	operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade; e	o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade;	
Art. 14, Inciso I, e)	estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegarão, em função das limitações e características físicas do cais do porto;	Art. 33, § 5º, Inciso I, d) : estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que irão trafegar, em função das limitações e características físicas do cais do porto;	Mesma redação
Art. 14, Inciso II	sob coordenação da autoridade aduaneira:	Art. 33, § 5º, Inciso II : da autoridade aduaneira;	Alterações de redação irrelevantes.
Art. 14, Inciso II, a)	delimitar a área de alfandegamento; e	Art. 33, § 5º, Inciso I, a) : delimitar a área de alfandegamento do porto;	Alterações de redação irrelevantes.
Art. 14, Inciso II, b)	organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas.	Art. 33, § 5º, Inciso I, b) : organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas, na área do porto.	Alterações de redação irrelevantes.
Art. 15	A administração do porto poderá, a critério do poder concedente, explorar direta ou indiretamente áreas não afetadas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.	Art. 34. É facultado o arrendamento, pela Administração do Porto, sempre através de licitação, de terrenos e instalações portuárias localizadas dentro da área do porto, para utilização não afeta às operações portuárias, desde que previamente consultada a administração aduaneira.	Alteração possivelmente perigosa para o futuro das áreas de propriedade das administrações portuárias. Deveria conter restrição " <u>desde que destinadas a atividades ligadas à operação portuária e à sua logística</u> ". Caso contrário poderá ser permitida, até mesmo, a construção de casas populares.
Art. 15, Parágrafo Único	O disposto no caput não afasta a aplicação das normas de licitação e contratação pública quando a administração do porto for exercida		Alterações irrelevantes.



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
	por órgão ou entidade sob controle estatal.		
Art. 16	Será instituído em cada porto organizado um conselho de autoridade portuária, órgão consultivo da administração do porto.		O CAP passa a ser órgão "consultivo".
Art. 16, Parágrafo Único	O regulamento disporá sobre as atribuições, o funcionamento e a composição dos conselhos de autoridade portuária, assegurada a participação de representantes da classe empresarial, dos trabalhadores portuários e do Poder Público.		A quem caberá redigir esse "Regulamento"?
Art. 17	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.		Não houve alteração do "status quo".
Art. 18	A Secretaria de Portos da Presidência da República coordenará a atuação integrada dos órgãos e entidades públicos nos portos organizados e instalações portuárias, com a finalidade de garantir a eficiência e a qualidade de suas atividades, nos termos do regulamento.		Não fica clara a situação dos portos e entidades hidroviárias ligadas ao Ministério dos Transportes.
Seção II	Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados e nas Instalações Portuárias Alfandegadas		



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Art. 19	A entrada ou saída de mercadorias procedentes ou destinadas ao exterior somente poderá efetuar-se em portos ou instalações portuárias alfandegados.		Não houve alteração do "status quo".
Art. 19, Parágrafo Único	O alfandegamento de portos organizados e instalações portuárias destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou à exportação será efetuado após cumpridos os requisitos previstos na legislação específica.		Não houve alteração do "status quo".
Art. 20	Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:		Não houve alteração do "status quo".
Art. 20, Inciso I	cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do País;		Não houve alteração do "status quo".
Art. 20, Inciso II	fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;		Não houve alteração do "status quo".
Art. 20, Inciso III	exercer a vigilância aduaneira e reprimir o contrabando e o descaminho, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;		Não houve alteração do "status quo".
Art. 20, Inciso IV	arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;		Não houve alteração do "status quo".
Art. 20,	proceder ao despacho aduaneiro na		Não houve alteração do "status quo".



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Inciso V	importação e na exportação;		
Art. 20, Inciso VI	proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal;		Não houve alteração do "status quo".
Art. 20, Inciso VII	autorizar a remoção de mercadorias da área portuária para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;		Não houve alteração do "status quo".
Art. 20, Inciso VIII	administrar a aplicação de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos às mercadorias importadas ou a exportar;		Não houve alteração do "status quo".
Art. 20, Inciso IX	assegurar o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais no plano aduaneiro; e		Não houve alteração do "status quo".
Art. 20, Inciso X	zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.		Não houve alteração do "status quo".
Art. 20, § 1º	No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto ou instalação portuária, às embarcações atracadas ou não, e aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas.		Não houve alteração do "status quo".
Art. 20, § 2º	No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira poderá, sempre que julgar necessário, requisitar documentos e		Não houve alteração do "status quo".



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
	informações, e o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.		
CAPÍTULO V	DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA		
Art. 21	A pré-qualificação do operador portuário será efetuada junto à administração do porto, conforme <u>normas estabelecidas pelo poder concedente</u> .	Art. 9º, Lei 8.630 de 1993 : A pré-qualificação do operador portuário será efetuada junto à Administração do Porto, na <u>forma de norma publicada pelo Conselho de Autoridade Portuária com exigências claras e objetivas</u> .	Eliminação: "na forma de norma publicada pelo Conselho de Autoridade Portuária com exigências claras e objetivas". Inclusão: "conforme normas estabelecidas pelo poder concedente". Per,amece a dúvida: quem personifica o Poder Concedente?
Art. 21, § 1º	As normas de pré-qualificação devem obedecer aos princípios da legalidade, <u>impessoalidade</u> , moralidade, publicidade e <u>eficiência</u> .	Art. 9º, §1º : As normas de pré-qualificação referidas no caput deste artigo devem obedecer aos princípios da legalidade, moralidade e igualdade de oportunidade.	Eliminação: "igualdade de oportunidade". Inclusão: "impessoalidade ... e eficiência".
Art. 21, § 2º	A administração do porto terá prazo de trinta dias, contado do pedido do interessado, para decidir sobre a pré-qualificação.	Art. 9º, §2º : A Administração do Porto terá trinta dias, contados do pedido do interessado, para decidir.	Alteração irrelevante
Art. 21, § 3º	Em caso de indeferimento do pedido mencionado no § 2º, caberá recurso, no prazo de quinze dias, dirigido à Secretaria de Portos da Presidência da República, que deverá apreciá-lo no prazo de trinta dias, nos termos do regulamento.		Desaparece a instância local do CAP.
Art. 21, § 4º	Considera-se pré-qualificada como operador portuário a administração do porto.	Art. 9º, §3º : Considera-se pré-qualificada como operador a Administração do Porto.	Mesma redação

Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Art. 22	O operador portuário responderá perante:		
Art. 22, Inciso I	a administração do porto, pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e ao equipamento de que a administração do porto seja titular, que se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;	Art. 11, Inciso I : a Administração do Porto, pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e ao equipamento de que a mesma seja a titular ou que, sendo de propriedade de terceiro, se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;	Mesma redação
Art. 22, Inciso II	o proprietário ou consignatário da mercadoria, pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;	Art. 11, Inciso II : o proprietário ou consignatário da mercadoria, pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;	Mesma redação
Art. 22, Inciso III	o armador, pelas avarias ocorridas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;	Art. 11, Inciso III : o armador, pelas avarias provocadas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;	Mesma redação
Art. 22, Inciso IV	o trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;	Art. 11, Inciso IV : o trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;	Mesma redação
Art. 22, Inciso V	o órgão local de gestão de mão de obra do trabalho avulso, pelas contribuições não recolhidas;	Art. 11, Inciso V : o órgão local de gestão de mão-de-obra do trabalho avulso, pelas contribuições não recolhidas;	Mesma redação
Art. 22, Inciso VI	os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso; e	Art. 11, Inciso VI : os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso.	Mesma redação
Art. 22, Inciso VII	a autoridade aduaneira, pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que lhe estejam confiadas ou quando tenha	Art. 12 : O operador portuário é responsável, perante a autoridade aduaneira, pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no	Praticamente a mesma redação



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
	controle ou uso exclusivo de área onde se encontrem depositadas ou devam transitar.	período em que essas lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área do porto onde se acham depositadas ou devam transitar.	
Art. 22, Parágrafo Único	Compete à administração do porto responder pelas mercadorias a que se referem os incisos II e VII do caput quando estiverem em área por ela controlada e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto.		Entendemos ser texto desnecessário uma vez que trata de situação existente à época da promulgação da Lei nº 8.630, de 1993, e que foi totalmente erradicada com a privatização dos terminais públicos. As atuais áreas alfandegadas dos portos são de responsabilidade dos arrendatários perante a Receita Federal.
Art. 23	As atividades do operador portuário estão sujeitas às normas estabelecidas pela ANTAQ.	Art. 10: A atividade de operador portuário obedece às normas do regulamento do porto.	Parece ser uma volta ao velho modelo Portobras com uniformização geral de regras e inviabilização em cada porto de diferenças concorrenciais
Art. 23, § 1º	O operador portuário é titular e responsável pela coordenação das operações portuárias que efetuar.	Art. 16 O operador portuário é titular e responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que efetuar.	Mesma redação
Art. 23, § 2º	A atividade de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executada de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, responsáveis pela segurança da embarcação nas atividades de arrumação ou retirada da carga quanto à segurança da embarcação.		Inovação, nada a opor.
Art. 24	É dispensável a intervenção de operadores portuários em operações:	Art. 8º, § 1º : É dispensável a intervenção de operadores portuários nas operações	Mesma redação



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
		portuárias:	
Art. 24, Inciso I	que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão de obra ou possam ser executadas exclusivamente pela tripulação das embarcações;	Art. 8º ,§ 1º, Inciso I : que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão-de-obra ou possam ser executadas exclusivamente pela própria tripulação das embarcações;	Mesma redação
Art. 24, Inciso II	de embarcações empregadas:	Art. 8º ,§ 1º, Inciso II : de embarcações empregadas:	Mesma redação
Art. 24, Inciso II, a)	em obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, executadas direta ou indiretamente pelo Poder Público;	Art. 8º ,§ 1º, Inciso II, a) : na execução de obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, seja diretamente pelos poderes públicos, seja por intermédio de concessionários ou empreiteiros;	
Art. 24, Inciso II, b)	no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;	Art. 8º ,§ 1º, Inciso II, b) : no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;	Mesma redação
Art. 24, Inciso II, c)	na navegação interior e auxiliar;	Art. 8º ,§ 1º, Inciso II, c) : na navegação interior e auxiliar;	Mesma redação
Art. 24, Inciso II, d)	no transporte de mercadorias líquidas a granel; e	Art. 8º ,§ 1º, Inciso II, d) : no transporte de mercadorias líquidas a granel;	Mesma redação
Art. 24, Inciso II,	no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo	Art. 8º ,§ 1º, Inciso II, e) : no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos	A supressão da expressão: "quando necessários", poderá fazer com que tais serviços possam eventualmente ser



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
e)	quanto às atividades de recheio;	automáticos, salvo quanto aos serviços de recheio, quando necessários;	considerados pela Justiça do Trabalho como parte integrante e permanente.
Art. 24, Inciso III	relativas à movimentação de:	Art. 8º ,§ 1º, Inciso III: relativas à movimentação de:	Mesma redação
Art. 24, Inciso III, a)	cargas em área sob controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado a organização militar;	Art. 8º ,§ 1º, Inciso III, a) : cargas em área sobre controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado à organização militar;	Mesma redação
Art. 24, Inciso III, b)	materiais por estaleiros de construção e reparação naval; e	Art. 8º ,§ 1º, Inciso III, b) : materiais pelos estaleiros de construção e reparação naval;	Mesma redação
Art. 24, Inciso III, c)	peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações; e	Art. 8º ,§ 1º, Inciso III, b) : peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações;	Mesma redação
Art. 24, Inciso IV	relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes para a navegação.	Art. 8º ,§ 1º, Inciso IV - relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes à navegação.	Mesma redação
Art. 24, Parágrafo Único	Caso o interessado entenda necessária a utilização de mão de obra complementar para execução das operações referidas no caput , deverá requisitá-la ao órgão gestor de mão de obra.		Redação confusa. Como fica o caso de operação realizada em terminais com contrato de Adesão? A ida ao OGMO passa a ser coercitiva? Quem é o interessado? O dono da mercadoria? O armador?
Art. 25,	As cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com	Art. 17. Fica permitido às cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos,	Praticamente a mesma redação

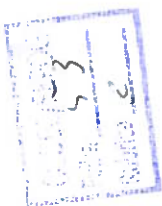
Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
	esta Medida Provisória, poderão se estabelecer como operadores portuários.	registrados de acordo com esta lei, se estabelecerem como operadores portuários para a exploração de instalações portuárias, dentro ou fora dos limites da área do porto organizado.	
Art. 26,	A operação portuária em instalações localizadas fora da área do porto organizado será disciplinada pelo titular da respectiva autorização, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, sanitária, de saúde e de polícia marítima.		Anteriormente era facultada realização de operações portuárias por terceiros que não os detentores de instalações portuárias fora da área do porto organizado, desde que fossem operadores portuários legalmente habilitados. Esta redação poderá impedir esse direito.
Art. 27	O disposto nesta Medida Provisória não prejudica a aplicação das demais normas referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente o País.		Não houve alteração do "status quo".
CAPÍTULO VI	DO TRABALHO PORTUÁRIO		
Art. 28	Os operadores portuários devem constituir em cada porto organizado um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:	Art. 18. Os operadores portuários, devem constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, tendo como finalidade:	Não houve alteração do "status quo".
Art. 28, Inciso I	administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;	Art. 18, inciso I : administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário-avulso;	Mesma redação



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Art. 28, Inciso II	manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;	Art. 18, inciso II : manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;	Mesma redação
Art. 28, Inciso III	treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;	Art. 18, inciso III : promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;	Na prática, quase não houve alteração do "status quo". Desapareceu o Centro de Treinamento de responsabilidade do CAP e esta função passou ao OGMO.
Art. 28, Inciso IV	selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;	Art. 18, inciso IV : selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;	Mesma redação
Art. 28, Inciso V	estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;	Art. 18, inciso V : estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;	Mesma redação
Art. 28, Inciso VI	expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e	Art. 18, inciso VI : expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;	Mesma redação
Art. 28, Inciso VII	arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.	Art. 18, inciso VII : arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.	Mesma redação
Art. 28, Parágrafo Único	Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, o disposto no instrumento precederá o órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.	Art. 18, Parágrafo Único: No caso de vir a ser celebrado contrato, acordo, ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, este precederá o órgão gestor a que se refere o caput deste artigo e dispensará a sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.	Não houve alteração do "status quo".



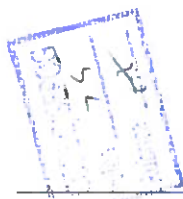
Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Art. 29	Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:	Art. 19 : Compete ao órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso:	Mesma redação
Art. 29, Inciso I	aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:	Art. 19, Inciso I : aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:	Mesma redação
Art. 29, Inciso I, a)	repreensão verbal ou por escrito;	Art. 19, Inciso I, a) : repreensão verbal ou por escrito;	Mesma redação
Art. 29, Inciso I, b)	suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias; ou	Art. 19, Inciso I, b) : suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias;	Mesma redação
Art. 29, Inciso I, c)	cancelamento do registro	Art. 19, Inciso I, c) : cancelamento do registro;	Mesma redação
Art. 29, Inciso II	promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, e programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria;	Art. 19, Inciso II : promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem assim programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria;	Mesma redação
Art. 29, Inciso III	arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;	Art. 19, Inciso III : arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;	Mesma redação
Art. 29,	arrecadar as contribuições destinadas ao	Art. 19, Inciso IV : arrecadar as contribuições	Mesma redação



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Inciso IV	custeio do órgão;	destinadas ao custeio do órgão;	
Art. 29, Inciso V	zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; e	Art. 19, Inciso V : zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso;	Mesma redação
Art. 29, Inciso VI	submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.	Art. 19, Inciso VI : submeter à Administração do Porto e ao respectivo Conselho de <u>Autoridade Portuária</u> propostas que visem à melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto.	Alteração resultante da extinção do CAP.
Art. 29, § 1º	O órgão não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.	Art. 19, § 1º: O órgão não responde pelos prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.	Mesma redação
Art. 29, § 2º	O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso.	Art. 19, § 2º: O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso .	Mesma redação
Art. 29, § 3º	O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.	Art. 19, § 3º: O órgão pode exigir dos operadores portuários, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos, prévia garantia dos respectivos pagamentos.	Não houve alteração do "status quo".
Art. 30	O exercício das atribuições previstas nos arts. 28 e 29 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.	Art. 20. O exercício das atribuições previstas nos arts. 18 e 19 desta lei, pelo órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso, não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.	Redação de mesmo efeito



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Art. 31	O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.	Art. 21. O órgão de gestão de mão-de-obra pode ceder trabalhador portuário avulso em caráter permanente, ao operador portuário.	Mesma redação
Art. 32	A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.	Art. 22. A gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.	Mesma redação
Art. 33	Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 28, 29 e 31.	Art. 23. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra, Comissão Paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação das normas a que se referem os arts. 18, 19 e 21 desta lei.	Mesma redação
Art. 33, § 1º	Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.	Art. 23, § 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.	Mesma redação
Art. 33, § 2º	Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.	Art. 23, § 2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.	Mesma redação
Art. 33, § 3º	Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes e o laudo arbitral proferido para solução da pendência constitui título executivo extrajudicial.	Art. 23, § 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes e o laudo arbitral proferido para solução da pendência possui força normativa, independentemente de homologação judicial	Mesma redação
Art. 34	O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente um conselho de supervisão e uma diretoria-executiva.	Art. 24 : O órgão de gestão de mão-de-obra terá, obrigatoriamente, um Conselho de Supervisão e uma Diretoria Executiva.	Mesma redação



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Art. 34, § 1º	O conselho de supervisão será composto por três membros titulares e seus suplentes, <u>indicados na forma do regulamento</u> , e terá como competência:	Art. 24, § 1º: O Conselho de Supervisão será composto por três membros titulares e respectivos suplentes, <u>sendo cada um dos seus membros e respectivos suplentes indicados por cada um dos blocos a que se referem os incisos II a IV do art. 31 desta lei</u> , e terá por competência:	Alteração resultante da extinção do CAP. Preocupante a questão do regulamento: quem o baixará?
Art. 34, § 1º, Inciso I	deliberar sobre a matéria contida no inciso V do <u>caput</u> do art. 28;	Art. 24, § 1º, Inciso I: deliberar sobre a matéria contida no inciso V do art. 18 desta lei;	Redação similar
Art. 34, § 1º, Inciso II	editar as normas a que se refere o art. 38; e	Art. 24, § 1º, Inciso II: baixar as normas a que se refere o art. 28 desta lei;	Redação similar
Art. 34, § 1º, Inciso III	fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do órgão, e solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.	Art. 24, § 1º, Inciso III: fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do organismo, solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.	Mesma redação
Art. 34, § 2º	A diretoria-executiva será composta por um ou mais diretores, designados e destituíveis <u>na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de três anos</u> , permitida a redesignação.	Art. 24, § 2º: A Diretoria Executiva será composta por um ou mais diretores, designados e destituíveis, a qualquer tempo, pelo <u>bloco dos prestadores de serviços portuários a que se refere o inciso II do art. 31 desta lei</u> , cujo prazo de gestão não será superior a três anos, permitida a redesignação.	Alteração resultante da extinção do CAP. Preocupante a questão do regulamento: quem o baixará?
Art. 34, § 3º	Até um terço dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores.	Art. 24, § 3º: Os membros do Conselho de Supervisão, até o máximo de 1/3 (um terço), poderão ser designados para cargos de	Mesma redação

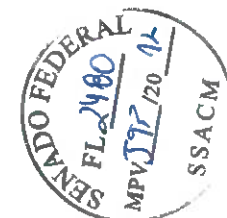
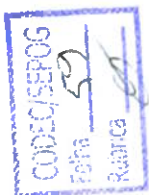


Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
		diretores.	
Art. 34, § 4º	No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do órgão e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.	Art. 24, § 4º: No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do organismo e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.	Mesma redação
Art. 35	O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra.	Art. 25. O órgão de gestão de mão-de-obra é reputado de utilidade pública e não pode ter fins lucrativos, sendo-lhe vedada a prestação de serviços a terceiros ou o exercício de qualquer atividade não vinculada à gestão de mão-de-obra.	Redação similar
Art. 36	Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 28, 29 e 31.	Art. 23. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra, Comissão Paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação das normas a que se referem os arts. 18, 19 e 21 desta lei.	Redação similar, mas na qual foi eliminada importante parte referente à solução de conflitos e litígios estatuída nos parágrafos do Art. 23 relatados abaixo: § 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais. § 2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes. § 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes e o laudo arbitral proferido para solução da pendência possui força normativa, independentemente de homologação

Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
			judicial.
Art. 36, § 1º	Para os fins desta Medida Provisória, consideram-se:		
Art. 36, § 1º, Inciso I	capatazia - atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto organizado, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;	Art. 57, § 3º, Inciso I : Capatazia: a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;	A alteração passará a abrigar também instalações privadas – vide Terminal de Praia Mole entre outros – e poderá ter influência importante em questões na Justiça do Trabalho.
Art. 36, § 1º, Inciso II	estiva - atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peaço e despeação, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados com equipamentos de bordo;	Art. 57, § 3º, Inciso II : Estiva: a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peaço e despeação, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo;	Mesma redação
Art. 36, § 1º, Inciso III	conferência de carga - contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;	Art. 57, § 3º, Inciso III : Conferência de carga: a contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;	Mesma redação



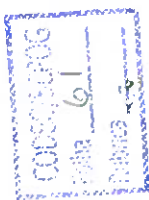
Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Art. 36, § 1º, Inciso IV	conserto de carga - reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;	Art. 57, § 3º, Inciso IV : Conserto de carga: o reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;	Mesma redação
Art. 36, § 1º, Inciso V	vigilância de embarcações - atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e	Art. 57, § 3º, Inciso V : Vigilância de embarcações: a atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação;	Mesma redação
Art. 36, § 1º, Inciso VI	bloco - atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.	Art. 57, § 3º, Inciso V : Bloco: a atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.	Mesma redação
Art. 36, § 2º	A contratação de trabalhadores portuários de estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.	Art. 26. Parágrafo único. A contratação de trabalhadores portuários de estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício a prazo indeterminado será feita, exclusivamente, dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados.	Mesma redação
Art. 37	O órgão de gestão de mão de obra:	Art. 27 : O órgão de gestão de mão-de-obra:	Mesma redação



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Art. 37, Inciso I	organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1º do art. 36; e	Art. 27, Inciso I : organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no artigo anterior;	Mesma redação
Art. 37, Inciso II	organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.	Art. 27, Inciso II : organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.	Mesma redação
Art. 37, § 1º	A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.	Art. 27, § 1º : A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá, exclusivamente, de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão-de-obra.	Mesma redação
Art. 37, § 2º	O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput , obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.	Art. 27, § 2º : O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e respectiva inscrição no cadastro de que trata o inciso I deste artigo, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.	Mesma redação
Art. 37, § 3º	A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem-se por morte, aposentadoria ou cancelamento.	Art. 27, § 3º : A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extingue-se por morte, aposentadoria ou cancelamento.	Mesma redação
Art. 38	A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.	Art. 28. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão-de-obra avulsa, de acordo com as normas que forem estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.	Redação similar



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Art. 39	A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.	Art. 29. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.	Mesma redação
Art. 40	É facultado aos titulares de instalações portuárias <u>sujeitas a regime de autorização</u> a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho das respectivas categorias econômicas preponderantes.	Art. 56. É facultado aos titulares de instalações portuárias de uso privativo a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho das respectivas categorias econômicas preponderantes.	Redação similar, tendo sido eliminada a proporcionalidade prevista no parágrafo único do Art. 56.
CAPÍTULO VII	DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES		
Art. 41	Constitui infração toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe em:	Art. 37 : Constitui infração toda a ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe:	Mesma redação
Art. 41, Inciso I	realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta Medida Provisória ou com inobservância dos regulamentos do porto;	Art. 37, Inciso I : na realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;	Mesma redação
Art. 41, Inciso II	recusa injustificada, por parte do órgão de gestão de mão de obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário; ou	Art. 37, Inciso II : na recusa, por parte do órgão de gestão de mão-de-obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário, de forma não justificada;	Redação similar



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

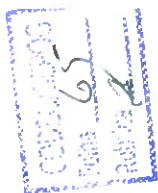
Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Art. 41, Inciso III	utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações portuárias, dentro ou fora do porto organizado, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.	na utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações localizadas na área do porto, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.	
Art. 41, Parágrafo Único	Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para sua prática ou dela se beneficie.	Art. 37, § 2º: Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para a sua prática ou dela se beneficie.	Mesma redação. No entanto, foi eliminado o parágrafo primeiro do Art. 37, cujo texto segue abaixo, e que representava garantia quanto a possíveis abusos: § 1º <u>Os regulamentos do porto não poderão definir infração ou cominar penalidade que não esteja autorizada ou prevista em lei.</u>
Art. 42	As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:	Art. 38 : As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:	Mesma redação.
Art. 42, Inciso I	advertência;	Art. 38, Inciso I : advertência;	Mesma redação.
Art. 42, Inciso II	multa;	Art. 38, Inciso II : multa, de 100 (cem) até 20.000 (vinte mil) Unidades Fiscais de Referência (Ufir);	Preocupante ausência de limite.
Art. 42, Inciso III	proibição de ingresso na área do porto por período de trinta a cento e oitenta dias;	Art. 38, Inciso III : proibição de ingresso na área do porto por período de trinta a cento e oitenta dias;	Mesma redação.
Art. 42,	suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de trinta a cento e oitenta dias;	Art. 38, Inciso IV : suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de trinta a	Mesma redação.

Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Inciso IV	ou	cento e oitenta dias;	
Art. 42, Inciso V	cancelamento do credenciamento do operador portuário.	Art. 38, Inciso V : cancelamento do credenciamento do operador portuário .	Mesma redação.
Art. 42, Parágrafo Único	Sem prejuízo do disposto nesta Medida Provisória, aplicam-se subsidiariamente às infrações previstas no art. 41 as penalidades estabelecidas na Lei nº 10.233, de 2001, separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta.		Inovação que nos parece, à priori, preocupante. Há multas pesadas.
Art. 43	Apurada, no mesmo processo, a prática de duas ou mais infrações pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se cumulativamente as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.	Art. 40 : Apurando-se, no mesmo processo, a prática de duas ou mais infrações pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se, cumulativamente, as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.	Mesma redação. Foi retirada a instância de apelação administrativa das multas (nessa nova redação poderia ser a ANTAq ou a SEP) que era regida pelo Art. 41 da Lei nº 8.630, de 1993: Art. 41. Da decisão da Administração do Porto que aplicar a penalidade caberá recurso voluntário, no prazo de trinta dias contados da intimação, para o Conselho de Autoridade Portuária, independentemente de garantia de instância.
Art. 43, § 1º	Serão reunidos em um único processo os diversos autos ou representações de infração continuada, para aplicação da pena.	Art. 40, § 1º : Quando se tratar de infração continuada em relação à qual tenham sido lavrados diversos autos ou representações, serão eles reunidos em um só processo, para imposição da pena.	Redação similar,

Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Art. 43, § 2º	Serão consideradas continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou objeto do processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.	Art. 40, § 2º : Considerar-se-ão continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou que seja objeto do processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.	Redação similar,
Art. 44	Na falta de pagamento de multa no prazo de trinta dias, contado da ciência pelo infrator da decisão final que impuser a penalidade, será realizado processo de execução.	Art. 42: Na falta de pagamento de multa no prazo de trinta dias a partir da ciência, pelo infrator, da decisão final que impuser a penalidade, terá lugar o processo de execução.	Mesma redação.
Art. 45	As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta Medida Provisória reverterão para a ANTAQ, na forma do inciso V do caput do art. 77 da Lei nº 10.233, de 2001.	Art. 43: As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta lei reverterão para a Administração do Porto.	Redação similar,
CAPÍTULO VIII	DO PROGRAMA NACIONAL DE DRAGAGEM PORTUÁRIA E HIDROVIÁRIA II		
Art. 46,	Fica instituído o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II, a ser implantado pela Secretaria de Portos da Presidência da República e pelo Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação.		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993
Art. 46, § 1º	O Programa de que trata o caput abrange, dentre outras atividades:		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993
Art. 46, § 1º,	as obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção ou ampliação de		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993



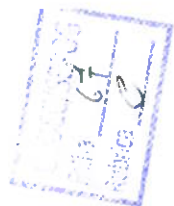
Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Inciso I	áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, e berços de atracação, compreendendo a remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito;		
Art. 46, § 1º, Inciso II	o serviço de sinalização e balizamento, incluindo a aquisição, instalação, reposição, manutenção e modernização de sinais náuticos e equipamentos necessários às hidrovias e ao acesso aos portos e terminais portuários;		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993
Art. 46, § 1º, Inciso III	o monitoramento ambiental; e		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993
Art. 46, § 1º, Inciso IV	o gerenciamento da execução dos serviços e obras.		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993
Art. 46, § 2º	Para fins do Programa de que trata o caput , consideram-se:		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993
Art. 46, § 2º, Inciso I	dragagem - obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais;		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993
Art. 46, § 2º, Inciso II	draga - equipamento especializado acoplado à embarcação ou à plataforma fixa, móvel ou flutuante, utilizado para execução de obras ou		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993



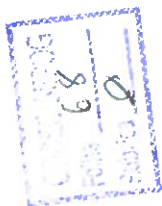
Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
	serviços de dragagem;		
Art. 46, § 2º, Inciso III	material dragado - material retirado ou deslocado do leito dos corpos d'água decorrente da atividade de dragagem e transferido para local de despejo autorizado pelo órgão competente;		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993
Art. 46, § 2º, Inciso IV	empresa de dragagem - pessoa jurídica que tenha por objeto a realização de obra ou serviço de dragagem com a utilização ou não de embarcação; e		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993
Art. 46, § 2º, Inciso V	sinalização e balizamento - sinais náuticos para o auxílio à navegação e transmissão de informações ao navegante, de forma a possibilitar posicionamento seguro de acesso e tráfego.		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993
Art. 46, § 1º	O Programa de que trata o caput abrange, dentre outras atividades:		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993
Art. 46, § 1º, Inciso I	as obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção ou ampliação de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, e berços de atracação, compreendendo a remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito;		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993
Art. 46, § 1º, Inciso II	o serviço de sinalização e balizamento, incluindo a aquisição, instalação, reposição, manutenção e modernização de sinais		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
	náuticos e equipamentos necessários às hidrovias e ao acesso aos portos e terminais portuários;		
Art. 46, § 1º, Inciso III	o monitoramento ambiental; e		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993
Art. 46, § 1º, Inciso IV	o gerenciamento da execução dos serviços e obras.		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993
Art. 46, § 2º	Para fins do Programa de que trata o caput , consideram-se:		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993
Art. 46, § 2º, Inciso I	dragagem - obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais;		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993
Art. 47	A dragagem por resultado compreende a contratação de obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como os serviços de sinalização, balizamento, monitoramento ambiental e outros com o objetivo de manter as condições de profundidade e segurança estabelecidas no projeto implantado.		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993
Art. 47,	As obras ou serviços de dragagem por		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
§ 1º	resultado poderão contemplar mais de um porto, num mesmo contrato, quando essa medida for mais vantajosa para a administração pública.		
Art. 47, § 2º	Na contratação de dragagem por resultado, é obrigatória a prestação de garantia pelo contratado.		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993
Art. 47, § 3º	A duração dos contratos de que trata este artigo será de até dez anos, improrrogável.		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993
Art. 47, § 4º	As contratações das obras e serviços no âmbito do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II poderão ser feitas por meio de licitações internacionais e utilizar o Regime Diferenciado de Contratações Públicas, de que trata a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011.		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993
Art. 47, § 5º	A administração pública poderá contratar empresa para gerenciar e auditar os serviços e obras contratados na forma do caput .		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993
Art. 48	As embarcações destinadas à dragagem sujeitam-se às normas específicas de segurança da navegação estabelecidas pela Autoridade Marítima e não se submetem ao disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.		Inovação à Lei nº 8.630, de 1993
CAPÍTULO IX	DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS		



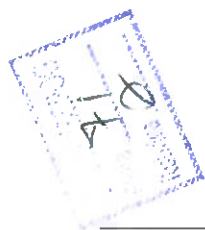
Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Art. 49	Os contratos de arrendamento em vigor na data de publicação desta Medida Provisória permanecerão vigentes pelos prazos neles estabelecidos, devendo ser licitados com a antecedência mínima de doze meses, contados da data de seu término.		Entendemos que, possivelmente, abrange os contratos pré 93, bem como todos os arrendamentos de terminais ora existentes.
Art. 49, § 1º	Nos casos em que o prazo remanescente do contrato for inferior a dezoito meses ou em que o prazo esteja vencido, a ANTAQ deverá promover a licitação em no máximo cento e oitenta dias, contados da data de publicação desta Medida Provisória.		Abrange os contratos pré 93 ?
Art. 49, § 2º	A prorrogação dos contratos referidos no caput , desde que prevista expressamente, será condicionada à revisão dos valores do contrato e ao estabelecimento de novas obrigações de movimentação mínima e investimentos.		Entendemos que, possivelmente, abrange os arrendamentos de terminais ora existentes, e poderá abrir brecha para a renovação de contratos pré 93, como os da Petrobras.
Art. 50	Os termos de autorização e os contratos de adesão em vigor deverão ser adaptados ao disposto nesta Medida Provisória, em especial ao previsto no art. 8º.		Contratos de arrendamento: 25 anos + 25 anos. Contratos de Adesão: 25 anos com renovação permanente desde que cumpridos os termos contratuais.
Art. 50, Parágrafo Único	A ANTAQ deverá promover a adaptação de que trata o caput no prazo de um ano, contado da data de publicação desta Medida Provisória.		Inovação que somente poderá ser devidamente analisada após exame jurídico.



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Art. 51	As instalações portuárias a que se refere o caput do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, terão assegurada a continuidade das suas atividades, observado o disposto no art. 50.		Declaração aparentemente conflitante: as instalações mencionadas no Art. 50 são, pelas definições da MP, obrigatoriamente situadas fora do porto público.
Art. 52	Os procedimentos licitatórios para contratação de dragagem homologados e os contratos de dragagem em vigor na data da publicação desta Medida Provisória permanecem regidos pelo disposto na Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007.		Não houve alteração do “status quo”.
Art. 53	Até a publicação do regulamento previsto nesta Medida Provisória, ficam mantidas as regras para composição dos conselhos da autoridade portuária e dos conselhos de supervisão e diretorias-executivas dos órgãos de gestão de mão de obra.		Quem irá publicar o “regulamento”?
Art. 54	O inadimplemento, pelas concessionárias, arrendatárias, autorizatárias e operadoras portuárias, no recolhimento de tarifas portuárias e outras obrigações financeiras perante a administração do porto e a ANTAQ, impossibilita a inadimplente de celebrar ou prorrogar contratos de concessão e arrendamento, bem como obter novas autorizações.		Não houve alteração do “status quo”.
Art. 54, Parágrafo Único	O impedimento previsto no caput também se aplica às pessoas jurídicas, direta ou indiretamente, controladoras, controladas,		Não houve alteração do “status quo”.



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
	coligadas, ou de controlador comum com a inadimplente.		
Art. 55	As Companhias Docas observarão regulamento simplificado para contratação de serviços e aquisição de bens, observados os princípios constitucionais da publicidade, impessoalidade, moralidade, economicidade e eficiência.		Por se tratar de empresas de economia mista, entendemos que dificilmente tal comando poderá ser plenamente exercido.
Art. 56	As Companhias Docas firmarão com a Secretaria de Portos da Presidência da República compromissos de metas e desempenho empresarial que estabelecerão, nos termos do regulamento:		Inovação positiva
Art. 56, Inciso I	objetivos, metas e resultados a serem atingidos, e prazos para sua consecução;		Inovação positiva
Art. 56, Inciso II	indicadores e critérios de avaliação de desempenho; e		Inovação positiva
Art. 56, Inciso III	retribuição adicional em virtude do seu cumprimento.		Inovação positiva
Art. 57	Ficam transferidas à Secretaria de Portos da Presidência da República as competências atribuídas ao Ministério dos Transportes e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT em leis gerais e específicas relativas a portos fluviais e lacustres.		Inovação

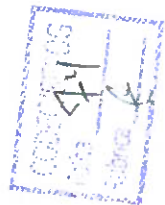
Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
Art. 58	Aplica-se subsidiariamente às licitações de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuárias o disposto na Lei nº 12.462, de 2011, na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e na Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.		Inovação
Art. 59	Aplica-se subsidiariamente a esta Medida Provisória o disposto na Lei nº 10.233, de 2001, em especial no que se refere às competências e atribuições da ANTAQ.		
Art. 60	A Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações: “Art. 13. Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do caput do art. 12 serão realizadas sob a forma de: ” (NR) “Art. 14. Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes: III - depende de autorização: c) a construção e a exploração das instalações portuárias de que trata o art. 8º da Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.	Lei nº 10.233, de 2001: Art. 13. As outorgas a que se refere o inciso I do art. 12 serão realizadas sob a forma de: Art. 14. O disposto no art. 13 aplica-se segundo as diretrizes: III – depende de autorização: c) a construção e operação de terminais portuários privativos; (Vide Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)	

173
173
173

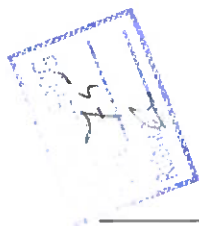
Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
	 f)..... i)” (NR) “Art. 20. I - implementar, em suas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, em suas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei; ” (NR) “Art. 21. Ficam instituídas a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, entidades integrantes da administração federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial e vinculadas, respectivamente, ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, nos termos desta Lei. ” (NR) “Art. 23. Constituem a esfera de atuação da ANTAQ:	 Art. 20. I – implementar, em suas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte e pelo Ministério dos Transportes, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei; Art. 21. Ficam instituídas a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, entidades integrantes da Administração Federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial e vinculadas ao Ministério dos Transportes, nos termos desta Lei. Art. 23. Constituem a esfera de atuação da ANTAQ: II – os portos organizados; III – os terminais portuários privativos; 	



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
	 II - os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas; III - as instalações portuárias de que trata o art. 8º da Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; § 1º A ANTAQ se articulará com órgãos e entidades da administração, para resolução das interfaces do transporte aquaviário com as outras modalidades de transporte, com a finalidade de promover a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens. " (NR) "Art. 27. I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias; III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário; IV -	§ 1º A ANTAQ articular-se-á com as demais Agências, para resolução das interfaces do transporte aquaviário com as outras modalidades de transporte, visando à movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens. Art. 27. I – promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de serviços portuários; III – propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária e de prestação de serviços de transporte aquaviário; VII – controlar, acompanhar e proceder à revisão e ao reajuste de tarifas, nos casos de serviços públicos de transporte de passageiros, fixando-as e homologando-as, em obediência às diretrizes formuladas pelo Ministro de Estado dos Transportes, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda; (Vide Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001) XIV – estabelecer normas e padrões a serem observados pelas autoridades portuárias, nos termos da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;	



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
	VII - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de quinze dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda; XIV - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; XV - elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; XVI - cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do caput do art. 5º da Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;	XV – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para exploração dos portos organizados em obediência ao disposto na Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;; XVI – cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições avençadas nos contratos de concessão quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União e arrendados nos termos do inciso I do art. 4º da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993; XXII - fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos; XXVI - fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012. § 1º	



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
	I - a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993; II - a Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007; III - o art. 21 da Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006; IV - o art. 14 da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007; e V - os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001: a) as alíneas “g” e “h” do inciso III do caput do art. 14; b) as alíneas “a” e “b” do inciso III do caput do art. 27; c) o inciso XXVII do caput do art. 27; d) os § 3º e 4º do art. 27; e e) o inciso IV do caput do art. 81.		
Art. 63	Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.		

Rio de Janeiro, 07 de dezembro de 2012

Notação:

Texto em Vermelho = Alterações cujos efeitos merecem atenção ou são possivelmente preocupantes..

Texto em Azul = Redação integral da Lei nº 8.630, de 1993.

Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
	 XXII - fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos; XXVI - fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012. § 1º II - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo; e § 2º” (NR) “Art. 33. Ressalvado o disposto em legislação específica, os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão editados e celebrados pela ANTT e pela ANTAQ obedecerão ao disposto na Lei nº 8.987, de 13	II - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo; e Art. 33. Ressalvado o disposto em legislação específica, os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão editados e celebrados pela ANTT e pela ANTAQ obedecerão ao disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nas subseções II, III, IV e V desta Seção e nas regulamentações complementares editadas pelas Agências. § 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente, ressalvado o disposto em legislação específica: Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a: Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características:	

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
	de fevereiro de 1995, nas subseções II, III, IV e V desta Seção e nas regulamentações complementares editadas pelas Agências.” (NR) “Art. 34-A. § 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente, ressalvado o disposto em legislação específica: ” (NR) “Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a: ” (NR) “Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características: ” (NR) “Art. 44. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será disciplinada em regulamento próprio e será outorgada mediante termo que indicará: ” (NR) “Art. 51-A. Fica atribuída à ANTAQ a	Art. 44. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será disciplinada em regulamento próprio e será outorgada mediante termo que indicará: Art. 51-A. Fica atribuída à ANTAQ a competência de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados, pelos operadores portuários e pelas arrendatárias ou autorizatárias de instalações portuárias, observado o disposto na Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012. § 1º Na atribuição citada no caput incluem-se as administrações dos portos objeto de convênios de delegação celebrados nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996. § 2º A ANTAQ prestará ao Ministério dos Transportes ou à Secretaria de Portos da Presidência da República todo apoio necessário à celebração dos convênios de delegação. Parágrafo único. Cabe ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Ministro de Estado	



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
	competência de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados, pelos operadores portuários e pelas arrendatárias ou autorizatárias de instalações portuárias, observado o disposto na Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012. § 1º Na atribuição citada no caput incluem-se as administrações dos portos objeto de convênios de delegação celebrados nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996. § 2º A ANTAQ prestará ao Ministério dos Transportes ou à Secretaria de Portos da Presidência da República todo apoio necessário à celebração dos convênios de delegação.” (NR) “Art. 56. Parágrafo único. Cabe ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, conforme o caso, instaurar o processo administrativo disciplinar, competindo ao Presidente da República determinar o afastamento preventivo, quando for o caso, e proferir o julgamento.” (NR) “Art. 67. As decisões das Diretorias serão tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros, cabendo ao Diretor-Geral o voto de qualidade, e serão registradas em	Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, conforme o caso, instaurar o processo administrativo disciplinar, competindo ao Presidente da República determinar o afastamento preventivo, quando for o caso, e proferir o julgamento. Art. 67. As decisões das Diretorias serão tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros, cabendo ao Diretor-Geral o voto de qualidade, e serão registradas em atas. Parágrafo único. As datas, as pautas e as atas das reuniões de Diretoria, assim como os documentos que as instruem, deverão ser objeto de ampla publicidade, inclusive por meio da internet, na forma do regulamento. Art. 78. A ANTT e a ANTAQ submeterão ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, respectivamente, suas propostas orçamentárias anuais, nos termos da legislação em vigor.	



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
	§ 2º III - a elaboração dos planos gerais de outorgas; V - o desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura aquaviária dos portos e instalações portuárias sob sua esfera de atuação, com a finalidade de promover a segurança e a eficiência do transporte aquaviário de cargas e de passageiros. " (NR) "Art. 27. XXII - a) política nacional de transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário; b) marinha mercante e vias navegáveis; e c) participação na coordenação dos transportes aeroviários. " (NR)		
Art. 62	Ficam revogados:		



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
	atas. Parágrafo único. As datas, as pautas e as atas das reuniões de Diretoria, assim como os documentos que as instruem, deverão ser objeto de ampla publicidade, inclusive por meio da internet, na forma do regulamento.” (NR) “Art. 78. A ANTT e a ANTAQ submeterão ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, respectivamente, suas propostas orçamentárias anuais, nos termos da legislação em vigor. ” (NR) “Art. 78-A. § 1º Na aplicação das sanções referidas no caput, a ANTAQ observará o disposto na Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012. § 2º A aplicação da sanção prevista no inciso IV do caput, quando se tratar de concessão de porto organizado ou arrendamento e autorização de instalação portuária, caberá ao poder concedente, mediante proposta da ANTAQ.” (NR) “Art. 81.	§ 1º Na aplicação das sanções referidas no caput, a ANTAQ observará o disposto na Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012. § 2º A aplicação da sanção prevista no inciso IV do caput, quando se tratar de concessão de porto organizado ou arrendamento e autorização de instalação portuária, caberá ao poder concedente, mediante proposta da ANTAQ. III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal, exceto as portuárias. § 2º No exercício das atribuições previstas neste artigo e relativas a vias navegáveis, o DNIT observará as prerrogativas específicas da autoridade marítima.	



Cotejamento entre a MP nº 595, de 2012, e a Lei nº 8.630, de 1993

Termo	MP nº 595 / 2012	Lei nº 8.630	Principais diferenças
	 III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal, exceto as portuárias.” (NR) “Art. 82. § 2º No exercício das atribuições previstas neste artigo e relativas a vias navegáveis, o DNIT observará as prerrogativas específicas da autoridade marítima. ” (NR)		
Art. 61	A Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, passa a vigorar com as seguintes alterações: “Art. 24-A. À Secretaria de Portos compete assessorar direta e imediatamente o Presidente da República na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres e, especialmente, promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres. 		

MPV 595/2012

Medida Provisória

Situação: Aguardando Recebimento na Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)**Identificação da Proposição****Autor**

Poder Executivo

Apresentação

07/12/2012

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.

Explicação da Ementa

Altera as Leis nºs 10.233, de 2001; 10.683, de 2003.

Revoga as Leis nºs 8.630 de 1993; 11.610 de 2007, o art. 21 da Lei nº 11.314, de 2006 e o art. 14 da Lei 11.518, de 2007.

Indexação

Alteração, Lei de Reestruturação dos Transportes Aquaviário e Terrestre, Lei da Nova Organização da Presidência da República e Ministérios, revogação, Lei de Modernização dos Portos, regulação, exploração, atividade portuária, operador, porto organizado, concessão, arrendamento, dragagem, hidrovia, fiscalização, contrato de adesão, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Ministério do Transportes, coordenação, transporte hidroviário.

Tramitação

Data ▼	Andamento
07/12/2012	Poder Executivo (EXEC) • Publicação da Medida Provisória no Diário Oficial da União.
07/12/2012	CONGRESSO NACIONAL (CN) • Prazo para Emendas: 8/12/2012 a 13/12/2012. - Comissão Mista: * - Câmara dos Deputados: até 13/2/2013. - Senado Federal: 14/2/2013 a 27/2/2013. - Retorno à Câmara dos Deputados (se houver): 28/2/2013 a 2/3/2013. - Sobrestar Pauta: a partir de 3/3/2013. - Congresso Nacional: 7/12/2012 a 17/3/2013. - Prorrogação pelo Congresso Nacional: *Declaração incidental de inconstitucionalidade do artigo 5º, caput, artigo 6º, §§ 1º e 2º, da resolução do Congresso Nacional n. 1/02, com eficácia ex nunc - Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 4.029 (DOU de 16/3/12)
20/02/2013	Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) • Designados, na Comissão Mista para emitir parecer à Medida Provisória, Relator Senador Eduardo Braga e Relator Revisor Deputado Manoel Júnior.





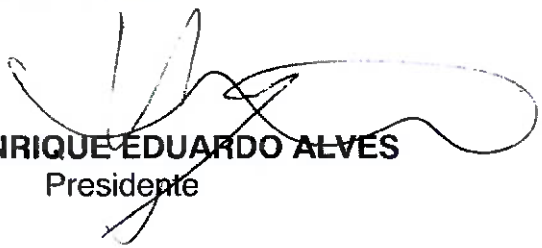
CÂMARA DOS DEPUTADOS

PRESIDÊNCIA/SGM

Manifestação sobre a Medida Provisória n. 595/2012, do Senhor Vereador Sandoval, Presidente da Comissão de Assuntos Portuários e Marítimos da Câmara Municipal de Santos, e outros.

Em 6 / 3 / 2013.

Encaminhe-se ao Excelentíssimo Senhor Presidente do Senado Federal. Publique-se. Oficie-se.


HENRIQUE EDUARDO ALVES
Presidente



Documento : 57481 - 1

196 203305308

ASSOCIAÇÃO DE DEFESA DA CIDADANIA E DO CONSUMIDOR - CNPJ 06.912.721/0001-54 Rua Evaristo da
Veiga 35 sala 503 Centro-Rio de Janeiro-RJ-CEP 20.031-040- Rio de Janeiro, RJ.

Nº

0030

Em 16 de março de 2013.

Do: Presidente da Associação de Defesa da Cidadania e dos Consumidores

Aos: Exmº Srº Presidente da Câmara dos Deputados;

Exmº Srº Presidente do Senador Federal;

Exmº Srº Ministro da Defesa;

Exmª Srª Ministra da Casa Civil;

Exmª Srª Ministra das Relações Institucionais;

Exmº Srº Senador da República EDUARDO BRAGA, relator da MP-595/2012;

Exmº Srº Secretário Geral da Presidência da República; e

Exmº Srº Secretário Especial dos Portos.

Anexo: um relatório sobre Sinalização Náutica.

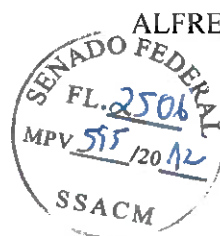
1. Em atendimento a solicitação do associado Técnico em Sinalização Náutica AIRTON MONTEIRO, transmito as Vs. Exªs o relatório anexo, para fins de apreciação e anulação dos artigos 0410 e 0411, da NORMAM-17, elaborados pela autoridade marítima, e a possibilidade que seja feita a inclusão na Medida Provisória 595/2012, os artigos abaixo mencionados:

a) Que as normas sobre cadastramento de pessoas físicas e Jurídicas autorizadas a operar na sinalização náutica civil sejam emitidas pela Secretaria Especial dos Portos, bem como suas respectivas fiscalizações;

b) Que o exercício da profissão de responsável técnico de sinalização náutica seja desempenhado por profissionais habilitados, na área de sinalização náutica, conforme as instruções estabelecidas na Portaria nº 870 de 16/07/2008 do Ministério da Educação e art. 1º, item II e parágrafo único do art. 5º, item II do art. 6º, letras "e" e "g" do art. 7º e art. 22 da Lei nº 11.279 de 9/02/2006".

2. Participo a V. Exa. que no entendimento da categoria dos Técnicos em Sinalização Náutica, o exercício pleno da profissão encontra-se com restrição, tendo em vista a edição dos artigos 0410 e 0411, da NORMAM-17, elaborados pela autoridade marítima, que dentre as suas mais nobres atribuições de zelar pela segurança da navegação, usurpou as funções do poder legislativo, criando normas que interferiram nas empresas de prestações de serviços, na atividade econômica e nas relações de trabalho, quando atribuiu grau de escolaridade e definiu o tipo de profissional autorizado a desempenhar a função de responsável técnico em sinalização náutica, desconsiderando a Portaria nº 870 de 16/07/2008, do MEC e encarecendo o custo Brasil no setor portuário da área de sinalização náutica 60 vezes.

3. Coloco-me a disposição para esclarecimentos pelo e-mail monteiromb@ig.com.br; ou telefones (21) 8402-5163; (21) 2240-0330; e (21) 9484-8981.

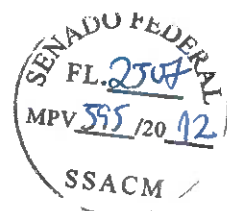


ALFREDO LUIZ LEITE CRUZ
Presidente

09.04.13

RELATÓRIO DE SINALIZAÇÃO Náutica:

- 1.0 – QUADRO DEMONSTRATIVO DOS SINAIS NAUTICOS PARTICULARES DISTRIBUIDOS NO TERRITÓRIO NACIONAL;**
- 1.1 - TOTAIS DE SINALIZADORES Náuticos PARTICULARES NO RIO DE JANEIRO;**
- 1.2 - TOTAIS DE SINALIZADORES Náuticos PARTICULARES NO ESPIRITO SANTOS;**
- 1.3 - TOTAIS DE SINALIZADORES Náuticos PARTICULARES NO ESTADO DA BAHIA;**
- 1. 4 - TOTAIS DE SINALIZADORES Náuticos PARTICULARES NOS ESTADOS ALAGOAS, PARAIBA, CEARA, RIO GRANDE DO NORTE, PERNAMBUCO;**
- 1.5 - TOTAIS DE SINALIZADORES Náuticos PARTICULARES NO ESTADO DO PARÁ, MARANHÃO, TOCANTINS E AMAPÁ;**
- 1.6 - TOTAIS DE SINALIZADORES Náuticos PARTICULARES NO ESTADO DE RIO GRANDE SUL, SANTA CATARINA E ARANÁ;**
- 1.7 - TOTAIS DE SINALIZADORES Náuticos PARTICULARES NO ESTADO DE MATO GROSSO;**
- 1.8 - TOTAIS DE SINALIZADORES Náuticos PARTICULARES NO ESTADO DE SÃO PAULO;**
- 1.9 - TOTAIS DE SINALIZADORES Náuticos PARTICULARES NO ESTADO DO AMAZONAS;**
- 2.0 – SINAIS Náutico PÚBLICO DE RESPONSABILIDADE DA MARINHA DO BRASIL;**
- 3.0 – QUADROS DEMONSTRATIVO DAS EMPRESAS AUTORIZADAS PELA MARINHA DO BRASIL PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE SINALIZAÇÃO Náutica;**
- 4.0 - NORMAN-17 – NORMA INTERNA DA DIRETORIA DE HIDROGRAFIA E NAVEGAÇÃO DA MARINHA;**
- 5.0 - DAS ALEGAÇÕES FINAIS;**
- 5.1 – DAS EXPOSIÇÃO DOS FATOS;**
- 5.2 – DOS ENGENHEIROS COM REGISTRO NO CREA E EXPERIÊNCIA EM SINALIZAÇÃO Náutica;**
- 5.3 – DOS OFICIAIS HIDROGRÁFOS COM EXPERIÊNCIA EM SINALIZAÇÃO Náutica;**
- 5.4 – DOS DEMAIS OFICIAIS COM EXPERIÊNCIA EM SINALIZAÇÃO Náutica;**
- 5.5 – DAS PRAÇAS FORMADAS EM SINALIZAÇÃO Náutica;**
- 5.6 – DA AUTORIDADE MARÍTIMA;**
- 5.7 – DA ATIVIDADE ECONÔMICA REFERENTE À SINALIZAÇÃO Náutica;**
- 5.8 – DA LEI DOS PORTOS MP-595/2012; E**
- 5.9 – DAS PROPOSTAS DE MUDANÇAS.**



1.0 – QUADRO DEMONSTRATIVO DOS SINAIS NAUTICOS PARTICULARES DISTRIBUIDOS NO TERRITÓRIO NACIONAL.

1.1 - TOTAIS DE SINALIZADORES NÁUTICOS PARTICULARES NO RIO DE JANEIRO DE RESONSABILIDADE DAS EMPRESAS

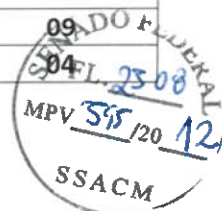
ESTADO	MUNICIPIO	EMPRESA	QUANT.
RJ	ITAGUAI	CDRJ PORTO ITAGUAI	65
RJ	RIO DE JANEIRO	TERMINAL MARITIMO DA CSA	11
RJ	RIO DE JANEIRO	REFINARIA DE MANGUINHO	05
RJ	RIO DE JANEIRO	CDRJ PORTO DO RJ E NITEROI	18
RJ	RIO DE JANEIRO	PETROBRAS ILHA REDONDA/COMPR	37
RJ	RIO DE JANEIRO	TERMINAL GÁS NATURAL LIQUEIFETO	05
RJ	DUQUE DE CAXIAS	PETROBRAS REDUC	04
RJ	RIO DE JANEIRO	PETROBRAS IMBETIBA	04
RJ	RIO DE JANEIRO	MBR TERMINAL MARITIMO GUAÍBA	26
RJ	ANGRA DOS REIS	PETROBRAS TEBIG TERMINAL MAX	24
RJ	RIO DE JANEIRO	NUCLEP EQUIPAMENTOS PESADOS	16
RJ	RIO DE JANEIRO	SERMETAL	05
RJ	RIO DE JANEIRO	RENAVE	02
RJ	ANGRA DOS REIS	CDRJ PORTO DE ANGRA DOS REIS	03
RJ	RIO DE JANEIRO	LIGHT	07
RJ	RIO DE JANEIRO	EXXON QUÍMICA LTDA	06
RJ	RIO DE JANEIRO	MARINA DA GLÓRIA	01
RJ	RIO DE JANEIRO	BRASCO LOGÍSTICA OFFSHORE S/A	01
RJ	RIO DE JANEIRO	INFRAERO/AEROPORTO SANTOS DUMONT	04
RJ	RIO DE JANEIRO	BARCAS S/A	05
RJ	RIO DE JANEIRO	CCR PONTE	44
RJ	RIO DE JANEIRO	BRÁSFELS S.A	06
RJ	RIO DE JANEIRO	TERMINAL SUZANO PETROQUIMICA	07
RJ	TOTAL	RIO DE JANEIRO	306

1.2 - TOTAIS DE SINALIZADORES NÁUTICOS PARTICULARES NO ESPIRITO SANTOS:

ESTADO	MUNICIPIO	EMPRESA	QUANT.
ES	VITÓRIA	PORTOCEL BARRA DO RIACHO	27
ES	VITÓRIA	CODESA PORTO DE VITORIA	22
ES	VITÓRIA	SAMARCO PONTA DO IBU	13
ES	TUBARÃO	CVRD – PORTO DE TUBARÃO	19
ES	VITÓRIA	PETROBRÁS VITORIA LAGOA PARDA	01
ES	VITORIA	CPVV SACO DO ARIBIRI	05
ES	VITORIA	ARCELOMITAL BARÇAÇA OCEANICA	06
		TOTAL	93

1.3 - TOTAIS DE SINALIZADORES NÁUTICOS PARTICULARES NO ESTADO DA BAHIA:

ESTADO	MUNICIPIO	EMPRESA	QUANT.
BA	SALVADOR	PETROBRAS TEMANDRE	27
BA	SALVADOR	PETROBRAS Terminal QUINDU/MAPELE	04
BA	SALVADOR	DOW QUÍMICA COTEGIPE	
BA	SALVADOR	FEDERAÇÃO DE PESCADORES DA BAHIA	



BA	SALVADOR	CODEBA PORTO DE SALVADOR	05
BA	SALVADOR	CODEBA PORTO DE ARATU	18
BA	ILHEUS	CODEBA PORTO DE ILHEUS	04
BA	SALVADOR	USIBA	03
BA	SALVADOR	ARACRUZ CELULOSE	15
BA	SALVADOR	VERACEL TMBEL	02
SE	SALVADOR	TEMIB – TERMINAL INÁCIO BARBOSA	04
		TOTAL	95

1.4 - TOTAIS DE SINALIZADORES NÁUTICOS PARTICULARES NOS ESTADOS ALAGOAS, PARAIBA, CEARA, RIO GRANDE DO NORTE, PERNAMBUCO:

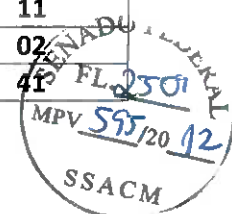
ESTADO	MUNICIPIO	EMPRESA	QUANT.
AL	MACEIO	INDÚSTRIA TRIAGEM SALGEMA	01
PB	CABEDELO	CBPD PORTO DE CABEDELO	11
CE	MUCURIBE	CDC PORTO DE MUCURIBE	09
RN	NATAL	CODERN COMISA	12
RN	NATAL	CODERN PORTO DE NATAL	11
PE	RECIFE	CODEPE PORTO DE RECIFE	02
AL	MACEIO	CODEAL PORTO DE MACEIO	02
RN		PETROBRAS TERMINAL DE GUAMARÉ	15
PE		COMPLEXO INDUSTRIAL SUAPE	07
RN		PM CAIÇARA DO NORTE	01
AL		PETROBRAS E/P SEAL	01
CE		PORTO DE PECÉM	05
		TOTAL	77

1.5 - TOTAIS DE SINALIZADORES NÁUTICOS PARTICULARES NO ESTADO DO PARÁ, MARANHÃO, TOCANTINS E AMAPÁ:

ESTADO	MUNICIPIO	EMPRESA	QUANT.
PA		MRN RIO TROMBETA	63
PA		ELETRONORTE	06
PA		CDPA PORTO DE BELEM	07
PA		CDPA ALBRAS VILA DO CONDE	03
PA		AHIMOR RIO TOCANTINS	43
PA		ALUNORTE CANAL DO QUIRIRI	10
MA		ALUMAR ESTREITO DOS COQUEIROS	26
MA		EMPA PORTO DE ETAQUI	03
MA		CVRD TERMINAL PORTO DA MADEIRA	31
PA		JARI CELULOSE	38
		TOTAL	230

1.6 - TOTAIS DE SINALIZADORES NÁUTICOS PARTICULARES NO ESTADO DE RIO GRANDE SUL, SANTA CATARINA E PARANÁ:

ESTADO	MUNICIPIO	EMPRESA	QUANT.
SC	ITAJAÍ	SPI Porto de Itajaí	11
SC	SÃO FCO DO SUL	P. M. S. F. Sul Canal do FERRY BOAT	02
PR	PARANAGUÁ	APPA Porto de Paranaguá	41



PR		APPA Terminal Ponta do Félix	18
PR		APPA Porto de Antonina	07
PR		AHRANA Rio Paraná (Trechos I e II)	255
RS		SPH Lagoa dos Patos	206
RS		SUPRG Porto de Rio Grande	30
SC		PETROBRAS TEFRA	05
SC		A. P. São Francisco do Sul	35
SC		CDI Porto de Imbituba	01
RS		Terminal da RIOCELL	14
RS		COPEL Canal de Santa Clara	31
SC		VEGA DO SUL	01
		TOTAL	540

1.7 - TOTAIS DE SINALIZADORES NÁUTICOS PARTICULARES NO ESTADO DE MATO GROSSO:

ESTADO	MUNICIPIO	EMPRESA	QUANT.
MS		TRAMO NORTE	299

1.8 - TOTAIS DE SINALIZADORES NÁUTICOS PARTICULARES NO ESTADO DE SÃO PAULO:

ESTADO	MUNICIPIO	EMPRESA	QUANT.
SP	SÃO SEBASTIÃO	CESPE SÃO SEBASTIÃO	04
SP	SÃO SEBASTIÃO	DERSA – SÃO SEBASTIÃO	04
SP	SANTOS	CODESP PORTO DE SANTOS	27
SP	SANTOS	USIMINAS SANTOS	18
SP	SANTOS	CLUBE NAUTICO PAULISTA	01
SP	ILHA BELA	Yatch Clube Ilha Bela	01
SP	SANTOS	DH/Nucleo Técnico Reg. Alto e Medio Tietê	548
SP	SANTOS	DH/ Nucleo Técnico Reg. Baixo Tietê e Paraná	625
SP	SANTOS	AHRANA Rio Paraná (Trechos III e IV)	468
SP	SANTOS	Barra do Porto de Cananéia	08
		TOTAL	1.649

1.9 - TOTAIS DE SINALIZADORES NÁUTICOS PARTICULARES NO ESTADO DO AMAZONAS:

ESTADO	MUNICIPIO	EMPRESA	QUANT.
AM	MANAUS	SNPH Porto de Manaus	02

1.10 – Totalizando 3.291, sinais de náutico particulares em todo território nacional.

2.0 – Sinais Náutico público de responsabilidade da Marinha do Brasil:

- a) 1º Distrito Naval: 343 sinais náuticos;
- b) 2º Distrito Naval: 106 sinais náuticos;
- c) 3º Distrito Naval: 71 sinais náuticos;
- d) 4º Distrito Naval: 172 sinais náuticos;

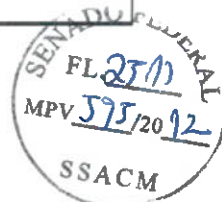


- e) 5º Distrito Naval: 130 sinais náuticos;
- f) 6º Distrito Naval: 289 sinais náuticos;
- g) 7º Distrito Naval: 13 sinais náuticos;
- h) 8º Distrito Naval: 41 sinais náuticos;
- i) 9º Distrito Naval: 07 sinais náuticos.

2.1 – Totalizando 1.172, sinais náuticos público sob a responsabilidade da Marinha do Brasil.

3.0 – QUADROS DEMONSTRATIVO DAS EMPRESAS AUTORIZADAS PELA MARINHA DO BRASIL PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE SINALIZAÇÃO NÁUTICA:

<u>EMPRESA</u>	<u>CNPJ</u>	<u>SEDE</u>
ÁGUAS SEGURAS SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	05.807.240/0001-16	RIO DE JANEIRO (RJ)
BADEIRANTES SERVIÇOS NAVAIS LTDA	05.287.806/0001-26	ARAÇATUBA (SP)
BELOV EQUIP. E SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.	10.246.648/0001-04	SALVADOR (BA)
BELOV – ENGENHARIA LTDA.	15.630.064/0001-43	SALVADOR (BA)
CHD-CARTOGRAFIA, HIDROLOGIA E DIGITALIZAÇÕES DE MAPAS LTDA	04.845.931/0001-41	NITERÓI (RJ)
CJS MANUTENÇÃO INDUSTRIAL E REPRESENTAÇÕES	41.400359/0001-33	FORTALEZA (CE)
CONSULTORIA MARÍTIMA LTDA	02.922.463/0001-36	LAURO DE FREITAS (BA)
CONSTRUTORA AJM LTDA, EPP	04.991.446/0001-86	JARAGUÁ DO SUL (SC)
COORMAR COOPERATIVA DOS PROFISSIONAIS DO PODER MARÍTIMO LTDA	05.352.454/0001-45	RIO DE JANEIRO (RJ)
CORAL SUB SERVIÇOS SUBAQUÁTICOS LTDA	78.589.033/0001-06	PARANAGUÁ (PR)



COSTA SUL DRAGAGEM E SERVIÇOS SUBAQUÁTICOS LTDA	06.491.103/0001-32	SÃO FRANCISCO DO SUL (SC)
CPMAIS SERVIÇOS DE CONSULTORIA EM MEIO AMBIENTE LTDA	03.770.522/0001-60	VITÓRIA (ES)
DATUM SERVIÇOS HIDROGRÁFICOS LTDA	09.391.323/0001-28	NITERÓI (RJ)
DERICS COMÉRCIO E SERVIÇOS NÁUTICOS LTDA	06.227.280/0001-51	RIO DE JANEIRO (RJ)
ECALL ENGENHARIA E CONSTRUÇÕES	04.507.496/0001-45	VITÓRIA (ES)
EICOMNOR ENGENHARIA IMPERMEABILIZAÇÃO COMÉRCIO DO NORDESTE LTDA	11.381.605.0001-96	RECIFE (PE)
EMPRESA NACIONAL DE SERVIÇOS LTDA.	43.345.743/0001-06	SÃO PAULO (SP)
FAUSTO DE SOUZA ENG. LTDA	01.382.055/0001-76	ARAGOIANIA (GO)
FRISIUS CONSULTORIA E PROJETOS LTDA	10.202.855/0001-59	RIO DE JANEIRO (RJ)
FUNDAÇÃO PLURAL	09.368.941/0001-57	SÃO VICENTE (SP)
GIRAMAR PRESTADORA DE SERVIÇOS DE APOIO MARÍTIMO LTDA	05.484.921/0001-90	SÃO FRANCISCO DO SUL (SC)
HIDROTOP CONSTRUÇÕES IMPORTAÇÕES COMÉRCIO LTDA	55.678.759/0001-10	SANTOS (SP)
HIDROTOPO	31.250.137/0001-28	RIO DE JANEIRO (RJ)
HIDROTOPBEL SERVIÇO HIDROGRÁFICO E TOPOGRAFIA DE BELÉM LTDA	08.578.660/0001-66	BELÉM (PA)
HIGH TIDE SERVIÇOS MARÍTIMOS E PORTUÁRIOS LTDA	03.034.354/0001-45	SALVADOR (BA)



HM CONSULTORIA E PROJETOS DE ENGENHARIA LTDA	05.842.587/0001-08	VINHEDO (SP)
INTERNACIONAL MARITIMA LTDA	12.539.110/0001-05	SÃO LUIZ (MA)
INTERNAVE	53.496.774/0001-11	SÃO PAULO (SP)
INTERSOLAR MARINE	05.931.781/0001-51	RIO DE JANEIRO (RJ)
JEDIDA PROJETOS, MANUTENÇÃO E MONTAGEM INDUSTRIAL LTDA	16.345.126/0001-38	SALVADOR (BA)
JEED ENGENHARIA LTDA	05.641.692/0001-70	BRASÍLIA (DF)
MARNO SERVIÇOS TÉCNICOS SUBMARINOS LTDA	16.217.606/0001-13	SÃO CRISTÓVÃO (SE)
MR ANDRADE & CIA LTDA EPP	03.851.817/0001-61	ITAJAÍ-SC
PARANÁVERDE LTDA-ME	11.364.848/0001-16	SANTO ANTONIO DA PLATINA (PR)
PCN - PROJETOS E CONSULTORIA PARA INFRAESTRUTURA LTDA	10.866.583/0001-91	FLORIANÓPOLIS (SC)
PETCON PLANEJAMENTO EM TRANSPORTE E CONSULTORIA LTDA	26.478.016/0001-16	BRASÍLIA (DF)
PLANAVE S.A. ESTUDOS E PROJETOS DE ENGENHARIA	33.935.340/0001-96	RIO DE JANEIRO (RJ)
PORTO SUL SERVIÇOS DE ENGENHARIA LTDA	07.855.258/0001-19	PARANAGUÁ (PR)
RAM ENGENHARIA LTDA	29.119.534/0001-13	RIO DE JANEIRO-RJ
RIO INTERPORT CONSULT ENGENHARIA LTDA	72.164.593/0001-32	NITERÓI (RJ)



SEAMASTER LTDA – MERGULHO, AGÊNCIA DE NAVIOS E BALIZAMENTOS	01.409.843/0001-09	NATAL (RN)
SERGIPE VERTICAL TRABALHOS EM ALTURA E SOLUÇÕES LTDA	09.278.695/0001-42	ARACAJU (SE)
SETE MARES LTDA	05.881.885/0001-07	VITORIA (ES)
SHELTER CURSOS E CONSULTORIA EM PROTEÇÃO E SEGURANÇA MARÍTIMA LTDA	08.794.920/0001-30	RIO DE JANEIRO (RJ)
SINAL MAR SINALIZAÇÕES MARÍTIMAS LACUSTRES E TERRESTRES LTDA	05. 306.794/0001-30	ITAJAÍ (SC)
SUBMARINER ENG. PORTUÁRIA	15.240.237/0001-17	SALVADOR (BA)
TECNOCORPS ENGENHARIA LTDA	04.673.546/0001-64	BELÉM (PA)
TOSTES & MEDEIROS ENGENHARIA S/C LTDA	00.760.057/0001- 99	RIO DE JANEIRO (RJ)
UMI SAN - SERVIÇOS DE APOIO À NAVEGAÇÃO E ENGENHARIA LTDA.	03.290.647/0001-93	VITÓRIA (ES)
WALMAR COMERCIO E SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	10.930.102/0001-60	RIO DE JANEIRO (RJ)

4.0 - NORMAN-17 – NORMA INTERNA DA DIRETORIA DE HIDROGRAFIA DA MARINHA

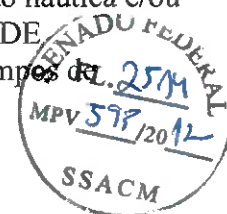
0410 - REQUISITOS PARA A OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO SOB A RESPONSABILIDADE DE ENTIDADES EXTRA-MB

As entidades extra-MB ou empresas prestadoras de serviço que operem e mantenham e operem sinais náuticos deverão atender os seguintes requisitos:

a) dispor de um Responsável para os referidos serviços, integrante do quadro permanente da entidade ou prestadora de serviços”.

1 - O Responsável que trata a presente alínea deverá ser profissional de nível superior da categoria de engenharia, de qualquer das modalidades regulamentadas pela Resolução nº 1010 do CONFEA, de 22/08/2005, desde que, na Sistematização dos Campos de Atuação da referida modalidade, conste atividade ou competência compatível com a função exercida.

Os profissionais de nível superior registrados no sistema CONFEA/CREA comprovarão sua experiência por intermédio de Certidões de Acervo Técnico (CAT) referentes a projetos de sinalização náutica e/ou auxílios à navegação. As CAT deverão apresentar claramente a denominação PROJETO DE SINALIZAÇÃO NÁUTICA ou PROJETO DE AUXÍLIO À NAVEGAÇÃO em seus campos de preenchimento; e



2 - Poderão ser aceitos também, como Responsáveis:

2.a) Hidrógrafos, formados no Curso de Hidrografia para Oficiais da Marinha do Brasil, desde que comprovem experiência em sinalização náutica e/ou auxílios à navegação por meio de cópias de seus assentamentos profissionais; e

2.b) Oficiais da Marinha do Brasil que tenham desempenhado, comprovadamente, como Oficiais, por mais de 5 anos, funções diretamente ligadas às atividades de sinalização náutica ou balizamento portuário.

0411 - CADASTRO DE PRESTADORES DE SERVIÇO E RESPONSÁVEIS TÉCNICOS

a) As empresas prestadoras de serviços de operação e manutenção de sinalização náutica, de que trata o item 0410, bem como seus responsáveis técnicos serão, obrigatoriamente, cadastrados no CAMR. Este cadastro encontra-se disponível para consulta dos interessados, no sítio do CAMR na Internet: www.camr.mar.mil.br;

5.1 – DA EXPOSIÇÃO DOS FATOS:

No Brasil existe 1.172, sinais náuticos públicos administrados pela Marinha do Brasil, que os responsáveis técnicos pela sua implantação, manutenção, reparos, e fiscalização são os CABOS, SARGENTOS e SUBOFICIAIS, da especialidade de Sinalização Náutica, que através de relatórios periódicos, participa aos oficiais no qual estão subordinados, a situação geral e os serviços realizados nos balizamentos de sinalização náutica sob suas responsabilidades, quando em serviço ativo.

Existe 3.291, sinais náuticos particulares que os responsáveis técnicos de sua implantação, manutenção, reparos e fiscalização, conforme NORMAM-17 (norma interna da DHN/MB), pode ser engenheiros com registro no CREA e com experiência em sinalização náutica, ou oficiais com 5 anos de experiência em sinalização náutica, ou oficiais hidrógrafos com experiência na área de sinalização náutica, conforme registros em seus assentamentos, e não precisando de registro no CREA.

Tendo em vista que 99% dos engenheiros com registro no CREA, não possui experiência em sinalização náutica e a autoridade marítima não aceita o Curso Técnicos de Sinalização Náutica e/ou profissionais com mais de 25 anos de experiência em Sinalização Náutica, para exercer as funções de responsável técnico. Reconhecendo somente a experiência do **OFICIAL** para exercer a função de responsáveis técnicos juntos aos balizamentos particulares ou nas empresas cadastradas.

5.2 – DOS ENGENHEIROS COM REGISTRO NO CREA E EXPERIÊNCIA EM SINALIZAÇÃO NÁUTICA:

O sistema Confea/Crea, através do anexo I) da resolução nº 1010 de 22/08/2005, que sistematiza por códigos as atividades profissionais dos Engenheiros, âmbito de abrangência, competências, atribuições, formação no campo de atuação, não contempla no currículos dos variados cursos de engenharias (Civil, Elétrica, Mecânica, Metalurgia, Naval, Oceânica, Aeronauta, Espacial, Mecatrônica, Produção, Química, Minas e Geologia, Agrimensura e Geografia, Arquitetura e Urbanismo, Agronomia, Florestal, Agrícola e Pesca) as matérias básicas profissionais específicas e a carga horária do curso de Sinalização Náutica, estabelecido pelo MEC, nem a engenharia oceânica que seria a mais próxima da sinalização náutica preenche os parâmetros estabelecidos que são 1.200 horas aulas das matérias de sinalização náutica.

5.3 – DOS OFICIAIS HIDROGRÁFOS COM EXPERIÊNCIA EM SINALIZAÇÃO NÁUTICA:



O curso de aperfeiçoamento de hidrografia para oficiais, também não contempla as matérias e nem a carga horária exigida pelo MEC, para o desempenho do cargo de responsável técnico de sinalização náutica.

A Marinha do Brasil possui sete organizações militares ligadas diretamente a sinalização náutica, que são: O Centro de Sinalização Náutica Almirante Moraes Rego (CAMR), e mais seis Serviços de Sinalização Náutica distribuídos no território nacional.

Os oficiais hidrógrafos que exercem funções de comando e imediatos nestas unidades possuem uma carga administrativa intensa, não tem tempo suficiente para ausentar-se de seus gabinetes, com temperaturas amenas, refrescados por ares condicionados, e colocar um macacão operativo, guarnecer uma lancha auxiliar e passar o dia no mar encapelado, numa temperatura de 43 graus, comendo pão com mortadela e Coca-Cola, para dirigir os serviços de manutenção de sinalização náutica. Com raras exceções o oficial hidrógrafo dessas unidades, participa das fainas técnica de sinalização náutica. A suas experiências em sinalização náutica estar associada na missão da unidade militar e em seus serviços administrativos ligados a sinalização náutica.

5.4 – DOS DEMAIS OFICIAIS COM EXPERIÊNCIA EM SINALIZAÇÃO NÁUTICA:

As outras organizações militares que também operam sinalizações náuticas como as Capitânicas, Delegacias e Agências dos Portos, em seu organograma administrativo, têm um setor responsável pela operação das sinalizações náuticas pública, e a fiscalização dos sinais particulares pertencentes às empresas.

O oficial encarregado desse setor é atribulado pelos serviços administrativos e não tem tempo também para ausentar-se de seus gabinetes, com temperaturas amenas, refrescadas por ares condicionados. Os Cabos, 3º e 2º Sargentos executam os serviços e os SUBOFICIAIS/1º SARGENTOS são os responsáveis técnicos.

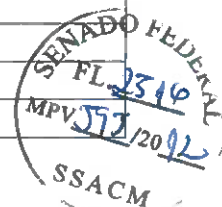
5.5 – DAS PRAÇAS FORMADAS EM SINALIZAÇÃO NÁUTICA:

No Brasil, existe somente uma escola que forma profissional Técnico de Sinalização Náutica, o Centro de Instrução Almirante Moraes Rego, pertencente à Marinha do Brasil e não existe curso superior de qualquer modalidade da engenharia, ciências navais, ou curso de aperfeiçoamento de hidrografia para oficiais que em suas grades curriculares contemplem as matérias básicas profissionais específicas, relativas ao curso técnico de sinalização náutica:

As praças da Marinha do Brasil, selecionadas para o quadro de FAROL, especializados e aperfeiçoados em Sinalização Náutica, tem formação de 1.395 horas aulas distribuídas na grade curricular abaixo:

a) Curso de Especialização de Sinalização náutica:

MATÉRIA:	CARGA HORÁRIA
Administração de Sinalização Náutica	48 horas
Estrutura de Sinalização Náutica	80 horas
Introdução a Sinalização Náutica	57 horas
Equipamentos de Sinalização Náutica	186 horas
Fontes energética	48 horas
TFM	48 horas
Precauções de segurança e conceitos fundamentais de eletricidade, pilha e baterias.	19 horas
Corrente continua	46 horas
Magnetismo	40 horas
Corrente alternadas	33 horas
Dispositivos e controle de medidor elétrico	36 horas



Circuitos eletrônicos I	40 horas
Equipamentos eletrônico de teste	28 horas
Ferramenta I	14 horas
Ferramenta II	12 horas
Aparelho de medidas	09 horas
Moral e Cívica	35 horas
TFM	36 horas
TOTAL DE HORA CURRICULAR	815 HORAS

b) Curso de Aperfeiçoamento de Sinalização náutica:

MATÉRIA:	CARGA HORÁRIA
Fundamentos de eletrônica	40 horas
Circuitos elétricos	80 horas
Ferramenta I	16 horas
Ferramenta II	16 horas
Aparelhos de medida	08 horas
Sinalização náutica	52 horas
Equipamento de sinalização náutica	90 horas
Planejamento de sinalização náutica	52 horas
Operações de sinalização náutica I	68 horas
Operações de sinalização náutica II	90 horas
Administração de sinalização náutica	72 horas
TOTAL DE HORA CURRICULAR:	580 horas

c) Total de horário cursos Especialização e Aperfeiçoamento:

CURSO:	CARGA HORÁRIA:
Curso de Especialização de Sinalização Náutica	815 horas
Curso de Aperfeiçoamento de Sinalização Náutica	580 horas
Carga horária total dos cursos	1.395 horas

e) Experiência na função de sinalização náutica:

As praças da Marinha do Brasil, especializadas e aperfeiçoadas em sinalização náutica, quando na ativa, são responsáveis técnicos dos balizamentos, faróis, toda sinalização náutica pública no território nacional.

Quando são transferidos para a reserva remunerada, após 30 anos de serviço ativo e com experiência profissional de mais de 27 anos na área de sinalização náutica, por terem exercido as funções operacionais nas graduações de Cabos, 3º e 2º Sargentos, e de fiscalização e coordenação, nas graduações de 1º Sargento e Suboficial, e também possuidores do curso técnico em sinalização náutica; ficam proibidos pela NORMAM-17, de assumir no meio civil as funções de responsável técnico nos balizamentos particulares pertencentes às empresas.

Somente o oficial e/ou engenheiros podem assumir as funções de responsável técnico, mesmo sem estarem habilitados, conforme a portaria 870 de 16/07/2008 do MEC.

5.6 – DA AUTORIDADE MARÍTIMA:

A Marinha do Brasil dentre as suas mais nobres atribuições tem incumbência de exercer as funções de Autoridade Marítima nas águas jurisdicionais brasileira, sendo encarregada de efetuar a segurança da navegação em todo território nacional, através do oficial designado em cargo de comando nas organizações militares afetas a navegação, como: Diretoria de Hidrografia e Navegação, Diretoria de Portos e Costas, Centro de Serviços de Sinalização Náutica, Capitânicas, Delegacias e Agências dos portos, tendo como diploma legal o Regulamento do Tráfego Marítimo, (decreto nº 2.596 de 18/05/1998), e a RIPEAN, aprovado pelo decreto nº 577/2012.



legislativo nº 77, de 15/07/1977, e elaboração de normas que tenha finalidade de disciplinar à segurança da navegação.

No entanto a autoridade marítima, através da NORMAM-17, Artigos 0410 e 0411, editou normas que também disciplina a empresa civil, a atividade econômica, as relações de trabalho e os tipos de profissionais que podem operar na sinalização náutica, discriminou a profissão dos Técnicos de Sinalização Náutica, e o profissional com experiência que não pertence à categoria dos oficiais, para o exercício da função de responsável técnico. Esse fato contraria o parágrafo único do artigo 1º e 5º da Lei 11.279 de 9/02/2006.

5.7 – DA ATIVIDADE ECONÔMICA REFERENTE À SINALIZAÇÃO NÁUTICA:

As empresas que são possuidoras de balizamentos de sinais náuticos particulares para o exercício de suas atividades econômicas conforme o quadro (1.0) são obrigadas a contratar as empresas relacionadas no quadro (2.0), ou responsáveis técnicos, para efetuar a manutenção, reparos e fiscalização e/ou construção de sinalização náutica, e sendo quase que exclusivamente a função de responsável técnico, monopólio dos oficiais da reserva, em função do item 0410 da NORMAM-017.

Não há possibilidade das empresas possuidoras de sinalização náutica contratar técnicos com formação na área, como responsáveis técnicos, como pessoa física para ingressos nos seus quadros de funcionários sob o regime CLT.

O custo Brasil relativo à sinalização náutica aumenta em média, **60 vezes**, pois um serviço que poderia ser prestado por técnico em sinalização náutica como pessoa física, obrigatoriamente são prestados por pessoa jurídica e com pouca concorrência no mercado.

5.8 – DA LEI DOS PORTOS – MEDIDA PROVISÓRIA 595/2012.

Com a aprovação da MP 595/2012, e se continuar o cenário atual relativo aos serviços de sinalização prestados pelas empresas cadastradas no CAMR, os custos portuários no Brasil relativos à sinalização náutica, serão os mais caro do mundo.

5.9 – PROPOSTA DE MUDANÇAS:

a) Solicito inclusão da MP 595/2012, que os referidos cadastramento de pessoas físicas e Jurídicas autorizadas a operar na sinalização náutica civil sejam realizadas pela Secretaria Especial dos Portos, bem como suas respectivas fiscalizações;

b) Que o exercício da profissão de responsável técnico de sinalização náutica seja desempenhado por profissionais habilitados, na área de sinalização náutica, conforme as instruções estabelecidas na Portaria nº 870 de 16/07/2008 do Ministério da Educação e art. 1º, item II e parágrafo único do art. 5º, item II do art. 6º, letras “e” e “g” do art. 7º e art. 22 da Lei nº 11.279 de 9/02/2006”.

Rio de Janeiro, RJ., em 12 de março de 2013.

AIRTON MONTEIRO
Técnico em Sinalização Náutica





SENADO FEDERAL
PRESIDÊNCIA

Brasília, 02 de abril de 2013.

A Sua Senhoria a Senhora
CLÁUDIA LYRA NASCIMENTO
Secretária-Geral da Mesa do Senado Federal

Senhora Secretária-Geral,

Cumprimentando-a, encaminho, para conhecimento e providências pertinentes, os anexos expedientes constantes da relação abaixo, que foram endereçados a esta Presidência.

DOCUMENTO	ORIGEM	ASSUNTO
Ofício nº 89/13/SG-CV.	Câmara Municipal De Santo Ângelo – RS.	Solicita a rápida votação do Projeto de Reforma Política e Eleitoral.
Ofício GAB nº 295/2013.	Câmara Municipal de Farroupilha – RS.	Encaminha copai da Moção de Repúdio à PEC nº 35/2012.
Ofício nº 041/2013.	Câmara Municipal de Forquilha – SC.	Encaminha cópia do Requerimento nº 008/2013, no qual solicita a elaboração de Projeto de Lei que reduza a idade penal para 14 anos.
Documento nº 0030.	Associação de Defesa da Cidadania e do Consumidor – RJ.	Encaminha artigos os quais solicita serem incluídos na Medida Provisória nº 595/2012.

Atenciosamente,

LUIZ FERNANDO BANDEIRA DE MELLO
Chefe de Gabinete



Recebido: 02/04/2013
Hora: 14h20
Assinatura: [assinatura]
Sen. Ferret Figueiredes
Mesa do Senado - Secretário-Geral da Mesa



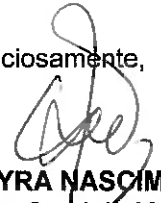
DETRAN-DF

Brasília, 09 de abril de 2013

Senhor Alfredo Luiz Leite Cruz,
Presidente da Associação de Defesa da
Cidadania e do Consumidor,

Em atenção ao seu Ofício N° 0030,
encaminhado a esta Secretaria-Geral
pela Presidência do Senado, informo a
Vossa Excelência que sua manifestação
foi juntada ao processado da Medida
Provisória n° 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*, conforme folha de
tramitação anexa.

Atenciosamente,


CLAUDIA LYRA NASCIMENTO
Secretária-Geral da Mesa
do Senado Federal





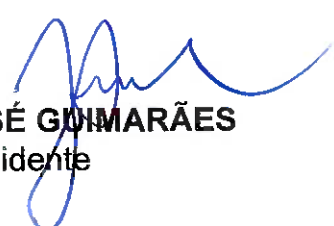
SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE COMISSÕES
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES MISTAS

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 **17 de abril de 2013 (quarta-feira)**, às **14h30**, no Plenário nº 02, Ala Senador Nilo Coelho, Senado Federal.

PAUTA: APRECIÇÃO DE RELATÓRIO

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


Deputado **JOSÉ GUIMARÃES**
Presidente



Minuta

PARECER Nº 14 , DE 2013

Da 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 pelos operadores portuários, e dá outras providências.*

RELATOR: Senador **EDUARDO BRAGA**

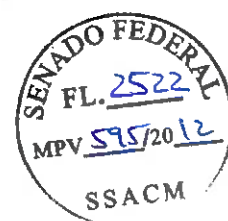
I – RELATÓRIO

Vem à análise desta Comissão Mista a Medida Provisória (MPV) 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 pelos operadores portuários, e dá outras providências”*.

A MPV revoga e substitui, na íntegra, a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 – a chamada Lei dos Portos. A MPV passa a ser, portanto, o novo marco regulatório do setor portuário. Em complementação, são modificadas competências de órgãos do Poder Executivo com atuação no setor.

No Capítulo I, a MPV estabelece que a exploração indireta de portos e instalações portuárias ocorrerá mediante concessão, para os portos organizados; arrendamento de bem público, para as instalações portuárias neles localizadas; e autorização, para as instalações localizadas fora da área de porto organizado.

Nesse mesmo capítulo, são definidos os conceitos de porto organizado, área do porto organizado, instalação portuária, terminal de uso privado, estação de transbordo de cargas, instalação portuária pública de pequeno porte, instalação portuária de turismo, concessão, delegação, arrendamento, autorização e operador portuário.



Fixa-se como objetivo “aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País”, e como diretrizes: expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura portuária; garantia de modicidade e publicidade de tarifas, preços, qualidade e efetividade dos direitos dos usuários; estímulo à modernização e aprimoramento da gestão, à valorização e qualificação da mão de obra, e à eficiência; segurança da navegação; estímulo à concorrência, mediante incentivo à participação do setor privado e amplo acesso aos portos, instalações e atividades portuárias.

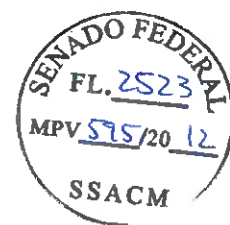
No capítulo II, relativo à exploração dos portos e das instalações portuárias, a MPV exige licitação para a concessão e o arrendamento, decidida pelo critério de maior movimentação com menor tarifa, acrescido de outros, estabelecidos em regulamento; atribui à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) a responsabilidade de elaborar o edital, realizar a licitação e disciplinar a utilização, por qualquer interessado, das instalações portuárias arrendadas ou concedidas; estabelece as cláusulas essenciais dos respectivos contratos; define o prazo máximo de 25 anos, prorrogável, por igual período, uma única vez; e prevê reversão dos bens para a União ao final do contrato.

No que diz respeito à autorização para a exploração de terminais de uso privado (TUP), a MPV condiciona a autorização a prévia chamada e processo seletivo públicos; fixa prazo contratual de 25 anos e condiciona sua prorrogação à manutenção da atividade portuária e à promoção de investimentos.

Fixam-se como cláusulas do contrato de adesão da autorização as mesmas previstas para a concessão e o arrendamento, com exceção das relativas às tarifas e à reversão de bens, mas prevê reversão na hipótese de cessação da atividade portuária. Ademais, a normatização prevê o acesso, por qualquer interessado, às instalações, mediante adequada remuneração, nos termos de regulamentação da Antaq.

A MPV atribui, ainda, ao poder concedente competência para planejar o setor, definir diretrizes para licitações e processos seletivos, celebrar contratos e normatizar a pré-qualificação de operadores portuários.

São estabelecidas 21 competências para a administração do porto organizado, denominada “autoridade portuária”, cinco das quais são exercidas sob coordenação da autoridade marítima (Marinha) e duas sob coordenação da autoridade aduaneira (Receita Federal).



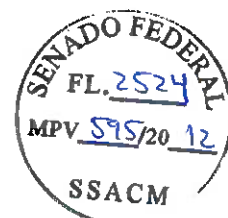
Atribui-se à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP) competência para aprovar o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) de cada porto e para coordenar a atuação dos órgãos e entidades públicos nos portos. Faculta-se ao poder concedente autorizar a exploração pela administração do porto de áreas não afetas às operações portuárias.

Ademais, cada porto deverá instituir um Conselho de Autoridade Portuária (CAP), de natureza consultiva, composto por representantes do Poder Público e de empresários e trabalhadores. Nesse conselho, assegura-se a participação de representantes de empresários e trabalhadores no Conselho de Administração de entidade estatal que exerça a administração do porto (Companhias Docas).

Adicionalmente, de acordo com a nova normatização trazida para a matéria, caberá à Antaq a aplicação de penalidades nos casos previstos no art. 46, quais sejam, os de realização de operações portuárias com infringência à MPV ou aos regulamentos do porto; recusa injustificada, por parte do órgão de gestão de mão de obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário; ou utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações portuárias, dentro ou fora do porto organizado, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

Determina-se que a movimentação de mercadorias importadas ou exportadas seja efetuada exclusivamente em portos ou instalações portuárias alfandegadas, e atribuem-se ao Ministério da Fazenda dez competências, para cujo exercício são estabelecidas prerrogativas de livre acesso às dependências do porto e de requisição de documentos e informações.

A questão afeta ao trabalho portuário encontra-se disciplinada no Capítulo VI da referida MPV. Tal capítulo, em síntese, repete o disposto nos arts. 18 a 29 da Lei nº 8.630, de 1993. As duas mudanças na normatização das relações de trabalho portuário residem: a) na indicação dos membros do conselho de supervisão do órgão gestor de mão de obra (que passa a ser remetida ao âmbito infralegal); e b) na supressão da obrigatoriedade da manutenção da proporcionalidade existente entre trabalhadores com vínculo empregatício e avulsos, prevista na regra transitória do art. 56 da Lei dos Portos.



No capítulo das disposições transitórias e finais, a MPV estabelece prazos para licitação de contratos de arrendamento após seu término e para adaptação dos termos de autorização em vigor.

A prorrogação de arrendamentos é admitida apenas quando expressamente prevista, mediante a revisão de seus valores e o estabelecimento de novas obrigações de movimentação mínima e de investimentos.

Prevê-se, ainda, que as Companhias Docas adotem regulamento simplificado de contratação, mas, em contrapartida, devem essas empresas firmar compromissos de desempenho com a SEP, abrangendo: objetivos, metas, resultados e prazos; indicadores e critérios de avaliação de desempenho; e retribuição adicional pelo seu cumprimento.

Por fim, a MPV, além de transferir para a SEP as competências relativas aos portos fluviais e lacustres, promove diversas alterações na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a Antaq, entre as quais se destacam: a vinculação da Antaq à SEP (não mais ao Ministério dos Transportes); e a atribuição de competência à Antaq para promover revisões e reajustes de tarifas portuárias, em lugar de aprovar as propostas encaminhadas pelas administrações portuárias.

Foram apresentadas 645 emendas à MPV. O conteúdo dessas proposições é descrito em quadro anexo a este parecer.

Nesta Comissão Mista, realizaram-se diversas audiências públicas, com a finalidade de ouvir os mais diversos setores da sociedade, de modo a colher subsídios para a apreciação cuidadosa e segura da MPV. Foram ouvidos, nessas oportunidades, representantes dos trabalhadores, dos empresários, do governo federal e dos governos estaduais.

II – ANÁLISE

Compete a esta Comissão Mista, nos termos do art. 62, § 9º, da Constituição Federal (CF), emitir parecer sobre a MPV nº 595, de 2012, antes de sua apreciação, em sessões separadas, pelo Plenário de cada uma das Casas do Congresso Nacional.

Segundo o art. 5º da Resolução do Congresso Nacional nº 1, de 8 de maio de 2002, o pronunciamento da Comissão Mista deve abranger

três aspectos: (i) a constitucionalidade da MPV; (ii) sua adequação financeira e orçamentária; (iii) o mérito da MPV; e (iv) o atendimento da regularidade formal da MPV, nos termos do § 1º do art. 2º da citada Resolução.

A MPV preenche os requisitos exigidos na Constituição Federal (art. 62), uma vez que foi editada pela autoridade competente (Presidenta da República). A matéria possui relevância, uma vez que as deficiências do setor portuário são, sem dúvida, um dos grandes componentes do denominado “Custo Brasil”, que afeta negativamente a competitividade de nossa economia. Trata-se, demais disso, de tema marcado pela urgência, pois a modernização da legislação acerca da matéria exige rapidez na tramitação, de modo a que venham a ser criadas, de pronto, as condições que favoreçam os investimentos com vistas à retomada do crescimento da economia.

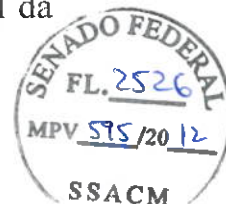
Do ponto de vista do conteúdo, a MPV em análise não incorre em nenhuma das vedações estabelecidas na Constituição. Relaciona-se a transportes, direito administrativo e direito do trabalho, matérias para as quais não há qualquer vedação constitucional, explícita ou implícita, quanto a sua veiculação por meio de medida provisória (art. 62, § 1º).

Do ponto de vista da adequação financeira e orçamentária, a MPV também é admissível, pois não prevê a realização de despesas imediatas, tendo sido encaminhada, nos termos do § 1º do art. 2º da Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional, com a devida exposição de motivos.

Quanto ao mérito, consideramos oportuna e necessária a MPV.

A MPV revoga a Lei dos Portos com vistas a propor um novo conjunto normativo que se consubstancie no marco legal básico para o setor portuário.

Mais especificamente, o novo texto produz duas mudanças de grande significação. A mais importante delas é a que elimina as restrições à movimentação de cargas de terceiros nos terminais de uso privativo – que passam a ser denominados terminais de uso privado –, além de oferecer maior segurança jurídica para o investimento privado nessa modalidade. Adicionalmente, a MPV desburocratiza a administração do porto público, tornando a administração portuária mais flexível e fortalecendo o papel da Antaq no setor.



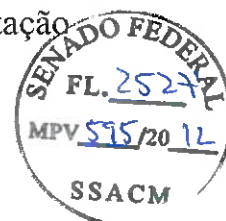
Essas mudanças são de grande significação para o setor portuário. De fato, uma nação que almeja alcançar patamares elevados de desenvolvimento só poderá concretizar esse anseio com maciços investimentos em infraestrutura, notadamente no setor portuário. É o que revela o exemplo de países como a China, que tem lastreado seu desenvolvimento na construção de ferrovias e rodovias e na expansão e modernização portuária.

O Brasil precisa expandir e aperfeiçoar seu setor portuário. Em outras palavras, necessita de mais portos e de avanços no processo de modernização das operações portuárias. Nesse sentido, é imprescindível a atração de capital privado para suprir a necessidade de investimentos. A MPV, acertadamente, elimina restrições ao investimento privado no setor portuário, quando, por exemplo, suprime da legislação a diferenciação entre movimentação de carga própria e de terceiros, permitindo a empreendedores que não tenham cargas próprias o investimento no setor portuário, o que deve aumentar a oferta do serviço, em benefício do País.

Todavia, para aperfeiçoar o texto da MPV – e até mesmo reformá-lo, em alguns aspectos, no sentido de atender aos anseios da população brasileira, representada por este Congresso Nacional – acolhemos diversas emendas de autoria dos ilustres Pares, além do que propusemos ainda várias alterações, na forma do Projeto de Lei de Conversão (PLV) apresentado em anexo.

No que diz respeito aos TUPs, acatamos as emendas n°s 333 e 421, para suprimir o § 3° do art. 8° da MPV, que previa a reversão de bens à União, nos casos em que o autorizado venha a cessar a exploração do terminal. Assim, corrige-se disposição da MPV que previa, na prática, uma desapropriação sem indenização, ao arremio do inciso XXV do art. 5° da CF.

Por outro lado, acatamos as emendas n°s 4, 28, 77, 160, 350, 425, 566, 580 e 584, para detalhar no texto do PLV qual será o procedimento para a chamada pública de interessados na instalação e exploração de TUPs, com o propósito de conferir maior segurança jurídica e transparência ao processo. Nesse passo, os arts. 9° a 12 do PLV estabelecem que o interessado deve apresentar proposta, com requisitos mínimos de admissibilidade, à qual será dada publicidade. Caso haja mais de um interessado na instalação de TUP e não haja empecilhos locais à instalação simultânea, deverão ambos ser autorizados a explorar o serviço. Se, porém, for inviável a autorização para a implantação



concomitante, caberá à Antaq realizar processo seletivo, cujos critérios estão definidos no PLV (art. 12, § 3º) para assegurar o respeito aos princípios constitucionais da impessoalidade, da moralidade, da eficiência e do julgamento objetivo.

No mesmo contexto, para estimular a integração de TUPs com polos industriais, acolhemos as emendas nºs 195, 237, 239, 241, 247, 343, 420, 422, 423, 471 e 544 para definir no PLV a figura do terminal indústria (assim entendido aquele que, nos termos do inciso VIII do art. 2º do PLV, movimenta apenas carga própria), para o qual será dispensada a chamada pública e o processo seletivo, desde que não interfira indevidamente no funcionamento de porto organizado.

Contudo, para prevenir a verticalização do setor logístico brasileiro, o que seria prejudicial ao interesse público e à livre concorrência, inserimos um § 4º no art. 6º e um § 4º no art. 8º. Esses dispositivos vedam às empresas com mais de 5% de participação societária de empresas de navegação (armadores) a participação em licitação para arrendamento ou a obtenção de autorização para operar TUP. Com essa proibição, que também ocorre em outros setores regulados, busca-se coibir o domínio da operação portuária e o consequente direcionamento da carga dos armadores a seus próprios portos.

Outro ponto em que apresentamos modificações de relevo no texto da MPV diz respeito à questão da utilização do TUP por terceiros, para atender ao interesse público na movimentação da maior quantidade de cargas possível e evitar o abuso de posição econômica dominante pelo autorizado.

Na nova redação proposta para o art. 13 do PLV (art. 10 da MPV), procuramos deixar claro que a possibilidade de a Antaq obrigar o arrendatário a movimentar cargas de terceiros tem caráter excepcional – atendendo, assim, à emenda nº 15.

Para preservar a igualdade de condições de competição entre porto organizado e TUPs, reformulamos, nos mesmos termos, o art. 7º da MPV (com a mesma numeração no PLV).

Especificamente quanto aos portos organizados, acolhemos diversas emendas para lhes dar maior competitividade, equalizando suas condições de competição com os TUPs, a bem do interesse nacional, da livre concorrência e da igualdade de condições de competição.



Outra mudança de relevo diz respeito à fixação no PLV de parâmetros para a definição da poligonal que delimita a área de porto organizado, evitando que casuísmos em sua definição ofendam o interesse público. Inserimos, para isso, uma nova Seção no Capítulo II, intitulada “Da definição da área de porto organizado” (art. 15 do PLV).

Nela, são estabelecidas as diretrizes para a definição da área de porto. E, ainda, em atenção às emendas n°s 149, 168 e 224, veda-se a redução da poligonal do porto, caso acarrete a exclusão de áreas com contratos de arrendamento em vigor (art. 15, § 2º, do PLV).

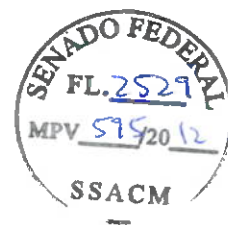
Sempre com o objetivo de aumentar a eficiência e estimular investimentos em prol do interesse público, o § 6º do art. 6º do PLV (adaptado das emendas n°s 178, 370, 531 e 571) atribui ao Poder Concedente a possibilidade de autorizar o arrendatário a expandir a área do arrendamento, sempre que a medida for tecnicamente viável e trazer comprovadamente maior eficiência na operação portuária.

Ainda no que diz respeito aos contratos de arrendamento, reformulamos os critérios de licitação (art. 6º, § 1º, do PLV), de modo a privilegiar a maior eficiência com a menor tarifa – e não, como constava da MPV, a maior movimentação de cargas, pois se trata de aspecto fora do domínio do arrendatário.

Uma modificação feita para atender aos legítimos anseios deste Parlamento, no sentido de conferir mais eficiência às operações portuárias, foi o acolhimento da emenda n° 513 para determinar que os serviços públicos necessários à importação e exportação sejam prestados em horário corrido e coincidente com a operação de cada porto, em turnos, inclusive aos domingos e feriados, podendo ser reduzido por ato do Poder Executivo, apenas quando não houver prejuízo à segurança nacional e à operação portuária (art. 71 do PLV).

Trata-se de medida que certamente trará redução do tempo de desembarço de cargas, aumentando a competitividade dos portos organizados e reduzindo custos de importação e exportação.

Tema de extremo relevo, em relação ao qual acatamos, com alterações, diversas emendas (as de n°s 19, 21, 22, 30, 72, 127, 135, 148, 184, 541, 596 e 597), diz respeito à prorrogação dos contratos de arrendamento.



Buscamos aqui, uma vez mais, alcançar três objetivos básicos: equalizar as condições de competição entre os arrendatários (na área de porto organizado) e os TUPs; prover condições para que sejam feitos maciços e intensivos investimentos nas áreas de porto organizado; e privilegiar a boa-fé dos que já se encontravam prestando esse relevante serviço quando da edição das novas regras da MPV.

Na regulação que formulamos, os contratos de arrendamento celebrados antes de 25 de fevereiro de 1993 e que não tenham sido objeto da adaptação prevista no art. 48 da Lei nº 8.630, de 1993, poderão, a critério do Poder Concedente e independentemente do seu prazo de vigência, ser renovados uma única vez (art. 56), pelo prazo de até cinco anos.

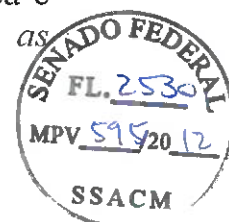
Por outro lado, os contratos de arrendamento em vigor firmados sob a Lei nº 8.630, de 1993, e que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ter sua prorrogação antecipada, a critério do Poder Concedente, desde que o arrendatário assuma a obrigação de realizar investimentos, segundo plano por ele elaborado e aprovado pelo Poder Concedente em até sessenta dias (art. 57). De qualquer forma, devem ser respeitados o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e as condições de competitividade entre portos organizados e terminais de uso privado.

Com essa solução, além de acatarmos diversas emendas apresentadas por deputados e senadores, privilegiamos o interesse público em obter maior eficiência nos portos organizados, estimulando investimentos privados, em prol do interesse público.

A MPV centralizou a realização das licitações e a formulação de diretrizes para os portos na Antaq e na SEP, de forma consentânea com a visão de conjunto requerida pelo próprio Congresso Nacional quando aprovou a lei de criação da Antaq.

Porém, como forma de evitar uma excessiva centralização administrativa, inserimos dispositivo prevendo que a União poderá delegar aos estados ou municípios que tenham recebido delegação para a exploração de porto a elaboração do edital e a realização de licitação para arrendamentos (art. 6º, § 5º).

Além disso, como forma de trazer maior segurança jurídica e melhorar a técnica legislativa, inserimos o art. 68, segundo o qual as



delegações previstas no inciso X do art. 2º, em vigor na data de publicação desta Lei, continuam regidas pelo disposto na Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996.

Também melhoramos a técnica legislativa do texto, de modo a desfazer ambiguidades, deixando claro, no art. 58 do PLV (art. 50 da MPV), que a adaptação dos termos de autorização em vigor quando da publicação da MPV será feita independentemente de chamada pública.

Aperfeiçoamos ainda, do ponto de vista técnico e do próprio mérito, o art. 54 da MPV (art. 62 no PLV), de maneira que a proibição de participar de novos contratos, em caso de inadimplemento das obrigações pelo arrendatário ou autorizado, dependa de decisão definitiva, em processo administrativo, confirmando o descumprimento da obrigação. Ademais, a Antaq fica autorizada, nos termos já previstos em diversos outros setores da legislação administrativa, a utilizar-se da arbitragem, como forma extrajudicial de solução desses conflitos.

No tocante ao aspecto trabalhista, como já ressaltado no relatório, não houve mudanças substanciais nas normas que regem o trabalho portuário no País.

Preservou-se a prioridade de trabalho conferida ao portuário avulso pelo art. 3, item 2, da Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), protegendo-se, assim, o trabalhador dos efeitos negativos que possam advir da modernização dos portos.

Foram mantidas, ainda, as atribuições do órgão gestor de mão de obra, no tocante à fiscalização das condições de trabalho na área portuária.

Por fim, não houve qualquer alteração no tocante ao trabalho desempenhado fora da área do porto organizado. Nota-se, pela mera leitura do art. 40 da MPV, que a faculdade conferida às instalações portuárias sujeitas ao regime de autorização (nova denominação conferida aos terminais de uso privativo), no sentido de contratar trabalhadores a prazo indeterminado sem a intermediação do órgão gestor de mão de obra, respeitado o disposto em acordo ou convenção coletiva de trabalho, foi mantida na nova Lei dos Portos.

Por isso, as modificações que se propõem ao texto original da MPV visam, em síntese, à melhora das condições do trabalho portuário e à

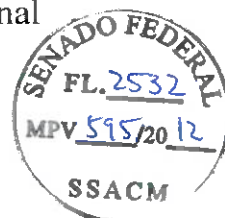


positivação dos direitos previstos na Convenção nº 137 da OIT e nas conquistas jurisprudencialmente reconhecidas, pelo Supremo Tribunal Federal (STF) e pelo Tribunal Superior do Trabalho (TST), aos trabalhadores portuários.

Relativamente à melhora das referidas condições de trabalho, houve a positivação, no art. 17, de que compete à Administração do Porto organizar a guarda portuária (providência que evita a terceirização de atividade-fim inerente à segurança dos portos nacionais). Adicionalmente, explicitou-se, no art. 20, que a composição do Conselho da Autoridade Portuária será paritária, entre trabalhadores e empregadores, como meio de democratizar a gestão do citado órgão (emendas nºs 63, 217, 259, 324, 398, 458 e 488). Não menos importante é a determinação de que a indicação do representante da classe trabalhadora no Conselho de Administração ou órgão equivalente será feita pelo Conselho da Autoridade Portuária. Finalmente, restaurou-se dispositivo da Lei nº 8.630, de 1993, que vedava ao operador portuário a utilização de mão de obra sob o regime de trabalho temporário (Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974), nos termos das emendas nºs 49, 105, 118, 221, 277, 385, 439 e 483 e 547.

No tocante às adaptações da legislação aos entendimentos recentemente externados pelo STF e pelo TST, destaca-se: a) a inclusão, no art. 37 do PLV, de parágrafo que determina que o biênio a que alude o art. 7º, XXIX, da Constituição Federal, somente começa a fluir a partir do cancelamento do registro ou cadastro do trabalhador avulso junto ao órgão gestor de mão de obra (emendas nºs 34, 152 e 185); b) a inserção dos valores decorrentes de acidente de trabalho na responsabilidade solidária do órgão gestor de mão de obra (emendas nºs 35, 155 e 365); e c) a retirada, do § 3º, do art. 41, da aposentadoria espontânea como causa de extinção dos mencionados cadastro ou registro (emendas nºs 45, 157, 276, 327, 411 e 444).

Relativamente à adequação da medida provisória em foco ao disposto na Convenção nº 137 da OIT, propõe-se: a) a inserção das atividades de capatazia e bloco no § 2º do art. 40 (emendas nºs 39, 46, 48, 52, 59, 62, 107, 115, 121, 140, 154, 186, 201, 228, 268, 387, 393, 463 e 464); b) a explicitação, no art. 33, de que o treinamento do portuário deve adaptá-lo ao processo de modernização dos portos (inclusive no aspecto atinente à multifuncionalidade do trabalho), nos termos das emendas nºs 57, 96, 218, 255, 323, 330, 392, 399, 468 e 485; c) a inclusão de parágrafo único no art. 43, no sentido de que a remuneração do trabalhador portuário avulso deve contemplar a renda mínima prevista no citado ato internacional



(emendas nºs 65, 95, 254, 285, 371 e 453); d) a inserção na Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, de dispositivo que contemple o pagamento de benefício assistencial ao trabalhador portuário avulso que não cumprir os requisitos necessários à sua aposentadoria; e e) facilitação da aposentadoria especial do trabalhador portuário avulso, mediante a inclusão de parágrafo na Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, que determine que a prova da exposição do obreiro ao agente nocivo será feita pelo órgão gestor de mão de obra, na forma do regulamento.

A fim de evitar conflitos de representatividade sindical, reconheceu-se que os trabalhadores que exercem as atividades descritas no *caput* do art. 40 (capatazia, estiva, bloco, conferência e conserto de carga e vigilância de embarcações) constituem categorias profissionais diferenciadas. Na mesma linha, e com a mesma finalidade, suprimiu-se a expressão “das respectivas categorias econômicas preponderantes” do art. 40 da MPV (art. 44 do PLV).

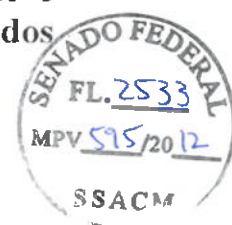
Outro ponto importante, contemplado no PLV, é a qualificação profissional do trabalhador portuário avulso. Com o intuito de garantir que o tomador dos serviços do citado trabalhador possa sempre ser beneficiado de mão de obra qualificada, determinou-se, por meio da inserção de um art. 45 no capítulo das relações de trabalho portuário, que o trabalhador portuário avulso deve ser inscrito em cadastro que ateste a sua qualificação profissional para o desempenho das atividades elencadas no artigo anterior.

Incluiu-se, ainda, no art. 64, inciso que prevê que os compromissos a que alude o *caput* devem conter cláusula que determine a existência de critérios para a profissionalização da gestão das Companhias Docas.

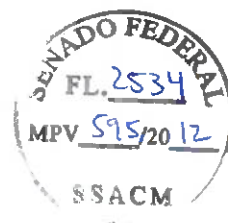
Por fim, com o escopo de adequar o projeto à técnica legislativa, nele foi inserido o conteúdo do art. 11 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, que *dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências*, para explicitar em relação a quais dispositivos da nova lei a penalidade administrativa nele prevista irá incidir (Emendas nºs 328 e 435).

III – VOTO

Pelas razões expostas, o voto é pela **constitucionalidade e juridicidade da MPV nº 595**, de 2012, bem como **pelo atendimento dos**



pressupostos de relevância, urgência e adequação financeira e orçamentária. No mérito, votamos pela **aprovação da MPV** com acolhimento das emendas nºs 3, 4, 13, 15, 19, 21, 22, 30, 32, 34, 35, 39, 45, 46, 48, 49, 52, 57, 59, 62, 63, 65, 72, 77, 89, 95, 96, 100, 103, 104, 105, 107, 115, 118, 120, 121, 125, 126, 127, 135, 140, 148, 149, 152, 153, 154, 155, 157, 159, 160, 168, 178, 183, 184, 185, 186, 195, 196, 197, 201, 210, 217, 218, 221, 224, 228, 231, 237, 238, 241, 254, 255, 259, 268, 276, 277, 285, 294, 312, 323, 324, 325, 327, 328, 330, 331, 333, 336, 343, 350, 360, 361, 363, 365, 370, 371, 385, 387, 392, 393, 398, 399, 409, 411, 420, 421, 422, 423, 425, 435, 439, 444, 453, 458, 463, 464, 466, 467, 468, 471, 483, 485, 488, 490, 502, 513, 525, 526, 531, 541, 547, 566, 571, 576, 580, 584, 596, 597, 602 e 620, na forma do seguinte **projeto de lei de conversão**, bem como pela **rejeição** das demais emendas.



PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2012
(Proveniente da Medida Provisória nº 595, de 2012)

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.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

DAS DEFINIÇÕES E DOS OBJETIVOS

Art. 1º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias, e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

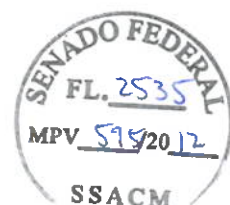
§ 1º A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público.

§ 2º A exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado ocorrerá mediante autorização, nos termos desta Lei.

§ 3º As concessões, os arrendamentos e as autorizações de que trata esta Lei serão outorgados a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I – porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;



II – área do porto organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo, que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;

III – instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado, utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário;

IV – terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado;

V – estação de transbordo de cargas: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem;

VI – instalação portuária pública de pequeno porte: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado, utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior;

VII – instalação portuária de turismo: instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização, utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo;

VIII – terminal indústria: instalação portuária localizada fora da área do porto organizado, explorada mediante autorização, que atenda, cumulativamente, aos seguintes critérios:

a) movimentação exclusiva de cargas pertencentes ao autorizado, suas controladoras ou controladas, exceto nos casos previstos no art. 13 desta Lei;

b) integração a áreas industriais ou de produção ou estoque de produtos agropecuários, ou de lavra de jazidas de minerais, inclusive hidrocarbonetos, pertencentes ao mesmo grupo econômico; e

c) movimentação exclusiva de granéis sólidos e líquidos, insumos e produtos intermediários destinados às áreas de que trata a alínea b;

IX – concessão: cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado;

X – delegação: transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para municípios ou estados, ou a consórcio público, nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996;

XI – arrendamento: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas, localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado;

XII – autorização: outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado, formalizada mediante contrato de adesão; e

XIII – operador portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado.

Art. 3º A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes:

I – expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias;

II – garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

III – estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária, e à eficiência das atividades prestadas;

IV – promoção da segurança da navegação na entrada e saída das embarcações dos portos; e



V – estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.

CAPÍTULO II

DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Seção I

Da Concessão de Porto Organizado e do Arrendamento de Instalação Portuária

Art. 4º A concessão e o arrendamento de bem público destinado à atividade portuária serão realizados mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento.

Art. 5º São essenciais aos contratos de concessão e arrendamento as cláusulas relativas:

I – ao objeto, à área e ao prazo;

II – ao modo, forma e condições da exploração do porto organizado ou instalação portuária;

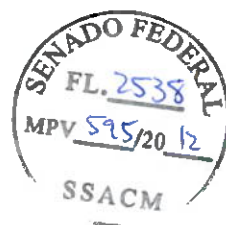
III – aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como às metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço;

IV – ao valor do contrato, às tarifas praticadas e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;

V – aos investimentos de responsabilidade do contratado;

VI – aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;

VII – às responsabilidades das partes;



VIII – à reversão de bens;

IX – aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive os relacionados a necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão da atividade e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

X – à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução das atividades, bem como à indicação dos órgãos ou entidades competentes para exercê-las;

XI – às garantias para adequada execução do contrato;

XII – à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução das atividades;

XIII – às hipóteses de extinção do contrato;

XIV – à obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder concedente, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e das demais autoridades que atuam no setor portuário, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XV – à adoção e ao cumprimento das medidas de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XVI – ao acesso ao porto organizado ou à instalação portuária pelo poder concedente, pela ANTAQ e pelas demais autoridades que atuam no setor portuário;

XVII – às penalidades e sua forma de aplicação; e

XVIII – ao foro.

§ 1º Os contratos de concessão e arrendamento terão prazo de até vinte e cinco anos, contado da data da assinatura, prorrogável por no máximo igual período, uma única vez, a critério do poder concedente.

§ 2º Findo o prazo dos contratos, os bens vinculados à concessão ou ao arrendamento reverterão ao patrimônio da União, na forma prevista no contrato.

Art. 6º Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento.

§ 1º As licitações de que trata este artigo poderão ser realizadas na modalidade leilão, conforme regulamento.

§ 2º Compete à ANTAQ, com base nas diretrizes do poder concedente, realizar os procedimentos licitatórios de que trata este artigo.

§ 3º Os editais das licitações de que trata este artigo serão elaborados pela ANTAQ, observadas as diretrizes do poder concedente.

§ 4º É vedada a participação na licitação a que se refere o *caput* de empresas com participação societária de empresas de navegação em percentuais superiores a 5% (cinco por cento).

§ 5º Sem prejuízo das diretrizes previstas no art. 3º, o poder concedente poderá determinar a transferência das competências de elaboração do edital e realização dos procedimentos licitatórios de que trata este artigo a Administração do Porto, delegado ou não, que tenha celebrado com a União convênio de delegação para a exploração de porto, na forma da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996.

§ 6º O poder concedente poderá autorizar, mediante requerimento do arrendatário, na forma do regulamento, expansão da área arrendada para área contígua dentro da poligonal do porto organizado, sempre que a medida trouxer comprovadamente eficiência na operação portuária.

Art. 7º A ANTAQ poderá disciplinar a utilização em caráter excepcional, por qualquer interessado, de instalações portuárias arrendadas ou exploradas pela concessionária, assegurada a remuneração adequada ao titular do contrato.

Seção II



Da Autorização de Instalações Portuárias

Art. 8º Serão exploradas mediante autorização, precedida de chamada ou anúncio e processo seletivo públicos, as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, compreendendo as seguintes modalidades:

- I – terminal de uso privado;
- II – estação de transbordo de carga;
- III – instalação portuária pública de pequeno porte;
- IV – instalação portuária de turismo;
- V – terminal indústria.

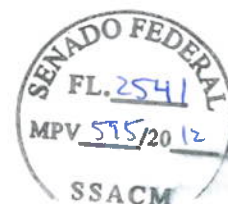
§ 1º A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterà as cláusulas essenciais previstas no *caput* do art. 5º, com exceção daquelas previstas em seus incisos IV e VIII.

§ 2º A autorização de instalação portuária terá prazo de até vinte e cinco anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que:

- I - a atividade portuária seja mantida; e
- II - o autorizatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias, na forma do regulamento.

§ 3º A ANTAQ adotará as medidas para assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nas autorizações e poderá exigir garantias ou aplicar sanções, inclusive a cassação da autorização.

§ 4º É vedada a participação na licitação a que se refere o *caput* de empresas com participação societária de empresas de navegação em percentuais superiores a 5% (cinco por cento).



Art. 9º. Os interessados em obter a autorização de instalação portuária poderão requerê-la à ANTAQ a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º Recebido o requerimento de autorização de instalação portuária, a ANTAQ deverá:

I – publicar o extrato do requerimento, inclusive na internet; e

II – promover a abertura de processo de anúncio público, com prazo de trinta dias, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização de instalação portuária na mesma região e com características semelhantes.

§ 2º É dispensável o procedimento previsto no inciso II do § 1º para requerimento de autorização de terminal indústria, desde que não haja interferência nas operações de instalações portuárias em áreas de portos organizados próximas.

§ 3º Na hipótese de dispensa prevista no § 2º, é vedada a conversão da autorização para a exploração de terminal indústria em qualquer das outras modalidades de exploração previstas nesta Lei, pelo prazo de vinte e cinco anos.

Art. 10. O poder concedente poderá determinar à ANTAQ, a qualquer momento e em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, a abertura de processo de chamada pública para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização de instalação portuária, na forma do regulamento e observado o prazo previsto no inciso II do parágrafo único do art. 9º.

Art. 11. O instrumento da abertura de chamada ou anúncio público indicará obrigatoriamente os seguintes parâmetros:

I – a região geográfica na qual será implantada a instalação portuária;

II – o perfil das cargas a serem movimentadas; e

III - a estimativa do volume de cargas ou de passageiros a serem movimentados nas instalações portuárias.



Parágrafo único. O interessado em autorização de instalação portuária deverá apresentar título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno, além de outros documentos previstos no instrumento de abertura.

Art. 12. Encerrado o processo de chamada ou anúncio público, o poder concedente deverá analisar a viabilidade locacional das propostas e sua adequação às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário.

§1º Observado o disposto no regulamento, poderão ser expedidas diretamente as autorizações de instalação portuária quando:

I – o processo de chamada ou anúncio público seja concluído com a participação de um único interessado; ou

II - havendo mais de uma proposta, não haja impedimento locacional à implantação de todas elas de maneira concomitante.

§ 2º Havendo mais de uma proposta e impedimento locacional que inviabilize sua implantação de maneira concomitante, a ANTAQ deverá promover processo seletivo público, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

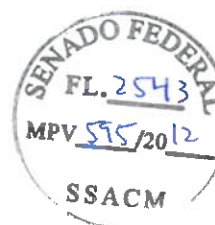
§ 3º O processo seletivo público de que trata o § 2º atenderá ao disposto no regulamento e considerará como critério de julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital.

§ 4º Em qualquer caso, somente poderão ser autorizadas as instalações portuárias compatíveis com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, na forma do *caput*.

Art. 13. A ANTAQ poderá disciplinar as condições de acesso, por qualquer interessado, em caráter excepcional, às instalações portuárias autorizadas, assegurada remuneração adequada ao titular da autorização.

Seção III

Dos requisitos para a instalação dos portos e instalações portuárias



Art. 14. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de:

I - consulta à autoridade aduaneira;

II - consulta ao respectivo Poder Público municipal; e

III - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.

Seção IV

Da definição da área de porto organizado

Art. 15. Ato do Presidente da República disporá sobre a definição da área dos portos organizados, a partir de proposta da Secretaria de Portos da Presidência da República.

§ 1º A delimitação da área deverá considerar a adequação dos acessos marítimos e terrestres, os ganhos de eficiência e competitividade decorrente da escala das operações e as instalações portuárias já existentes.

§ 2º É vedada a exclusão da área do porto organizado de terrenos que sejam objeto de arrendamento durante a vigência do respectivo contrato.

CAPÍTULO III

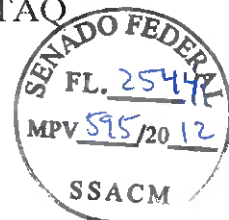
DO PODER CONCEDENTE

Art. 16. Ao poder concedente compete:

I – elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada;

II – definir as diretrizes para a realização dos procedimentos licitatórios e dos processos seletivos de que trata esta Lei, inclusive para os respectivos editais e instrumentos convocatórios;

III – celebrar os contratos de concessão e arrendamento e expedir as autorizações de instalação portuária, devendo a ANTAQ



fiscalizá-los em conformidade com o disposto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; e

IV – estabelecer as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários.

§ 1º Para os fins do disposto nesta Lei, o poder concedente poderá celebrar convênios ou instrumentos congêneres de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da administração pública federal, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, inclusive com repasse de recursos.

§ 2º No exercício da competência prevista no inciso II do *caput*, o Poder Concedente deverá ouvir previamente a Agência Nacional de Petróleo sempre que a licitação ou o processo seletivo envolver instalações portuárias voltadas à movimentação de petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis.

CAPÍTULO IV

DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

Seção I

Das Competências

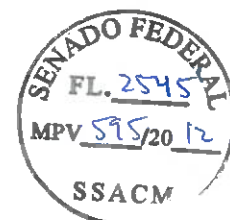
Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§1º Compete à administração do porto organizado, denominada autoridade portuária:

I – cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão;

II – assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto ao comércio e à navegação;

III – pré-qualificar os operadores portuários, de acordo com as normas estabelecidas pelo poder concedente;



IV – arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades;

V – fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias;

VI – fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VII – promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto;

VIII – autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas as demais autoridades do porto;

IX – autorizar a movimentação de carga das embarcações, ressalvada a competência da autoridade marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação, ouvidas as demais autoridades do porto;

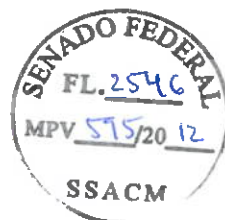
X – suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XI – reportar infrações e representar junto à ANTAQ, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos;

XII – adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto;

XIII – prestar apoio técnico e administrativo ao conselho de autoridade portuária e ao órgão de gestão de mão de obra;

XIV – estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes da Secretaria de Portos da Presidência da República, e as jornadas de trabalho no cais de uso público; e



XV – organizar a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente.

§ 2º A autoridade portuária elaborará e submeterá à aprovação da Secretaria de Portos da Presidência da República o respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

§ 3º O disposto nos incisos IX e X do *caput* não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 4º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

Art. 18. Dentro dos limites da área do porto organizado, compete à administração do porto:

I – sob coordenação da autoridade marítima:

a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;

b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima;

c) delimitar as áreas destinadas a navios de guerra e submarinos, plataformas e demais embarcações especiais, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;

d) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade; e

e) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegarão, em função das limitações e características físicas do cais do porto;

II – sob coordenação da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento; e



b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas.

Art. 19. A administração do porto poderá, a critério do poder concedente, explorar direta ou indiretamente áreas não afetas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

Parágrafo único. O disposto no *caput* não afasta a aplicação das normas de licitação e contratação pública quando a administração do porto for exercida por órgão ou entidade sob controle estatal.

Art. 20. Será instituído em cada porto organizado um conselho de autoridade portuária, órgão consultivo da administração do porto.

§ 1º O regulamento disporá sobre as atribuições, o funcionamento e a composição dos conselhos de autoridade portuária, assegurada a participação de representantes da classe empresarial, dos trabalhadores portuários e do Poder Público.

§ 2º A representação da classe empresarial e dos trabalhadores no conselho a que alude o *caput* será paritária.

§ 3º A distribuição das vagas no conselho a que alude o *caput* observará a seguinte proporção:

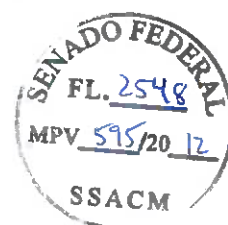
I – 50% de representantes do Poder Público;

II – 25% de representantes da classe empresarial; e

III – 25% de representantes da classe trabalhadora.

Art. 21. 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.

Parágrafo único. A indicação dos representantes das classes empresarial e trabalhadora a que alude o *caput* será feita pelos respectivos representantes no conselho de autoridade portuária.



Art. 22. A Secretaria de Portos da Presidência da República coordenará a atuação integrada dos órgãos e entidades públicos nos portos organizados e instalações portuárias, com a finalidade de garantir a eficiência e a qualidade de suas atividades, nos termos do regulamento.

Seção II

Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados e nas Instalações Portuárias Alfandegadas

Art. 23. A entrada ou saída de mercadorias procedentes ou destinadas ao exterior somente poderá efetuar-se em portos ou instalações portuárias alfandegados.

Parágrafo único. O alfandegamento de portos organizados e instalações portuárias destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou à exportação será efetuado após cumpridos os requisitos previstos na legislação específica.

Art. 24. Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

I – cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do País;

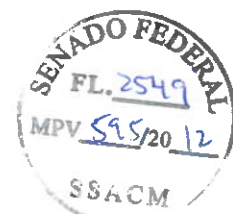
II – fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;

III – exercer a vigilância aduaneira e reprimir o contrabando e o descaminho, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;

IV – arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;

V – proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;

VI – proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal;



VII – autorizar a remoção de mercadorias da área portuária para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;

VIII – administrar a aplicação de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos às mercadorias importadas ou a exportar;

IX – assegurar o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais no plano aduaneiro; e

X – zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

§ 1º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto ou instalação portuária, às embarcações atracadas ou não, e aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas.

§ 2º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira poderá, sempre que julgar necessário, requisitar documentos e informações, e o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

CAPÍTULO V

DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Art. 25. A pré-qualificação do operador portuário será efetuada junto à administração do porto, conforme normas estabelecidas pelo poder concedente.

§ 1º As normas de pré-qualificação devem obedecer aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 2º A administração do porto terá prazo de trinta dias, contado do pedido do interessado, para decidir sobre a pré-qualificação.

§ 3º Em caso de indeferimento do pedido mencionado no § 2o, caberá recurso, no prazo de quinze dias, dirigido à Secretaria de Portos da



Presidência da República, que deverá apreciá-lo no prazo de trinta dias, nos termos do regulamento.

§ 4º Considera-se pré-qualificada como operador portuário a administração do porto.

Art. 26. O operador portuário responderá perante:

I – a administração do porto, pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e ao equipamento de que a administração do porto seja titular, que se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

II – o proprietário ou consignatário da mercadoria, pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;

III – o armador, pelas avarias ocorridas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

IV – o trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;

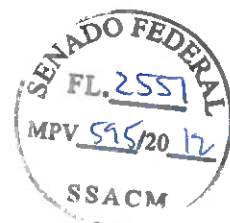
V – o órgão local de gestão de mão de obra do trabalho avulso, pelas contribuições não recolhidas;

VI – os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso; e

VII – a autoridade aduaneira, pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área onde se encontrem depositadas ou devam transitar.

Parágrafo único. Compete à administração do porto responder pelas mercadorias a que se referem os incisos II e VII do *caput* quando estiverem em área por ela controlada e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto.

Art. 27. As atividades do operador portuário estão sujeitas às normas estabelecidas pela ANTAQ.



§ 1º O operador portuário é titular e responsável pela coordenação das operações portuárias que efetuar.

§ 2º A atividade de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executada de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, responsáveis pela segurança da embarcação nas atividades de arrumação ou retirada da carga quanto à segurança da embarcação.

Art. 28. É dispensável a intervenção de operadores portuários em operações:

I – que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão de obra ou possam ser executadas exclusivamente pela tripulação das embarcações;

II – de embarcações empregadas:

a) em obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, executadas direta ou indiretamente pelo Poder Público;

b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel; e

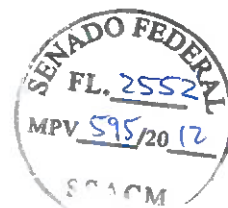
e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto às atividades de recheio;

III – relativas à movimentação de:

a) cargas em área sob controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado a organização militar;

b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval; e

c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações; e



IV – relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes para a navegação.

Parágrafo único. Caso o interessado entenda necessária a utilização de mão de obra complementar para execução das operações referidas no *caput*, deverá requisitá-la ao órgão gestor de mão de obra.

Art. 29. As cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta Lei, poderão se estabelecer como operadores portuários.

Art. 30. A operação portuária em instalações localizadas fora da área do porto organizado será disciplinada pelo titular da respectiva autorização, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Art. 31. O disposto nesta Lei não prejudica a aplicação das demais normas referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente o País.

CAPÍTULO VI

DO TRABALHO PORTUÁRIO

Art. 32. Os operadores portuários devem constituir em cada porto organizado um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

I – administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;

II – manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III – treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV – seleccionar e registrar o trabalhador portuário avulso;



V – estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI – expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e

VII – arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Parágrafo único. Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, o disposto no instrumento precederá o órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

Art. 33. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

I – aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

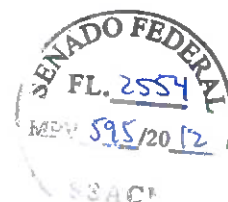
- a) repreensão verbal ou por escrito;
- b) suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias; ou
- c) cancelamento do registro;

II – promover:

a) a formação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, adequando-a aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador.



III – arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV – arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V – zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; e

VI – submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.

Art. 34. O exercício das atribuições previstas nos arts. 32 e 33 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 35. O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 36. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 37. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 32, 33 e 35.

§ 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes e o laudo arbitral proferido para solução da pendência constitui título executivo extrajudicial.

§ 4º As ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso prescrevem em cinco anos até o limite de dois anos após o cancelamento do registro ou do cadastro junto ao órgão gestor de mão de obra.

Art. 38. O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente um conselho de supervisão e uma diretoria-executiva.

§ 1º O conselho de supervisão será composto por três membros titulares e seus suplentes, indicados na forma do regulamento, e terá como competência:

I – deliberar sobre a matéria contida no inciso V do *caput* do art. 32;

II – editar as normas a que se refere o art. 42; e

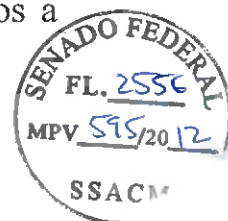
III – fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do órgão, e solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2º A diretoria-executiva será composta por um ou mais diretores, designados e destituíveis na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de três anos, permitida a redesignação.

§ 3º Até um terço dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores.

§ 4º No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do órgão e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 39. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a



terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra.

Art. 40. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I – capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto organizado, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

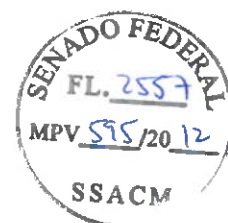
II – estiva: atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados com equipamentos de bordo;

III – conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

IV – conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V – vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI – bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.



§ 2º A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.

§ 3º O operador portuário, nas atividades a que alude o *caput*, não poderá locar ou tomar mão de obra sob o regime de trabalho temporário de que trata a Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974.

§ 4º As categorias previstas no *caput* constituem categorias profissionais diferenciadas.

Art. 41. O órgão de gestão de mão de obra:

I – organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1º do art. 40; e

II – organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

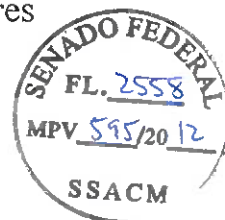
§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do *caput*, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem-se por morte ou cancelamento.

Art. 42. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 43. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.



Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no art. 3, item 2, da Convenção nº 137 da OIT.

Art. 44. É facultado aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 45. É necessária a inscrição do trabalhador portuário avulso em cadastro de trabalhadores portuários avulsos que ateste a qualificação profissional para o desempenho das atividades previstas no art. 40, § 1º, desta Lei.

CAPÍTULO VII

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 46. Constitui infração toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe em:

I – realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta Lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;

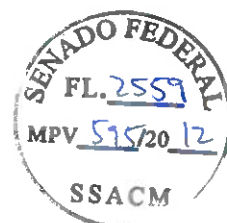
II – recusa injustificada, por parte do órgão de gestão de mão de obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário; ou

III – utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações portuárias, dentro ou fora do porto organizado, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

Parágrafo único. Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para sua prática ou dela se beneficie.

Art. 47. As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

I – advertência;



II – multa;

III – proibição de ingresso na área do porto por período de trinta a cento e oitenta dias;

IV – suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de trinta a cento e oitenta dias; ou

V – cancelamento do credenciamento do operador portuário.

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto nesta Lei, aplicam-se subsidiariamente às infrações previstas no art. 46 as penalidades estabelecidas na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta.

Art. 48. Apurada, no mesmo processo, a prática de duas ou mais infrações pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se cumulativamente as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

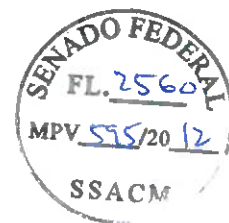
§ 1º Serão reunidos em um único processo os diversos autos ou representações de infração continuada, para aplicação da pena.

§ 2º Serão consideradas continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou objeto do processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

Art. 49. Na falta de pagamento de multa no prazo de trinta dias, contado da ciência pelo infrator da decisão final que impuser a penalidade, será realizado processo de execução.

Art. 50. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta Lei reverterão para a ANTAQ, na forma do inciso V do *caput* do art. 77 da Lei nº 10.233, de 2001.

Art. 51. O descumprimento dos arts. 36, 39 e 42 desta Lei sujeitará o infrator à multa prevista no inciso I do art. 10 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, sem prejuízo das demais sanções cabíveis.



Art. 52. O descumprimento do art. 40, *caput* e § 3º, desta Lei sujeitará o infrator à multa prevista no inciso III do art. 10 da Lei nº 9.719, de 1998, sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

CAPÍTULO VIII

DO PROGRAMA NACIONAL DE DRAGAGEM PORTUÁRIA E HIDROVIÁRIA II

Art. 53. Fica instituído o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II, a ser implantado pela Secretaria de Portos da Presidência da República e pelo Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação.

§ 1º O Programa de que trata o *caput* abrange, dentre outras atividades:

I – as obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção ou ampliação de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, e berços de atracação, compreendendo a remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito;

II – o serviço de sinalização e balizamento, incluindo a aquisição, instalação, reposição, manutenção e modernização de sinais náuticos e equipamentos necessários às hidrovias e ao acesso aos portos e terminais portuários;

III – o monitoramento ambiental; e

IV – o gerenciamento da execução dos serviços e obras.

§ 2º Para fins do Programa de que trata o *caput*, consideram-se:

I – dragagem: obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais;

II – draga: equipamento especializado acoplado à embarcação ou à plataforma fixa, móvel ou flutuante, utilizado para execução de obras ou serviços de dragagem;

III – material dragado: material retirado ou deslocado do leito dos corpos d'água decorrente da atividade de dragagem e transferido para local de despejo autorizado pelo órgão competente;

IV – empresa de dragagem: pessoa jurídica que tenha por objeto a realização de obra ou serviço de dragagem com a utilização ou não de embarcação; e

V – sinalização e balizamento: sinais náuticos para o auxílio à navegação e transmissão de informações ao navegante, de forma a possibilitar posicionamento seguro de acesso e tráfego.

Art. 54. A dragagem por resultado compreende a contratação de obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como os serviços de sinalização, balizamento, monitoramento ambiental e outros com o objetivo de manter as condições de profundidade e segurança estabelecidas no projeto implantado.

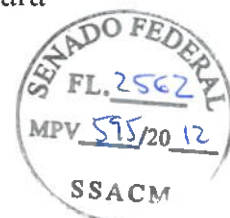
§ 1º As obras ou serviços de dragagem por resultado poderão contemplar mais de um porto, num mesmo contrato, quando essa medida for mais vantajosa para a administração pública.

§ 2º Na contratação de dragagem por resultado, é obrigatória a prestação de garantia pelo contratado.

§ 3º A duração dos contratos de que trata este artigo será de até dez anos, improrrogável.

§ 4º As contratações das obras e serviços no âmbito do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II poderão ser feitas por meio de licitações internacionais e utilizar o Regime Diferenciado de Contratações Públicas, de que trata a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011.

§ 5º A administração pública poderá contratar empresa para gerenciar e auditar os serviços e obras contratados na forma do *caput*.



Art. 55. As embarcações destinadas à dragagem sujeitam-se às normas específicas de segurança da navegação estabelecidas pela Autoridade Marítima e não se submetem ao disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

CAPÍTULO IX

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 56. Os contratos de arrendamento celebrados antes de 25 de fevereiro de 1993 que não tenham sido objeto da adaptação prevista no art. 48 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, poderão, a critério do poder concedente e independentemente do seu prazo de vigência, ser renovados uma única vez, pelo prazo de até cinco anos.

Parágrafo Único. Os contratos de concessão de portos públicos a empresas privadas celebrados pela União antes de 25 de fevereiro de 1993 poderão, a critério do poder concedente e independentemente do seu prazo de vigência, ser renovados uma única vez, pelo prazo de até cinco anos.

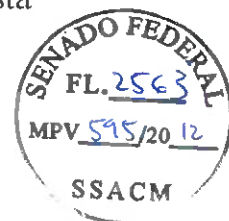
Art. 57. Os contratos de arrendamento em vigor firmados sob a Lei nº 8.630, de 1993, que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ter sua prorrogação antecipada, a critério do poder concedente.

§ 1º A prorrogação de que trata o *caput* dependerá da aceitação expressa de obrigação de realizar investimentos, segundo plano elaborado pelo arrendatário e aprovado pelo poder concedente em até sessenta dias.

§ 2º A obrigação prevista no § 1º respeitará o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e as condições de competitividade entre portos organizados e terminais de uso privado.

Art. 58. Os termos de autorização e os contratos de adesão em vigor deverão ser adaptados ao disposto nesta Lei, em especial ao previsto nos §§ 1º a 5º do art. 8º, independentemente de chamada pública ou processo seletivo.

Parágrafo único. A ANTAQ deverá promover a adaptação de que trata o *caput* no prazo de um ano, contado da data de publicação desta Lei.



Art. 59. As instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, terão assegurada a continuidade das suas atividades, desde que realizada a adaptação nos termos do art. 58.

Parágrafo único. Os pedidos de autorização para exploração de instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, protocolados na Antaq até o dia 31 de dezembro de 2012, poderão ser deferidos pelo Poder Concedente, desde que tenha sido comprovado até a referida data o domínio útil da área.

Art. 60. Os procedimentos licitatórios para contratação de dragagem homologados e os contratos de dragagem em vigor na data da publicação desta Lei permanecem regidos pelo disposto na Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007.

Art. 61. Até a publicação do regulamento previsto nesta Lei, ficam mantidas as regras para composição dos conselhos da autoridade portuária e dos conselhos de supervisão e diretorias-executivas dos órgãos de gestão de mão de obra.

Art. 62. O inadimplemento, pelas concessionárias, arrendatárias, autorizatárias e operadoras portuárias no recolhimento de tarifas portuárias e outras obrigações financeiras perante a administração do porto e a ANTAQ, assim declarado em decisão final em processo administrativo, impossibilita a inadimplente de celebrar ou prorrogar contratos de concessão e arrendamento, bem como obter novas autorizações.

§ 1º Para dirimir litígios relativos aos débitos a que se refere o *caput*, poderá ser utilizada a arbitragem, nos termos da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996.

§ 2º O impedimento previsto no *caput* também se aplica às pessoas jurídicas, direta ou indiretamente, controladoras, controladas, coligadas, ou de controlador comum com a inadimplente.

Art. 63. As Companhias Docas observarão regulamento simplificado para contratação de serviços e aquisição de bens, observados os princípios constitucionais da publicidade, impessoalidade, moralidade, economicidade e eficiência.



Art. 64. As Companhias Docas firmarão com a Secretaria de Portos da Presidência da República compromissos de metas e desempenho empresarial que estabelecerão, nos termos do regulamento:

I – objetivos, metas e resultados a serem atingidos, e prazos para sua consecução;

II – indicadores e critérios de avaliação de desempenho;

III – retribuição adicional em virtude do seu cumprimento; e

IV – critérios para a profissionalização da gestão das Docas.

Art. 65. Ficam transferidas à Secretaria de Portos da Presidência da República as competências atribuídas ao Ministério dos Transportes e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT em leis gerais e específicas relativas a portos fluviais e lacustres.

Parágrafo único. O disposto no *caput* não se aplica às competências relativas a instalações portuárias públicas de pequeno porte, que continuarão sob a responsabilidade do Ministério dos Transportes.

Art. 66. Aplica-se subsidiariamente às licitações de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuárias o disposto na Lei nº 12.462, de 2011, na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e na Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

Art. 67. Aplica-se subsidiariamente a esta Lei o disposto na Lei nº 10.233, de 2001, em especial no que se refere às competências e atribuições da ANTAQ.

Art. 68. As delegações previstas no inciso X do art. 2º, em vigor na data de publicação desta medida provisória continuam regidas pelo disposto na Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996.

Art. 69. As poligonais de áreas de portos organizados que não atendam ao disposto no art. 15 deverão ser adaptadas no prazo de um ano.

Art. 70. As concessões e permissões mencionadas no § 3º do art. 1º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, com a redação dada pela Lei nº 10.684, de 30 de maio de 2003, vigentes quando da publicação desta Lei,

serão prorrogadas de forma a atingir-se o prazo de vinte e cinco anos, contados da data de assinatura do respectivo instrumento concessório, podendo ser prorrogado por cinco anos.

Art. 71. O art. 29 da Lei nº 5.025, de 10 de junho de 1966, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 29. Os serviços públicos necessários à importação e exportação deverão ser centralizados pela Administração Pública em todos os portos organizados.

§ 1º Os serviços de que trata o *caput* serão prestados em horário corrido e coincidente com a operação de cada porto, em turnos, inclusive aos domingos e feriados.

§ 2º O horário previsto no § 1º poderá ser reduzido por ato do Poder Executivo, desde que não haja prejuízo à segurança nacional e à operação portuária.

..... (NR)”

Art. 72. A Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 13. Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do *caput* do art. 12 serão realizadas sob a forma de:

.....” (NR)

“Art. 14. Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes:

.....

III – depende de autorização:

.....

c) a construção e a exploração das instalações portuárias de que trata o art. 8º da Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.

.....

f)

i)

.....” (NR)

“Art. 20.

I – implementar, em suas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela

Secretaria de Portos da Presidência da República, em suas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei;

.....” (NR)

“**Art. 21.** Ficam instituídas a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, entidades integrantes da administração federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial e vinculadas, respectivamente, ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, nos termos desta Lei.

.....” (NR)

“**Art. 23.** Constituem a esfera de atuação da ANTAQ:

.....

II – os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas;

III – as instalações portuárias de que trata o art. 8º da Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....

§ 1º A ANTAQ se articulará com órgãos e entidades da administração, para resolução das interfaces do transporte aquaviário com as outras modalidades de transporte, com a finalidade de promover a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

.....” (NR)

“**Art. 27.**

I – promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias;

.....

III – propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;

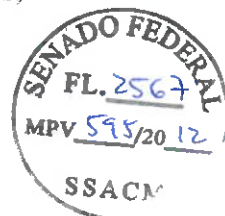
IV –

.....

VII - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de quinze dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda;

.....

XIV – estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários,



autorizatórios e operadores portuários, nos termos da Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

XV – elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

XVI – cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do *caput* do art. 5º da Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....
XXII – fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....
XXV – celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

XXVI – fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.

§ 1º

.....
II - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo; e

.....
§ 2º” (NR)

“Art. 33. Ressalvado o disposto em legislação específica, os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão editados e celebrados pela ANTT e pela ANTAQ obedecerão ao disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nas subseções II, III, IV e V desta Seção e nas regulamentações complementares editadas pelas Agências.” (NR)

“Art. 34-A.

.....
§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente, ressalvado o disposto em legislação específica:

.....” (NR)

“Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a:

.....” (NR)

“Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características:

.....” (NR)

“Art. 44. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será disciplinada em regulamento próprio e será outorgada mediante termo que indicará:

.....” (NR)

“Art. 51-A. Fica atribuída à ANTAQ a competência de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados, pelos operadores portuários e pelas arrendatárias ou autorizatárias de instalações portuárias, observado o disposto na Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.

§ 1º Na atribuição citada no *caput* incluem-se as administrações dos portos objeto de convênios de delegação celebrados nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996.

§ 2º A ANTAQ prestará ao Ministério dos Transportes ou à Secretaria de Portos da Presidência da República todo apoio necessário à celebração dos convênios de delegação.” (NR)

“Art. 56.

Parágrafo único. Cabe ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, conforme o caso, instaurar o processo administrativo disciplinar, competindo ao Presidente da República determinar o afastamento preventivo, quando for o caso, e proferir o julgamento.” (NR)

“Art. 67. As decisões das Diretorias serão tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros, cabendo ao Diretor-Geral o voto de qualidade, e serão registradas em atas.

Parágrafo único. As datas, as pautas e as atas das reuniões de Diretoria, assim como os documentos que as instruem, deverão ser objeto de ampla publicidade, inclusive por meio da internet, na forma do regulamento.” (NR)

“Art. 78. A ANTT e a ANTAQ submeterão ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, respectivamente, suas propostas orçamentárias anuais, nos termos da legislação em vigor.

.....” (NR)

“Art. 78-A.

§ 1º Na aplicação das sanções referidas no *caput*, a ANTAQ observará o disposto na Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.

§ 2º A aplicação da sanção prevista no inciso IV do *caput*, quando se tratar de concessão de porto organizado ou arrendamento e autorização de instalação portuária, caberá ao poder concedente, mediante proposta da ANTAQ.” (NR)

“Art. 81.

III – instalações e vias de transbordo e de interface intermodal, exceto as portuárias.” (NR)

“Art. 82.

§ 2º No exercício das atribuições previstas neste artigo e relativas a vias navegáveis, o DNIT observará as prerrogativas específicas da autoridade marítima.

.....” (NR)

Art. 73. A Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24-A. À Secretaria de Portos compete assessorar direta e imediatamente o Presidente da República na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres e, especialmente, promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres.

.....

§ 2º

.....

III – a elaboração dos planos gerais de outorgas;

.....

V – o desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura aquaviária dos portos e instalações portuárias sob sua esfera de atuação, com a finalidade de promover a segurança e a eficiência do transporte aquaviário de cargas e de passageiros.

.....” (NR)

“Art. 27.

.....

XXII -

a) política nacional de transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário;

b) marinha mercante e vias navegáveis; e

c) participação na coordenação dos transportes aeroviários.

.....” (NR)

Art. 74. A Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, passa a vigorar acrescida do seguinte dispositivo:

“Art. 10-A. É assegurado, na forma do regulamento, benefício assistencial mensal, de até um salário mínimo, aos trabalhadores portuários avulsos, com mais de 60 anos, que não cumprirem os requisitos para a aquisição das modalidades de aposentadoria previstas nos arts. 42, 48, 52 e 57 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991 e que não possuam meios para prover a sua subsistência.

§ 1º Considera-se incapaz de prover a sua subsistência o trabalhador portuário avulso cuja renda mensal seja inferior a um salário mínimo.

§ 2º O benefício de que trata este artigo não pode ser acumulado pelo beneficiário com qualquer outro no âmbito da seguridade social ou de outro regime, salvo os da assistência médica e da pensão especial de natureza indenizatória.”

Art. 75. O artigo 58 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 58.

§ 1º A comprovação da efetiva exposição do segurado aos agentes nocivos será feita mediante formulário, na forma estabelecida pelo Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, emitido pela empresa ou seu preposto, salvo o disposto no § 5º, com base em laudo técnico de condições ambientais do trabalho expedido por médico do trabalho ou engenheiro de segurança do trabalho nos termos da legislação trabalhista.

.....

§ 5º A comprovação da efetiva exposição do trabalhador portuário avulso aos agentes nocivos será feita pelo órgão gestor de

mão-de-obra portuária, na forma do regulamento, observadas as disposições deste artigo.

.....” (NR)

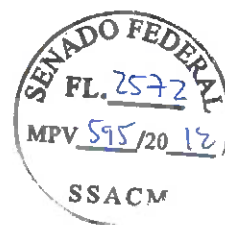
Art. 76. Ficam revogados:

- I – a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;
- II – a Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007;
- III – o art. 21 da Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006;
- IV – o art. 14 da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007;
- V – os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:
 - a) as alíneas “g” e “h” do inciso III do *caput* do art. 14;
 - b) as alíneas “a” e “b” do inciso III do *caput* do art. 27;
 - c) o inciso XXVII do *caput* do art. 27;
 - d) os § 3º e 4º do art. 27; e
 - e) o inciso IV do *caput* do art. 81; e
- VI – o art. 11 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998.

Art. 77. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Presidente,

Relator,



SF – 17-4-2013
14 horas

A Presidência designou:

- como membro titular, o Deputado Eduardo da Fonte, em substituição ao Deputado Beto Mansur, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 595, de 2012, conforme o Ofício nº 184, de 2013, da Liderança do PP na Câmara dos Deputados; e

- como membro titular, o Senador Antonio Carlos Valadares, em substituição à Senadora Ana Rita, que passa à condição de suplente, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 595, de 2012, conforme o Ofício nº 70, de 2013, da Liderança do Partido dos Trabalhadores e do Bloco de Apoio ao Governo, no Senado Federal.



Os ofícios foram encaminhados à Comissão Mista para serem juntados ao processado da matéria.

(São os seguintes os Ofícios)





CÂMARA DOS DEPUTADOS
LIDERANÇA DO PARTIDO PROGRESSISTA

Of. Nº 184

Faça-se a substituição solicitada
Em 17 / 4 / 20 13

Brasília, 17 de abril de 2013.

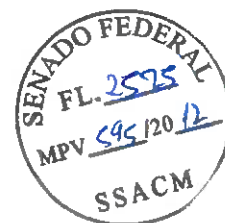
Senhor Presidente,

Indico a Vossa Excelência o Deputado **EDUARDO DA FONTE (PP/PE)** como Titular na Comissão Mista destinada a emitir parecer sobre a MPV nº 595, de 2012, em substituição ao Deputado **BETO MANSUR (PP/SP)**.

Atenciosamente,

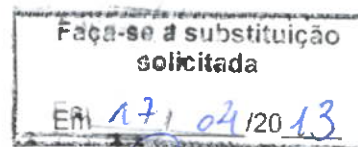
Deputado **Arthur Lira**
Líder do PP

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





CÂMARA DOS DEPUTADOS
LIDERANÇA DO PARTIDO PROGRESSISTA



Of. Nº 185

Brasília, 17 de abril de 2013.

Senhor Presidente,

Indico a Vossa Excelência o Deputado **BETO MANSUR (PP/SP)** como Titular na Comissão Mista destinada a emitir parecer sobre a MPV nº 595, de 2012, em substituição ao Deputado **EDUARDO DA FONTE (PP/PE)**.

Atenciosamente,


Deputado **Arthur Lira**
Líder do PP

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

Reunião em 17/4/13 às 15h20min
V. - - -
mem. 230173



SF – 17-4-2013
14 horas

A Presidência designou:

- como membro titular, o Deputado Eduardo da Fonte, em substituição ao Deputado Beto Mansur, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 595, de 2012, conforme o Ofício nº 184, de 2013, da Liderança do PP na Câmara dos Deputados; e

- como membro titular, o Senador Antonio Carlos Valadares, em substituição à Senadora Ana Rita, que passa à condição de suplente, para integrar a Comissão Mista destinada a proferir parecer à Medida Provisória nº 595, de 2012, conforme o Ofício nº 70, de 2013, da Liderança do Partido dos Trabalhadores e do Bloco de Apoio ao Governo, no Senado Federal.



Os ofícios foram encaminhados à Comissão Mista para serem juntados ao processado da matéria.

(São os seguintes os Ofícios)





SENADO FEDERAL
GABINETE DA LIDERANÇA DO BLOCO DE APOIO AO GOVERNO

Faça-se a substituição
solicitada

Em 17 / 4 / 2013

Ofício nº 070/2013 – GLDBAG

Brasília, 17 de abril de 2013

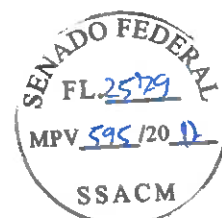
Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, comunico que o **Senador Antonio Carlos Valadares** passa a compor a Comissão Mista de exame da MP 595/2012, como titular, em substituição à **Senadora Ana Rita**, que passa a compor a referida Comissão como suplente, em vagas destinadas ao Bloco de Apoio ao Governo.

Senador Wellington Dias
Líder do PT e do Bloco de Apoio ao Governo

Recebi
Em 17 / 4 / 13 - 14:03
Andre Augusto Sak
Matr. 232420

Excelentíssimo Senhor
Senador Renan Calheiros
Presidente do Congresso Nacional



Retirado pelo
autor

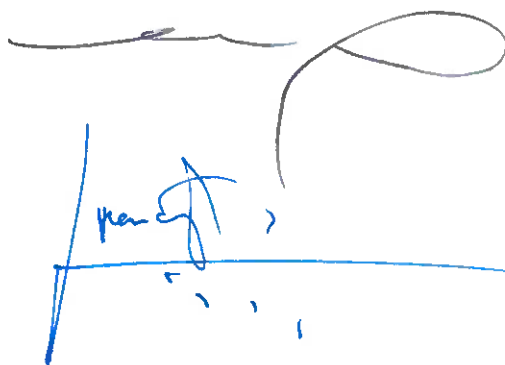
Senhor Presidente,



Resgatamos, nos termos
regimentares, a RETIRADA DE
PAUTA da MP 595/2012.

Selec das Recusas,

em 17/04/13



(Dep. Mendonça Filho)

