



(Texto com revisão.)

O SR. PRESIDENTE (Ivo Cassol. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RO) – Declaro aberta a 7ª Reunião da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária do Senado Federal da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

Requeiro a dispensa da leitura das atas das reuniões anteriores que, com a anuência do Plenário, são dadas como aprovadas.

Comunico à Comissão que esta Presidência encaminhou Ofício nº 38, de 2017, destinado ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República Federativa do Brasil, Senhor Michel Temer, solicitando a Sua Excelência que considere a possibilidade de revogar o Decreto nº 9.004, de 2017, a fim de que a Secretaria de Aquicultura e Pesca retorne ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

A presente reunião destina-se à audiência pública em cumprimento ao Requerimento nº 55/2016-2017 da CRA, de iniciativa do Senador Wellington Fagundes, pelo Mato Grosso e pelo Brasil, que tem por finalidade avaliar causas e consequências dos principais gargalos para liberação de carga containerizada nos portos brasileiros, bem como verificar o andamento das providências recomendadas pelo Tribunal de Contas da União constantes do Aviso nº 32, de 2016.

Informo à Comissão que esta audiência pública foi aprovada como conclusão do Parecer nº 945, de 2016, da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária sobre o Aviso nº 32, de 2016, de auditoria do Tribunal de Contas da União, que encaminha cópia do Acórdão nº 1.328, de 2016, que trata de auditoria operacional para avaliar os principais gargalos para liberação de carga containerizada em portos da Região Sudeste.

Comunico a presença dos seguintes convidados: Sr. Fernando Mendes, Auditor Fiscal Federal Agropecuário e Coordenador-Geral do Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro) do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA); Hamilton Caputo Delfino Silva, Secretário de Controle Externo no Estado de São Paulo do Tribunal de Contas da União; Sr. Ronaldo Lázaro Medina, Subsecretário de Aduana e Relações Internacionais da Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda; Sr. Marcelo D'Antona, membro do Conselho de Administração da Associação Brasileira de Terminais de Contêineres de Uso Público (Abratec) e Diretor da Empresa Santos Brasil Participações S.A.

Antes de passar a palavra ao autor do requerimento, Senador Wellington Fagundes, gostaria de ler o Requerimento nº 11, de 2017.

Requeiro, nos termos do art. 93, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de Audiência Pública, no âmbito desta Comissão, destinada a instruir o PLS 379/2016 que se encontra sob minha relatoria. O Projeto visa disciplina o repasse de recursos federais aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios para apoio às ações de defesa agropecuária.

Solicito que para a referida audiência sejam convidadas as seguintes autoridades:

- Secretário de Defesa Agropecuária, Sr. Luis Eduardo Pacifici Rangel;
- Diretor Geral da ADEPARÁ, Sr. Luciano Guedes; e Coordenador de Defesa Agropecuária da CNA, Sr. Décio Coutinho;
- Consultor da CNM, Sr. Mário Nascimento; e Presidente do CONSEAGRI, Sr. Ernani Polo;



- Consultor da CNM, Sr. Mário Nascimento;
- O economista Rafael de Freitas Cabral;
- Representante da CNI;
- Representante da FONESA;
- Representante da OCB;
- Representante do SEAD.

Sala da Comissão,
Senador Flexa Ribeiro

Ao mesmo tempo, peço ao Marcelo que veja com o Senador Flexa se há como reduzir esse número de convidados, porque começamos as audiências todos os dias às 14h e, com dez pessoas para discutir, pode chegar o horário da Ordem do Dia e não termos o sucesso que queremos. Mas, se S. Ex^a achar que tem de ser os dez, vou respeitar.

Em votação.

Os Senadores que concordam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovado.

Convido para tomarem assento os nossos convidados. O Sr. Fernando Mendes, Auditor Fiscal; o Sr. Hamilton Caputo Delfino Silva, Secretário de Controle Externo no Estado de São Paulo do Tribunal de Contas da União; Sr. Ronaldo Lázaro Medina; e Sr. Marcelo D'Antona. Sejam bem-vindos!

Antes de passar a palavra ao Senador Wellington, eu gostaria de informar aos nossos convidados que eles terão oito minutos para explanar sobre sua área e, após a pergunta do Senador autor deste requerimento e dos demais Senadores, terá a palavra para discutir o assunto.

Com a palavra o nosso Senador do Mato Grosso e do Brasil Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) – Senador Ivo Cassol, quero cumprimentá-lo em nome de toda Comissão e agradecer a presença de todos e que já foram chamados à mesa.

Para não delongar, vamos diretamente a esta audiência pública, que visa a avaliar as causas e consequências dos principais gargalos na liberação de carga containerizada nos portos brasileiros.

Sr. Presidente, senhoras e senhores convidados, o Tribunal de Contas elaborou o Aviso nº 32, de 2016, visando avaliar as causas e consequências dos principais gargalos na liberação de carga containerizada nos portos da Região Sudeste. A proposição foi submetida a esta Casa, e fui indicado para relatá-la no âmbito desta Comissão.

Ao tomar conhecimento do problema, confesso que fiquei bastante decepcionado com a morosidade observada nos procedimentos pertinentes indicados no documento produzido pelo TCU, que faz recomendações à Receita Federal e ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, visando sanar o problema. Percebi que a demora apontada afeta não apenas a logística de cargas containerizadas na Região Sudeste, mas, consequentemente, o transporte desse tipo de carga em todo Território nacional. Dessa forma, sugeri que o objeto desta audiência pública abrangesse também os portos das demais regiões do País.

No Brasil, os processos de liberação de cargas duram, em média, seis dias para a exportação e quinze dias para a importação. Isso implica mais estoque de produtos em trânsito, ou seja, mais caminhões para transferência de cargas e maior custo de



armazenagem. As empresas do ramo, diante da incerteza dos prazos, observam seus estoques se avolumarem, o que resulta em perda de competitividade.

Pela análise do referido aviso do TCU, a conclusão a que chegamos é que dois gargalos respondem pela maior parte do maior atraso na liberação de contêineres nos portos. O primeiro refere-se à tramitação da Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA), documento da Receita Federal do Brasil (RFB), que permite o transporte de carga do terminal portuário para os demais recintos alfandegados para que nesses se possa proceder à sua nacionalização. Os problemas principais são a exigência da presença do servidor da RFB para inserir os dados do caminhão e as numerações do contêiner e do lacre manualmente, a tramitação física de documentos até a alfândega e também a impossibilidade de o importador antecipar o preenchimento da Declaração de Trânsito Aduaneiro para movimentação imediata até os recintos alfandegados.

O segundo se refere ao processo de inspeção de embalagens pelo Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro) do Ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. Não há critérios objetivos para seleção, e as sanções pelo descumprimento de normas de sanidade vegetal são considerados irrisórias. Seria necessária uma lei para tratar da vigilância agropecuária internacional, porém o anteprojeto pertinente se encontra em elaboração no Ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento há mais de dez anos.

No intuito de reduzir os prazos de liberação das cargas containerizadas em todo Território nacional e, conseqüentemente, diminuir o custo Brasil, é que requeri a esta Comissão a realização da presente audiência pública. Quero agradecer a presença dos convidados e conto com a inestimável colaboração de V. Ex^{as} para chegarmos, pelo melhor caminho, a uma solução eficiente e rápida para retirarmos esse entrave da economia brasileira.

Pelo que sabemos também, cada dia que passa, a carga containerizada tem sido a alternativa mais usada, a ponto de ouvirmos falar da aplicação dos contêineres em todo tipo de carga, inclusive as cargas de grãos e outros. Essa é a grande evolução, inclusive com grandes navios. Enfim, tudo isso eu gostaria que fosse objeto das colocações dos expositores, até para que esta nossa audiência pública seja um meio a ser utilizado para a explicação não só do que está acontecendo no presente, mas principalmente como será no futuro.

Fala-se muito em contêiner para cargas mais especializadas, mas eu gostaria de ouvir da parte de V. S^{as} sobre o futuro, em termos de transporte de carga containerizada no Brasil e no mundo. Estamos adiantados? Temos mais o que fazer? Enfim, que vocês possam aproveitar a oportunidade para nos esclarecer, até porque cada audiência pública realizada aqui vira um documento. A nossa Consultoria vai analisar tudo isso, e poderá ser produzida até uma separata – temos adotado essa prática. E, inclusive, todos os expositores poderão, posteriormente, contribuir com esse documento.

Por isso, Sr. Presidente, quero agradecer imensamente V. Ex^a e dizer do dinamismo da nossa Comissão sob sua Presidência. Entendo que o Brasil está ganhando muito com isso.

Resolver os entraves de logística é fundamental para que possamos melhorar a produção agropecuária no Brasil. V. Ex^a é de um Estado produtor e sabe a importância dessa questão da logística nos custos, principalmente na nossa região.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Ivo Cassol. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RO) – Agradeço ao autor do requerimento.



Pode ter certeza, Senador Wellington, de que temos um custo Brasil muito caro. Infelizmente, quem acaba pagando a conta é o consumidor e, ao mesmo tempo, o produtor. Por quê? Na logística que temos, com os gargalos que temos, é importante diminuir a nossa burocracia, seja no comércio da carne ou da soja, por exemplo. Eu entendo – já fui prefeito e governador – que muitas vezes se criam dificuldades para depois se venderem facilidades.

Há muitas áreas do setor público, tanto municipal como estadual ou federal, em que há dez trabalhando em uma sala e, se for mandada a metade embora, não fará falta. Mas, infelizmente, a estabilidade acaba segurando, enquanto na iniciativa privada se trabalha com menos. Mas, mesmo assim, há muitos profissionais do Poder Público municipal, estadual e federal competentes e sérios, mas há outros que, se facilitar, ainda querem um concurso para se contratarem mais cinco ou seis. Então, essa é uma dificuldade.

Ao mesmo tempo, onde pudermos diminuir o gargalo e sermos competitivos em nível nacional e internacional – nas exportações, por exemplo – será importante, porque, caso contrário, perderemos mercado. Assim, o produtor deixa de ganhar, deixa de haver dinheiro circulando, deixa de existir. Então, o quanto puder diminuir, melhor.

Os nossos convidados se encontram presentes, conforme a solicitação de V. Ex^a, Senador Wellington.

Vou passar a palavra para o Auditor Fiscal Federal Agropecuário, Coordenador-Geral do Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional, Sr. Fernando Mendes, que terá oito minutos.

O SR. FERNANDO MENDES – Senador Ivo Cassol, Senador Wellington, colegas da Mesa, Dr. Hamilton, Dr. Marcelo, colega de batalhas diárias aqui, Dr. Medina, o Ministro da Agricultura compartilha integralmente o discurso do Sr. Presidente Ivo Cassol.

O Ministro Blairo tem defendido arduamente essa desburocratização, a simplificação de procedimentos no sentido de dar dinâmica maior às nossas exportações, em especial dos produtos do agronegócio brasileiro.

Quando falamos de importações, somos grandes importadores de insumos agrícolas. Então, nossos agrotóxicos, fertilizantes são importados, assim como sementes e mudas. Se a dinâmica da importação também está comprometida, de uma forma ou de outra, o agronegócio, o produtor rural, lá na ponta, vai sentir os reflexos desses custos.

Nesse esforço de desburocratizar e de simplificar procedimentos, tem havido, por parte do Governo Federal, um esforço coordenado de diversos atores nesse sentido. Receita Federal, Ministro da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), Ministro da Agricultura e Anvisa estão, vamos dizer, de mãos dadas, articulando soluções para que a dinâmica na liberação aduaneira seja melhor.

Eu destacaria uma iniciativa recente coordenada pela Receita Federal chamada Operador Econômico Autorizado em que se dá um tratamento diferenciado para as empresas que apresentam um histórico de conformidade, de *compliance*, diante das exigências que o Governo Federal impõe. Eu destacaria, ainda, a iniciativa do Portão Único de Comércio Exterior, coordenado pelo MDIC e pelo Ministro da Fazenda, através da Receita Federal, com a colaboração dos demais órgãos anuentes, em que as informações passam a estar disponíveis de forma mais ágil e mais rápida, e a tomada de decisão por parte do agente fiscalizador se torna mais eficiente. Então, acho que a preocupação da Comissão é adequada e vem sendo respondida, em certa medida, pela Administração Pública, pelo Poder Executivo.

Especificamente com relação ao trabalho conduzido pelo TCU, eu gostaria de destacar a qualidade do material produzido e a relevância em termos de contribuição,



para que a gente possa melhorar nossos procedimentos. Eu destacaria quatro pontos que foram indicados como recomendações.

A proposta da lei de sanidade agropecuária já foi elaborada pelo Ministério da Agricultura e encontra-se atualmente na Casa Civil, aguardando encaminhamento para o Congresso Nacional. É uma lei que trata de todos os aspectos de sanidade agropecuária na área vegetal do País. Eu tenho impressão que isso vai ter um impacto muito grande, um tema que certamente será objeto de discussão aqui na Comissão.

Um segundo ponto seria a lei que trata especificamente da lei de vigilância agropecuária internacional. Já existia um texto preliminar com a proposta, que, como o Senador destacou, vem sendo discutida há mais de dez anos, mas, quando a gente trata de vigilância agropecuária internacional, a gente está tratando de agrotóxico, que já tem uma lei específica, de fertilizantes, que já tem uma lei específica, de sanidade vegetal, que já tem uma proposta de lei específica. Então, é um tema muito delicado no sentido de apresentar, eventualmente, sobreamentos entre legislações diferentes. Então, não saiu em dez anos, porque, de fato, é um tema delicado, mas está sendo tratado pelo Ministro da Agricultura, dentro da Secretaria de Defesa Agropecuária, e a gente acredita que, quem sabe, até o final do ano esteja disponível na Casa Civil essa proposta.

Um terceiro tópico tratava dos procedimentos específicos com relação à fiscalização de embalagens em suporte de madeira. A norma era de 2004, na época em que foi feito o levantamento. Ela já foi revisitada, discutida com o setor privado e, publicada em 2015, começou a valer em 2016, entrou em vigor em 2016. É uma norma atualizada. Como toda norma sempre precisa estar em discussão e pode, sem dúvida, ser aprimorada. Mas é uma norma moderna, que prevê a figura do gerenciamento de risco, sendo a norma que nos atende hoje em relação à embalagem em suporte de madeira.

O quarto tópico seria justamente com relação à demanda de informática. O Ministério da Agricultura hoje, para impedir a entrada de pragas e doenças na área agropecuária no País, está presente em 110 unidades – são portos, aeroportos e unidades de fronteira espalhadas em todas as Regiões do País. Para que haja uma harmonização de procedimentos adotados pelas nossas equipes de fiscalização, é imprescindível a presença de sistemas de informática que nos auxiliem nesse sentido.

Essa também foi uma recomendação do TCU, de aprimorar essa ferramenta. Trago a notícia de que esta semana houve já a liberação do recurso para viabilizar uma parceria com o Ministério da Ciência e Tecnologia, junto com a Universidade de São Paulo (USP), e o cronograma é para até dezembro esse sistema já estar em operação. Então, já estamos prevendo ferramentas de gerenciamento de risco que vão dar uma dinâmica muito maior na execução da fiscalização.

Então, acho que, por parte do Ministério, seriam essas as palavras iniciais.

Agradeço ao Senador Ivo Cassol e ao Senador Wellington pela oportunidade de estar aqui discutindo o assunto.

O SR. PRESIDENTE (Ivo Cassol. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RO) – Obrigado, Dr. Fernando.

Antes de passar a palavra para o próximo convidado, eu só quero fortalecer, Dr. Fernando: leve nosso abraço a toda a equipe do Ministério da Agricultura, especialmente para o Ministro Blairo Maggi, que, além de estar hoje no cargo de Ministro, é Senador, foi Governador de Mato Grosso, e, no momento em que nós tivemos um problema, nós tínhamos o homem certo no lugar certo. Ao mesmo tempo, colocou a sua credibilidade para poder defender o nosso Brasil, defender o nosso produto, quando a concorrência mundial, na verdade, quer destruir. O Blairo Maggi e toda a sua equipe foram



esplêndidos. Além disso, também, ao Coronel Novacki, que é o Secretário-Executivo, que sempre está junto, ao lado do Blairo Maggi e de vocês, por toda a equipe, que teve sabedoria e humildade, Senador Wellington, ao estar destravando a burocracia, especialmente no setor produtivo.

Infelizmente, nos debatíamos com situações, com legislação ultrapassada, obsoleta, e o pessoal que entrava lá, entrava para fazer política, e o Blairo entrou para trabalhar, entrou juntamente com a equipe para poder diminuir a burocracia – e sem tirar a fiscalização, de maneira nenhuma. Fiscaliza-se, mas diminui-se a burocracia no meio de tudo isso, e quem ganha com isso é a população, ganha-se agilidade, ganha a produção, ganha todo o sistema.

Estão de parabéns! Eu fico feliz com isso. E tenho certeza de que o que está faltando nessa questão de contêiner, ou containerizado, como se diz, também se vai facilitar ainda mais esse trabalho. Então, leve nosso abraço e o parabéns a toda a equipe que foi formada pelo Senador Blairo Maggi e pelo Coronel Novacki.

Também está presente junto com a gente o Sr. Paulo Campani, Auditor Fiscal Federal Agropecuário e Coordenador-Geral substituto no Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional, e o Sr. Francisco Sadi, Auditor Fiscal Federal Agropecuário, também responsável pelos assuntos de área vegetal. Portanto, sintam-se em casa, sejam bem-vindos.

Nosso próximo convidado é o Sr. Hamilton Caputo Delfino Silva, Secretário de Controle Externo no Estado de São Paulo do Tribunal de Contas da União.

Seja bem-vindo e fique à vontade no seu tempo. Obrigado.

O SR. HAMILTON CAPUTO DELFINO SILVA – Ex^{mo} Sr. Presidente Ivo Cassol, Ex^{mo} Sr. Senador Wellington Fagundes, demais autoridades presentes, demais componentes da Mesa, senhoras e senhores, minhas saudações. É uma satisfação muito grande estar aqui, nesta Comissão, ter recebido esse convite para esta oportunidade de participar aqui. Para o Tribunal, para o TCU, constitui uma das mais nobres missões prestar esse auxílio ao Congresso Nacional no exercício do controle externo.

Eu havia me programado para fazer uma apresentação sobre os principais tópicos do trabalho do TCU. Vou passar de forma bem rápida para que possa fazer...

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) – Se V. S^a julgar importante, nós queremos aqui, como eu disse, ouvir tudo que for útil para esclarecimento, porque essa área também, eu creio, não é uma área de muito conhecimento por parte da população, principalmente dos produtores das *commodities* agrícolas. Então, conforme o entendimento de V. S^a, não vamos aqui limitar o tempo com rigidez.

O SR. HAMILTON CAPUTO DELFINO SILVA – O.k. Agradeço ao senhor.

Então, nesse trabalho, nós, da Secretaria – eu sou Secretário no Estado de São Paulo do TCU –, realizamos um trabalho que denominamos auditoria operacional nos gargalos para liberação de carga containerizada nos portos da Região Sudeste. Esse trabalho está dentro de uma série de trabalhos do próprio Tribunal, com foco em gargalos de infraestrutura e corredores logísticos. O TCU já fez trabalhos focando em gargalos no corredor sul, no corredor de exportação norte e trabalhos focando em gargalos físicos de infraestrutura, obras que precisam ser feitas. Esse nosso trabalho teve o foco principal na questão do corredor de exportação, nas operações de exportação e importação, com foco em procedimentos dessa natureza e que têm impacto no custo Brasil. Foi comentado aqui pelo Senador Wellington Fagundes, e essa foi a nossa preocupação.



Essa é uma preocupação fundamental do TCU nesse tipo de atuação. O TCU atua em várias frentes, e uma delas é mediante a realização de auditoria operacional, que visa a melhoria das políticas públicas, contribuir para a melhoria da política pública, contribuir para a melhoria da prestação do serviço público. No caso, a gente tem mesmo, dentro do Brasil, uma situação que é grave, no sentido de um elevado custo tanto para o exportador como para o importador. Então, o TCU, ciente disso, vem fazendo essa série de ações e programou também esse trabalho.

No caso, a nossa equipe procurou conversar com vários agentes. Está aqui ao nosso lado o Marcelo, que é da Abratec. A nossa equipe tem contato com as várias associações, com os vários terminais portuários, com agentes exportadores, com importadores, com o próprio porto, com a clientela do porto. A gente fez contato com todos eles, inclusive com a academia, com a Esalq e, conversando na Esalq, a gente teve acesso a alguns documentos que mostram que o custo de transporte é o mais importante de toda a cadeia de exportação.

Em visitas que fizemos aos terminais portuários e conversas com todos os operadores, analisando a própria operação do terminal, nós começamos a identificar alguns problemas. Existe uma publicação da própria Receita Federal que fala que o tempo médio de liberação de carga, assim como comentado pelo Senador Wellington Fagundes, o tempo médio de importação no Brasil é de 15,5 dias; para exportação é de seis dias. Para vocês terem uma ideia, a média no exterior dos portos de classe A mundial são três dias de importação. Então, nós estamos numa situação que é bem longe do que seria ideal. Há muito o que se fazer.

A partir disso, partindo da identificação de que existe uma relação muito estreita entre a ineficiência na liberação de cargas e o próprio custo de transporte... Por quê? Se você tem ineficiência na liberação, você tem o pátio dos terminais ocupado, você tem os caminhões demorando muito ali, dentro do pátio, você tem uma baixa produtividade de caminhão. Isso tudo é custo. Há uma série de outras implicações que importam em custo na eficiência do terminal, mas também custo para o importador e para o exportador.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT. *Fazendo soar a campainha.*) – Congestionamento.

O SR. HAMILTON CAPUTO DELFINO SILVA – Exatamente, congestionamento também, isso é abordado no nosso trabalho, a questão de vários desses caminhões também serem liberados ao mesmo tempo, isso gera congestionamento no horário de saída e questões parecidas.

Então, o objeto da auditoria foi avaliação dos principais gargalos para liberação da carga containerizada nos portos da Região Sudeste. A gente não quis só olhar o Porto de Santos, a gente também viu o porto do Rio de Janeiro e o porto de Vitória, para ter uma avaliação que desse uma representatividade maior. E o foco foi: ver, nesse processo de liberação de contêineres de cargas, quais são questões que são relevantes e impactantes, que processos de trabalho são relevantes e impactantes e que eventuais proposições de melhoria do TCU podem contribuir efetivamente para o ganho de eficiência, com redução do custo Brasil.

Nós identificamos nesse trabalho – e o trabalho concentrou nisso – três principais questões. Primeiro, como comentado, uma questão que envolve a Receita Federal, de trânsito aduaneiro: o procedimento utilizado para o trânsito de contêineres ainda não nacionalizados para recintos alfandegados fora da zona primária dos portos, a Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA). O que é isso? Muitos dos contêineres que chegam, o importador não os nacionaliza no próprio terminal, ele adota procedimentos no sentido de



que esse contêiner saia dali e vá para um armazém que se denomina zona secundária, que é um armazém fora da área do porto, e ele é nacionalizado lá. A Receita Federal tem um procedimento específico que envolve esse processo, que envolve também a Declaração de Trânsito Aduaneiro.

O outro, como comentado pelo Fernando, envolve o procedimento da inspeção de embalagens e suportes de madeira, que é um procedimento a cargo do Vigiagro, e uma outra questão que foi abordada nesse trabalho também é a cobrança, por parte dos terminais portuários, do THC 2 quando do envio da carga para recintos alfandegados fora da área do porto e seus possíveis efeitos anticoncorrenciais e nocivos aos usuários. Essa questão específica, dentro do TCU, teve um tratamento em separado. Esse processo ainda está correndo dentro do Tribunal, então, não vai ser objeto da minha fala aqui. A minha fala vai se concentrar nos dois primeiros pontos porque eles foram objeto de uma deliberação do Tribunal nesse processo.

Então, quando se olhou para a questão do procedimento de trânsito aduaneiro, o trabalho se concentrou em analisar que medidas podem ser adotadas para conferir maior celeridade a esse trânsito aduaneiro sob essa modalidade da DTA – existem outras modalidades de trânsito aduaneiro. E se identificaram basicamente três questões que seriam passíveis de melhoria:

- O fato de haver uma exigência de entrega física de documentos na Alfândega. Então, após a chegada do navio, o importador ou despachante tinha, na época, que levar documentos físicos, em papel, à Alfândega.

- A restrição ao registro antecipado da DTA-pátio (antes da atracação do navio). Quer dizer, o importador, o despachante, antes do navio chegar, de forma a antecipar todo o processo, não podia dar entrada nessa documentação e fazer o processo andar antes.

- Necessidade de atuação presencial de servidor da Receita no processo de liberação, no dia do trânsito, que foi identificado que não estava agregando muito ao processo.

A equipe comparou esse processo de liberação de carga para a zona fora do porto com outro processo da própria Receita de liberação de contêineres nos terminais, para armazéns que estão na própria zona portuária, que seguem um procedimento que é denominado DTe (Declaração de Transferência Eletrônica). Ao fazer essa comparação, que, na verdade, envolve procedimentos de ordem física muito semelhantes, o que se constatou é que, em média, um caminhão que entrava no terminal para tirar um contêiner e levar para um armazém que estaria fora da zona portuária levava, em média, quatro horas e meia. Já no outro, em que o caminhão chegava para tirar um contêiner semelhante, mas esse contêiner ia para um armazém dentro da área portuária, esse procedimento levava só cinquenta minutos.

Por que isso? Porque nesse outro procedimento a entrega de documentos é por via eletrônica; quando o contêiner chega, o terminal já sabe para onde esse contêiner vai, então ele já aloca esse contêiner de forma a facilitar seu trânsito, e é tudo via sistema. Não há, nesse caso, necessidade de atuação presencial, física, de um servidor da Receita. Então, foi utilizado esse outro procedimento como parâmetro e, pegando essa diferença de horas – num caso, quatro horas e meia, no outro, cinquenta minutos, isso dá três horas e quarenta minutos – e pegando dados em termos de hora parada de caminhão, só fazendo esse exercício bem mais simples, já se chega num impacto estimado de cerca de R\$17 milhões sobre o custo de transporte, por ano, apenas no Porto de Santos, isso sem falar nos demais custos envolvidos.



Em função das constatações, o Tribunal fez essas recomendações à Receita Federal: priorizar e garantir recursos para implementar a anexação eletrônica de documentos ao processo de liberação de contêineres por DTA; promover alterações em normas e sistemas de tecnologia para permitir que o registro da DTA-pátio seja realizado antes da chegada dos navios e também promover alterações em normas e sistemas de tecnologia para, nos processos de liberação de contêineres por DTA, transferir para os terminais portuários a responsabilidade pela inserção em sistema dos dados do caminhão, quer dizer, sem a necessidade da presença, da atuação física do servidor da própria Receita.

No outro caso, em que se examinou o processo de trabalho a cargo do Vigiagro, o processo de separação dos contêineres para fazer a inspeção das embalagens e suportes de madeira, o trabalho realizado pela fiscalização identificou também três fatores determinantes para a ineficiência do processo. O primeiro, como comentou o Fernando, é a questão da legislação desatualizada. Essa legislação, para fins de imposição de sanções... Para vocês terem uma ideia, é um decreto de 1934, que tem lá valores de multa que, em função de todas as atualizações monetárias, hoje são praticamente irrisórios. Então, na verdade, não há...

(Soa a campanha.)

O SR. HAMILTON CAPUTO DELFINO SILVA – ... uma forma de se aplicar sanções e, com isso, inibir a prática indevida. O que é a prática indevida? É o país de origem não fazer o tratamento fitossanitário na madeira a que seria obrigado.

Com destaque do seguinte: o Tribunal já havia feito um trabalho no Vigiagro em 2004, e saiu uma deliberação em 2006 que já recomendava ao Ministério da Agricultura que procedesse à atualização legislativa de forma a propiciar ao Vigiagro, ao órgão incumbido dessa fiscalização, instrumentos para poder aplicar as devidas sanções.

Um segundo ponto foi a questão da ausência de critérios objetivos de análise de risco para seleção de contêineres a serem inspecionados. E o que é isso? O que se constatou? E volto a dizer: nós trabalhamos com três portos, o Porto de Santos, Rio e Vitória, e você tinha situações bem díspares entre esses portos. Na verdade, todo o critério de seleção dos contêineres que seriam inspecionados dependia do *feeling*, da sensibilidade do auditor que estava lá. Então, identificou-se uma oportunidade de melhoria nesse sentido, que seria mediante a instituição de critérios de análise de risco, que, na verdade, é a sistemática utilizada nos portos ao redor do mundo.

No caso, havia uma queixa muito grande por parte de todos os operadores e dos importadores também no sentido de que estaria havendo uma sobrefiscalização, um percentual muito grande de contêineres separados para fiscalização. À época, a média de contêineres que eram separados para fiscalização no terminal de Santos... Imaginem, o terminal de Santos é o maior, ele é responsável por quase um terço da balança comercial brasileira. Então, de todos os contêineres que chegavam lá, em média, 50% eram separados para fazer essa inspeção. Foi feita uma simulação, usando um estudo que utiliza uma ferramenta de análise de risco e, com base nessa simulação, identificou-se que, em se aplicando uma ferramenta de análise de risco, poder-se-ia reduzir esse percentual, essa quantidade de contêiner separado para inspeção em mais de 40%. Então, só pegando isso e também fazendo um exercício, atribuindo... Porque cada deslocamento desse contêiner para inspeção é objeto de cobrança de uma tarifa pelo terminal junto ao importador. Só pegando o que poderia ser reduzido em termos de seleção de contêineres a serem fiscalizados caso se utilizasse um procedimento de



análise de risco e multiplicando pelo valor da tarifa, gerou-se uma estimativa de economia anual potencial de cerca de R\$40 milhões.

E uma outra questão que foi abordada também no trabalho foi a questão de ausência de padronização mínima de inspeção de *pallets* e suportes de madeira nos portos brasileiros. Por que isso? Em Santos, havia esse procedimento que gerava esse percentual de, em média, 50% dos contêineres serem separados para inspeção. Em compensação, em Vitória, o percentual de contêineres que eram separados era inferior a 2%. Isso traz um risco alto, altíssimo, é uma situação que foi considerada, no nosso trabalho, como uma situação até alarmante, na medida em que você tem uma legislação que busca assegurar esse controle sanitário, mas, na verdade, num determinado porto, 98% dos contêineres que estão entrando não estão sendo fiscalizados. Isso gera uma preocupação muito grande.

Então, em função dessas constatações, o TCU determinou ao MAPA, Ministério da Agricultura, três providências. Primeiro, que encaminhasse, em 60 dias, o comprovante de encaminhamento à Casa Civil dos anteprojetos para substituição desse decreto de 1934, bem como desse que cria a lei da vigilância agropecuária internacional.

Determinou que se enviasse também um plano de ação que contemplasse a atualização da IN 4/2004 para permitir a utilização de critérios de análise de risco para a seleção de contêineres a serem inspecionados.

E uma última: também um plano de ação com cronograma de implementação, que tem a ver com o que o Fernando comentou da questão da informatização, do módulo “embalagem de madeira” nesse SIGVIG – SIGVIG é o sistema informatizado utilizado pelo Vigiagro – em cada porto. E esse plano de ação tinha que conter as etapas, prazo e o nome dos responsáveis, bem como o prazo final para implementação.

O que nós já recebemos de informação por parte tanto da Receita como do Ministério? O TCU profere as suas deliberações e nós, como unidade técnica, fazemos o monitoramento do cumprimento dessas determinações.

Então, no caso da Receita, nós recebemos uma comunicação informando que aquelas três recomendações que foram proferidas pelo TCU, pelo acórdão do Tribunal, serão integralmente atendidas quando da efetiva implementação de um projeto que se encontrava em curso, que visa permitir a utilização do Lacre Eletrônico para Monitoração Aduaneira (LEMA). Não vou entrar em maiores detalhes porque nós temos aqui um representante da Receita Federal, que poderá detalhar mais em que consiste esse procedimento.

Por parte do Ministério da Agricultura, nós recebemos também uma comunicação em que dizia que haveria o encaminhamento do anteprojeto de lei da vigilância agropecuária internacional à Casa Civil no prazo de 90 dias. Esse documento que a gente recebeu é do ano passado. E um segundo ponto foi que houve essa edição de uma nova instrução normativa, já mencionada aqui pelo Fernando, que substituiu a IN MAPA 4, e houve, sim, uma evolução neste sentido: ela passa a prever a seleção de contêineres a serem inspecionados com base em análise de risco e estabelece critérios de análise de risco a serem adotados para essa seleção.

(Soa a campainha.)

O SR. HAMILTON CAPUTO DELFINO SILVA – Então, isso é um avanço identificado.

Em relação à questão da informatização, a informação que nos chegou foi de que, a despeito do esforço da Coordenação Geral do Vigiagro e da já comprovada eficiência



desse módulo implementado dentro do sistema, apenas os Portos de Santos/SP e de Imbituba/SC haviam aderido à utilização do sistema. E é colocado que a efetiva implementação do módulo depende do interesse do operador portuário, diante da ausência de previsão legal quanto à obrigatoriedade da prestação de informação dessa natureza. Isso é preocupante, porque aí remete também ao próprio anteprojeto de lei, que ainda não foi enviado para a Casa Civil.

Eu quero ressaltar que essa questão é uma questão de suma importância para o Tribunal. O acompanhamento do cumprimento dessas recomendações e determinações vai ser feito pela nossa unidade técnica com prioridade, e a gente deve entrar em contato tanto com o Ministério da Agricultura como com a Receita Federal para que sejam atualizadas essas informações em relação a como está esse processo no momento atual.

Eu agradeço e me coloco à disposição para algumas questões que a gente possa esclarecer posteriormente.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) – Imediatamente, vamos dar sequência, passando a palavra ao Sr. Ronaldo Lázaro Medina, Subsecretário de Aduana e Relações Internacionais da Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda (RFB/MF).

O SR. RONALDO LÁZARO MEDINA – Sr. Senador Ivo Cassol, eu gostaria de, na pessoa de V. Ex^a, cumprimentar os membros desta Comissão. Também cumprimento o Sr. Fernando Mendes, do Vigiagro; o Sr. Hamilton Caputo, do TCU; o Sr. Marcelo D'Antona, do setor privado; as senhoras e os senhores.

Inicialmente, vou fazer algumas considerações sobre o tema. O tema desta reunião, desta audiência é da mais alta relevância, então parabéns a Comissão pela preocupação e o esforço no tratamento desse assunto, que é de interesse nacional e que importa diretamente para a competitividade não apenas da agricultura, mas de todos os setores econômicos brasileiros.

Logística significa custos; logística significa incerteza. Portanto, o tratamento, a utilização dos processos logísticos é essencial para a redução de custos, a redução das incertezas nos processos de negócios e, portanto, o aumento da competitividade.

Dito isto, eu gostaria de dizer que nós, a Receita Federal, juntamente com a Secretaria de Comércio Exterior, o Vigiagro, a Anvisa, o Ministério da Defesa, a Polícia Federal, e vários outros órgãos que têm alguma intervenção nos processos de comércio exterior, estamos hoje e já há alguns anos firmemente empenhados em um grande projeto de integração e de otimização do comércio internacional, que hoje é um programa de governo dos mais importantes, que é o Programa Portal Único de Comércio Exterior. Dentro desse programa, como o Dr. Fernando Mendes já fez referência aqui, há um grande esforço de integração, modernização, harmonização de procedimentos que permitam um tratamento mais célere, menos custoso a todos os processos logísticos, tanto na importação quanto na exportação, e que aproveitem todos os operadores do comércio exterior.

Então, esse é um primeiro elemento: o envolvimento, o compromisso da Receita Federal com a melhoria dos processos logísticos e com o sucesso desse grande programa de governo que é o Programa do Portal Único de Comércio Exterior. Programa este que já fez algumas entregas. Inicialmente, uma medida de transparência permitiu o acompanhamento dos processos de despacho aduaneiro através de aplicativos de *smartphone* que permitem aos operadores acompanharem a evolução dos seus despachos nos portos, nos aeroportos, permitindo-lhes ter informação em tempo real para que possam tomar medidas efetivas para acelerar o processo logístico.



Outra entrega importante é a recepção digital de documentos. Até o final de 2014, se não me engano, nós tínhamos praticamente todos os documentos que eram recepcionados nos despachos aduaneiros em papel, o que é logisticamente complexo. Por quê? Porque alguém tem que levar um papel a uma repartição, e isso envolve tempo. E a circulação do papel envolve também sempre algum problema numa repartição qualquer, mesmo dentro do setor privado. Para o papel sair de uma sala e ir para outra, é preciso que alguém faça isso, ou seja, é um processo que não é automático. Então, com a recepção eletrônica de documentos, também a distribuição desses documentos passou a ser toda automatizada, dando celeridade aos processos. Isso é também mais uma entrega do Programa Portal Único de Comércio Exterior. E, por fim, agora em março, uma entrega que é a Declaração Única de Exportação, vai viabilizar a consolidação do documento chamado Registro de Exportação (RE) também em um único documento, integrado com o sistema de controle de carga na exportação. Todo esse processo novo vai reduzir tempo e custos e vai oferecer mais certeza, transparência em todo o processo de exportação.

Até o final do ano, nós temos algumas entregas também, dentro do portal, relacionadas a importação. Mas isso está fora do objeto aqui da nossa discussão. Vou-me referir a elas, eventualmente, apenas se necessário.

Mas, enfim, no tocante aqui ao tema, basicamente, que é o tema do trânsito aduaneiro, da chegada de contêineres aos portos, e que não são desembarcados nos portos, são transportados para outros recintos em pontos interiores do País para posterior despacho de importação, nós temos efetivamente vários problemas apontados aqui no relatório do TCU. A Receita Federal reconhece esses problemas. É um sistema antigo, construído ainda na década de 90, com uma plataforma tecnológica de então, muito difícil de ser alterado.

Nós estamos promovendo todo o processo de modificação do trânsito aproveitando o projeto do Portal Único de Comércio Exterior. Por exemplo, a Declaração de Importação vai ser também uma Declaração de Trânsito. Então, nós vamos ter os processos todos modificados a partir também do Portal Único de Comércio Exterior. E isso vai dar também agilidade, celeridade a todo o processo.

Mas falando pontualmente, para ser objetivo, três pontos o TCU destacou em seu relatório – aliás, um trabalho muito benfeito. Primeiro, recepção de documentos. Hoje, como eu disse, no trânsito, ainda a recepção é documental. Nós estamos trabalhando para que ela tenha o mesmo tratamento dos demais documentos do despacho aduaneiro tanto na exportação quanto na importação, que é a recepção digital de documentos. Ou seja, é uma entrega de documentos que é feita por escaneamento dentro da própria empresa. Não há nenhum esforço de transporte desses documentos. Isso não está restrito a horários de funcionamentos de repartições públicas ou horários de funcionamento do terminal portuário. Enfim, a recepção eletrônica de documentos é, de fato, uma novidade aplicada já na importação e exportação e que vai ser aplicada também para o trânsito aduaneiro. Está em processo. Esperamos até o final deste ano ter isso concluído.

Há também uma proposta de se permitir que o início do despacho do trânsito, ou seja, o registro da Declaração de Trânsito possa ocorrer ainda antes de a carga ser desembarcada no porto.

(Soa a campainha.)



O SR. RONALDO LÁZARO MEDINA – Isso também está em processo. Nós chamamos isso de "despacho sobre águas". Até o mês de setembro nós devemos entregar o despacho sobre águas para as importações ordinárias, ou seja, aquelas que são desembarcadas no próprio porto onde desembarcam. Mas também isso vai beneficiar os trânsitos aduaneiros. Então, temos um processo em franco desenvolvimento para isso.

Com relação ao terceiro ponto, o problema é que a inserção de dados do veículo e do lacre nos contêineres para terem início os trânsitos aduaneiros até hoje é feita pelos funcionários da Receita Federal, ou seja, dois fiscais da Receita Federal, nos portos. Isso hoje representa um gargalo em face do movimento de contêineres, do movimento de cargas, que cresceu e vem crescendo ao longo dos anos. Uma solução lá da década de 90 acabou se tornando ultrapassada em face do crescimento exterior em duas décadas. Então, há necessidade de isso ser alterado, de fato.

Estamos trabalhando. Há um projeto em que há duas alternativas. Uma é exatamente esta do lacre eletrônico, em que o lacre sinaliza a lacração, a informação do lacre. Automaticamente, através de um receptor de antena no terminal, permite-se o início automático do trânsito. E também a antena do destino permite captar a chegada do veículo. Ou seja, não há necessidade de intervenção humana no processo. Então, para isso, de fato, existe um projeto.

Existem também outras possibilidades de tratamento quando não é necessário usar lacre eletrônico – esperamos que seja a maioria dos casos –, que é a informação oferecida, introduzida no sistema pelo próprio depositário, ou seja, pelo próprio responsável pela operação do recinto aduaneiro...

(Soa a campainha.)

O SR. RONALDO LÁZARO MEDINA – ... tanto na partida quanto na chegada do contêiner.

Então, de fato, existem esses processos que estão sendo desenvolvidos para entrega ainda este ano.

Temos umas dificuldades de ordem financeira como todos os órgãos têm. Na semana retrasada, tivemos um corte, um contingenciamento de mais de 40% em nosso orçamento, e isso tem acontecido ano após ano, o que tem dificultado o nosso programa de trabalho, muitas vezes, atrasando projetos. Mas, enfim, persistimos e devemos, sim, este ano pelo menos ter a recepção eletrônica de documentos no trânsito e o despacho sobre águas. Pelo menos, desses três pontos, acho que conseguiremos chegar ao final do ano com dois deles entregues.

Agradeço, mais uma vez, a oportunidade, Senador, e encerro aqui a minha participação se não houver nenhum outro questionamento.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) – Na sequência, então, com a palavra o Sr. Marcelo D'Antona, membro do Conselho de Administração da Associação Brasileira de Terminais de Contêineres de Uso Público e também Diretor da Empresa Santos Brasil Participação S.A. (Abratec).

O SR. MARCELO D'ANTONA – Boa tarde a todos.

Eu quero começar cumprimentando o Senador Wellington; o Senador Ivo Cassol; o Secretário do TCU Hamilton Silva, aqui presente; o Dr. Fernando, representante do Ministério da Agricultura; o Dr. Medina, Subsecretário da Receita Federal do Brasil; e os demais colegas aqui do setor privado e membros da Administração Pública.



A Abratec é uma associação brasileira de terminais de contêineres nos portos organizados do Brasil. O Senador Wellington chegou a fazer um comentário de que é uma atividade pouco conhecida, a dos exportadores e importadores, do público em geral. Por conta disso, eu vou me permitir me deter um pouco explicando o que nós fazemos, o que nós somos.

A Abratec é uma associação que congrega empresas privadas, de capital nacional, de capital estrangeiro, de combinação entre essas duas modalidades, com membros, com sócios, associados em todas as regiões do País. Então, há associados da Abratec em todos os portos. Empresas de vários portes: empresas que operam um terminal de contêiner, empresas que operam dezenas de terminais de contêiner no teatro global, mundo afora. Então, é uma entidade que congrega uma variedade de experiências bastante interessante.

A melhor definição que já ouvi de um terminal de contêineres é que é um sistema de transferência de cargas intermodais. É uma coisa simples. A gente tem que pegar a carga que vem de um navio e distribuí-la para caminhões, para trens e para os veículos que vão levar as cargas aos seus destinos. E, na mão da exportação, é o contrário, é receber a carga a partir de vários modais terrestres e colocar essa carga em um navio que vai entregá-la nos vários mercados globais. É uma atividade simples. E quanto menos impacto e quanto menos custo ela causar, melhor. Então, é bom que a gente não seja conhecido. É sinal de que a gente não está causando muito problema para ninguém, por enquanto.

O nome do nosso jogo hoje é eficiência e capacidade. Eu digo isso porque há duas tendências simultâneas. A primeira delas é o incremento da containerização das cargas, que foi citada pelo Senador Ivo Cassol. É uma realidade. Cargas que, no passado, não se imagina que fossem ser transportadas em contêineres, por conta do custo e das inconveniências do transporte de contêineres – pequenas quantidades, oferta pouco abrangente –, hoje são maciçamente embarcadas em contêineres. Por exemplo, o açúcar, a produção de açúcar é cada vez mais exportada em contêineres; cereais, o milho é cada vez mais embarcado em contêineres. O fato é que, de modo geral, nos portos, a gente vem observando que a tendência é o crescimento da containerização das cargas, dos volumes de cargas containerizadas movimentadas nos portos brasileiros. Isso vem crescendo sempre, ano a ano.

No Porto de Santos, por exemplo, a gente vem observando que, nos últimos anos, a cada ponto de variação no nosso PIB, a cada ponto de crescimento da nossa economia, a movimentação de contêineres cresce mais do que a movimentação da economia naquele período. Se o PIB cresce 1%, o movimento de contêineres cresce entre 2,5% e 3%. Essa tendência é de décadas e continua se acentuando.

Outra tendência é o aumento na oferta da disponibilidade dos navios que transportam esses contêineres. Há um processo hoje de emprego de navios cada vez maiores em busca de ganhos de custo, economia de escala, basicamente. Na década de 90, os navios que operavam no Brasil tinham capacidade de transportar, cada um deles, alguma coisa em torno de 4 mil, 5 mil contêineres. Hoje, navios com capacidade para 18 mil contêineres fazem as rotas globais. E esses navios já começam a chegar aos portos brasileiros.

Então, os terminais de contêineres têm que estar preparados para atender a demandas de movimento de contêineres cada vez maiores, ano a ano, e operar navios cada vez maiores, ano a ano. Isso implica em demanda de áreas cada vez maiores, que não estão disponíveis. A atividade de um terminal de contêiner tem um custo elevado, é



uma atividade de capital intensivo, que demanda berços de atracções, que demanda pátios para empilhamento e armazenamento de contêineres, e o custo social, ambiental, financeiro de disponibilizar essas áreas para os portos é sempre muito alto e crescente. Então, a oferta de áreas para as instalações de contêineres é limitada. A oferta de berço é limitada. Como a demanda é crescente, a solução é a eficiência. Você tem que aumentar sua eficiência para conseguir lidar com esses movimentos maiores.

E aí eu queria fazer um agradecimento especial e apontar a qualidade do trabalho que o TCU realizou nos portos da Região Sudeste. O trabalho foi feito com um detalhismo, com uma profundidade muito grande, e o diagnóstico que saiu dali – os problemas apontados, mas principalmente o valor das soluções ali apontadas – é muito bom.

Um comentário que eu queria fazer é que o diagnóstico foi feito com base no trabalho de 2014. De lá para cá, em função até mesmo das recomendações que o TCU fez, houve uma conjunção muito favorável... O Dr. Medina chamou de entregas, não é? Os órgãos intervenientes do comércio exterior, a Receita Federal, o Ministério da Agricultura, o Ministério da Indústria e Comércio, todos eles arregaçaram as mangas, foram trabalhar em conjunto e trouxeram soluções que já têm hoje seus efeitos práticos.

Um exemplo disso é que, na época em que o trabalho foi feito, Dr. Hamilton – não sei se recorda disso –, se apontou que o Ministério da Agricultura tinha um percentual de seleção de contêineres para conferência extremamente elevado, 50%. De lá para cá, o Ministério da Agricultura – o Dr. Fernando comentou isso – implementou um sistema, o Sigvig...

(Soa a campainha.)

O SR. MARCELO D'ANTONA – ... o sistema de gerenciamento das operações do controle sanitário, e esse percentual de inspeção, que era de 50%, caiu para 20% hoje. A nossa experiência hoje está em torno de 20%. Eu atribuo isso, sem dúvida nenhuma, às ferramentas de gestão de risco que vocês devem ter implementado e começado a usar.

Eu estou me estendendo um pouco além do tempo. O fato é o seguinte: eu queria trazer uma mensagem positiva. A situação de 2014, comparada à situação de 2017, não é a mesma, houve sensíveis melhorias. E eu tenho certeza de que, se o diagnóstico fosse feito novamente, o acompanhamento – aliás, é parte do trabalho do TCU fazer esse acompanhamento –, poderia se identificar que houve melhorias concretas. E nós, como operadores dos portos, percebemos esses efeitos no dia a dia.

Essa era a mensagem que eu queria trazer inicialmente. Continuamos aqui na discussão.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) – Queremos aqui esclarecer que estamos no *site* da Comissão de Agricultura...

O Presidente chegou. Já vou convidá-lo para estar aqui.

O *site* é: senado.gov.br, no YouTube.

Sr. Presidente, antes de retornar a Presidência a V. Ex^a, eu queria agradecer o trabalho dos servidores da Casa: Consultor Henrique Salles Pinto, que será o responsável por elaborar o material posteriormente; Marcelo Varela, que é o Secretário da Comissão; Leomar Diniz, Secretário Adjunto, Itamar Melchior Junior, Assistente; a Stephany Gois, também Assistente da Comissão; Cleber Fernandes, que é analista legislativo, da Liderança do PR; e também a minha assessora assistente Jéssica Detoni.

Temos aqui várias perguntas.

Sr. Presidente, V. Ex^a...



(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) – Eu tenho aqui algumas perguntas que foram feitas e vou tentar fazê-las logo em bloco, para sermos mais rápidos.

A participação de Claudio Miranda, do Rio de Janeiro: "Nosso país é capitalista e temos que concorrer com outros países em iguais condições".

Aí ele quer se referir aos principais gargalos para liberação de carga containerizada nos portos do Brasil. E diz: "Eu penso que há necessidade da modernização do sistema". Isso já foi abordado, mas cada um pode fazer o comentário posteriormente.

"Fomentar o modal ferroviário para escoamento da produção" – isto é o que diz Raphael Aquino, do Distrito Federal.

Há a participação do Jonas Severo, do Rio Grande do Sul: "Quando o processo fica por demais burocratizado a ponto de necessitar um despachante para realizar a operação e onde tudo é taxado, fica exposta a necessidade de melhorias no processo."

Também há a participação do Eugenio de Jesus Bastos, também do Rio de Janeiro, na mesma linha, no sentido de fomentar a modernidade no processo.

Eu creio que citei aqui o Cláudio Miranda, do Rio de Janeiro. E há ainda o Ricardo Brasil, de São Paulo: "Você acha que é interessante para uma Petrobras, para as concessionárias de pedágios incentivar os modais ferroviários e fluviais? Neste País, sempre terá a luta pelos próprios interesses. Por isso que vemos hoje esses escândalos. Obra no rio e em estrada de ferro não gera propina."

Não tem muito a ver com o nosso tema, mas há outra pergunta aqui também de José Eduardo Guilhaumon, de São Paulo: "Privatizar todos os portos brasileiros urgente! Essa é a solução!"

Mateus Pereira Martins: "Melhorar as estradas. Esse é o principal gargalo. É triste ver caminhões atolados, transportando soja, em estradas abandonadas, esquecidas. Grande desperdício de mão de obra, de bons negócios e de riqueza." Esta aqui é de Mateus Pereira Martins.

De Leo Santos, do Maranhão: "Excesso de papelada, mau estado de conservação das estradas encarecendo toda a logística, burocracia e 'chefias' sem fim devem ser totalmente eliminadas. Na verdade, entre os burocratas, funcionários públicos e 'zelosos' integrantes da máquina estatal não há experts."

Lucimar Galvão, de São Paulo: "Nosso País se tornou extremamente burocrático e pouco funcional. Tudo é difícil, e as leis só complicam e encarecem a vida do pobre e do trabalhador honesto. Nada é feito para melhorar os transportes, ruas conservadas, vias fluviais, ferrovias, etc."

Aqui ainda temos também presente o Sr. Paulo Campana, auditor fiscal federal, se quiser usar a palavra, e o Francisco Sadi, auditor fiscal federal agropecuário. Ele é responsável pelos assuntos da área vegetal. Se quiserem se manifestar... Se não, já passamos aqui a palavra.

Eu gostaria de convidar o Presidente para assumir novamente o seu posto.

O SR. PRESIDENTE (Ivo Cassol. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RO) – Fica a critério dos convidados responder ou não essas perguntas feitas pelo Senador.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) – Sr. Presidente, nós tínhamos aqui duas perguntas, elaboradas pela Consultoria, que eu creio que foram respondidas pelos que aqui já se manifestaram.



Todos que estiveram aqui nos orientaram sobre toda essa angústia que é modernizar os nossos portos e, é claro, trazer mais competitividade às nossas exportações. Mas o que me traz aqui também ânimo é ver nas falas que nós estamos conseguindo fazer o dever de casa, inclusive na participação aqui do Marcelo, reconhecendo o papel do Governo.

Então, eu creio – inclusive, é alguma colocação da crítica – que nada melhor do que o processo que tivemos aí da carne fraca. Acho que foi uma demonstração, porque nós tivemos já audiências aqui, do que eu disse aqui nesta própria Comissão: há males que vêm para bem. Foi uma oportunidade de o Brasil mostrar para o mundo... Porque esse problema não foi de fora para dentro, foi de dentro para fora, ou seja, foi provocado pelo próprio Brasil. E aí foi uma demonstração que nós tivemos. Quero registrar também o trabalho do Ministério da Agricultura, como um todo, mas a liderança do Senador Blairo Maggi, como experiência, de conduzir a equipe e, também, de forma rápida, ir ao mercado mostrar que não era nada daquilo. Talvez tenha havido algum exagero na hora de se colocar uma notícia, mas nós tivemos a oportunidade de mostrar que o Brasil tem uma indústria altamente competitiva. Nós exportamos hoje para centenas de países, temos uma indústria frigorífica extremamente forte, uma cadeia produtiva, desde a base, do produtor – do pequeno ao grande produtor –, mas principalmente um sistema integrado no Brasil, que é um exemplo também no mundo. Tudo isso fortaleceu e mostrou para o mercado externo e também para o consumidor brasileiro que nós temos produtos de qualidade.

Precisamos avançar, claro; temos muito o que avançar. Mas, quando se fala em uma inspeção, é claro que vêm os questionamentos. Lá na ponta: tem direito de ter o leite vendido ambulante? Não. Mas você tem que ter tudo no supermercado, com código de barra? Eu penso que tudo é um processo de evolução, e cada vez mais se demanda a necessidade de uma inspeção, a questão da vigilância sanitária, a questão da saúde. E, quando a gente fala de saúde, é saúde humana e animal, porque a coisa está entrelaçada. O alimento tem que ser produzido com qualidade, e, para se produzir com qualidade, ela tem de existir também desde o início, da produção até a semente que se vai produzir para produzir o produto, do alimento que vai para o animal – a gente fala tanto da proteína animal para alimentação humana, mas também para os animais domésticos – enfim, e tudo mais.

Penso que tudo isso aqui que estamos discutindo é exatamente aquilo que é a capacidade do Brasil de inovar e de melhorar. E, por isso, penso que a fala de todos vocês vêm em uma mesma mão, em uma mesma linha. Ou seja, o papel do Tribunal de Contas é estar investigando, averiguando. Mas eu conversava ali, rapidamente, com o Fernando, e ele dizia que o número de contêineres que são fiscalizados está diminuindo. Por quê? Porque está aumentando a credibilidade do serviço e também está aumentando a responsabilidade, eu diria. Quem vai exportar um produto sabe da responsabilidade do nome da empresa, se aquele produto que está lá é de qualidade, porque ele pode, amanhã, sofrer embargo lá fora, enfim.

Então, eu tenho aqui muito mais como consideração da minha parte e gostaria de ouvir a todos – cada um teve oportunidade de falar, em função das perguntas também –, principalmente pelo documento que nós vamos produzir aqui, da nossa consultoria. Após isso, nós vamos, inclusive, mandar *e-mail* para todos para que vocês possam contribuir com esse material a ser finalizado. Então, eu gostaria de ouvir aqui, inclusive, se há alguma pergunta que vocês possam estar fazendo entre vocês mesmos. De repente, uma coisa pode ser esclarecimento da outra.



Mas eu fiquei bastante... Aqui as perguntas seriam inclusive na cobrança: por que tanto tempo? Por que dez anos para se chegar a uma legislação? O Dr. Fernando já respondeu, de forma indireta, mas pode ser feita a finalização, até em termos de esclarecimento, para o nosso documento.

Então, Sr. Presidente, agradeço aqui, da minha parte, a tolerância e, inclusive, a presença de V. Ex^a aqui. Estava um barulho danado ali, e eu perguntei para o nosso Secretário da Comissão o porquê, se havia algum microfone a mais. Não; é a instalação da CPI da Previdência, que está ali, agora, já começando então com o barulho. Eu penso que no Brasil nós temos que nos modernizar em tudo, claro, mas é através do diálogo e, principalmente, da valorização do trabalho de cada um. Não pode o setor privado estar competindo com o setor público. O setor privado precisa do setor público, e o setor público precisa, é claro, da produção, porque é assim que a gente vai gerar emprego e valorizar também a garantia, o selo de garantia do nosso produto.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Ivo Cassol. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RO) – Eu agradeço ao autor do requerimento e também a presença dos convidados.

Comunico que, no dia 13 de maio de 2017, próxima quarta-feira, às 9h, no auditório Petrônio Portela, esta Comissão de Agricultura e Reforma Agrária, do Senado Federal, com a participação da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural, da Câmara dos Deputados, realizará uma audiência pública com a finalidade de debater os possíveis efeitos no agronegócio brasileiro do recolhimento, por parte do empregador rural pessoa física, de contribuição para o Fundo de Assistência ao Trabalhador Rural (Funrural).

Informo ainda que, no dia 9 de maio do corrente ano, às 15h, o Ministro da Fazenda, Henrique Meirelles, agendou reunião naquele Ministério com a presença deste Senador – quero aproveitar e convidar o Senador Wellington Fagundes, e também fica o nosso convite para o Senador Moka, para o Senador Raupp, enfim, para os demais Senadores que fazem parte desta Comissão e que queiram participar dessa audiência com o Ministro da Fazenda, juntamente com o Presidente da CRA, que sou eu – e também do Deputado Sergio Souza, Presidente da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural, da Câmara dos Deputados, bem como do Deputado Luis Carlos Heinze, que também vai estar presente. Estaremos juntos para debater com o Secretário da Receita Federal, Jorge Rachid, sobre esse assunto que hoje, infelizmente, tem tirado o sono não só dos produtores de soja do Mato Grosso, Senador Wellington, mas também da pecuária brasileira, dos produtores de frango, dos produtores de arroz, enfim, de suínos, do Brasil inteiro.

Porque havia sido suspenso... Imaginem hoje esses agricultores, que já vêm no vermelho... Porque hoje o produtor de soja tem uma defasagem no preço. Quem vendeu no futuro a soja vendeu a R\$86, e quem está vendendo agora está vendendo a R\$58. Quer dizer, são praticamente R\$30 por saco a menos. Sem contar também que, depois dessa operação carne fraca, o boi no meu Estado, que estava R\$135, R\$136 a arroba, chegou a R\$140, veio para R\$118 a arroba. Sem contar para trás também os altos e baixos do agronegócio.

Mas essa receita extra vem na contramão da história. Eu não sabia, mas o Funrural, uma parte do Funrural vai para a Confederação Nacional da Agricultura. Isso é um absurdo! Desculpe-me o presidente da Confederação Nacional da Agricultura, que depende dessa secretaria, mas zero ponto não sei quê eu sei que vai para a



Confederação. E ela fez *lobby*, fez trabalho para que se mantivesse. Isso é um absurdo! Então, não dá para concordar, quando, na verdade, tinha que ser o inverso.

Então, nós temos que, aqui, nesta Casa, Senador Wellington, acabar com esses repasses. Da mesma maneira que, na reforma trabalhista, os funcionários têm que tirar um dia do suor para passar para os sindicatos, então fica opcional. Não vai ser diferente também para as confederações. É por isso que há tanta manifestação neste Brasil. Porque há muito dinheiro nos caixas para ficar fazendo a movimentação.

Além disso tudo, eu queria aproveitar, antes de encerrar os trabalhos, para informar que, no último dia 17, nós estivemos no distrito de Rio Pardo, a praticamente 300km de Porto Velho, inaugurando a energia naquele distrito; uma rede de transmissão da cidade de Buritis, no Estado de Rondônia, para Rio Pardo.

Rio Pardo, para quem não conhece, era a Flona do Bom Futuro. E, na época da construção da usina de Jirau, nós cedemos uma área do Estado e fizemos permuta para regularizar, para deixar assentadas mais de cinco mil famílias que estavam lá dentro.

Ao mesmo tempo, quero agradecer ao nosso Presidente da Eletrobras Rondônia, em nome do Luiz Marcelo e também do Efraim, que colocou a equipe juntamente com o Luiz Henrique, que é o Presidente que responde pelas seis empresas deficitárias – Rondônia, Amazonas, Acre, Piauí, Roraima e também Alagoas –, que não pôde estar presente no dia.

Nós inauguramos a energia, Senador Wellington, e tivemos que subir em cima de uma cadeira para poder falar com o povo, porque a energia caiu. E eu até brinquei que nós íamos voltar lá para poder inaugurar a energia novamente.

Então, agradeço a toda a população daquele distrito, de que eu fui um grande defensor, como Governador do Estado de Rondônia. Eu me desloquei de carro – foram quase três horas para poder sair de Porto Velho para ir lá –, como também o Senador Raupp e o Deputado Luiz Cláudio, que também esteve junto com a gente, representando a Bancada federal. Nós estivemos lá presentes, junto à comunidade, onde a alegria estava estampada, nos quatro cantos daquele distrito, daquela região.

Então, à população de Rio Pardo, que vai assistir depois a esta audiência que nós fizemos hoje aqui, quero deixar o nosso abraço. Que o povo de Rio Pardo continue contando com o Senador Ivo Cassol. Eu sempre fui parceiro e vou continuar sendo parceiro para que a gente possa levar aos locais mais difíceis, mais distantes, especialmente, as necessidades que a população tem, como energia, estrada, saúde, educação e tantas outras coisas.

Portanto, é um distrito de Porto Velho, mas eu torço para que aquele distrito de Rio Pardo vire, no futuro, um Município, como também Extrema. Para se ter ideia, Extrema, em Rondônia, Senador Wellington, fica a 360km de Porto Velho, na divisa com o Acre – que tem Extrema, Nova Califórnia e Vista Alegre –, e, ao mesmo tempo, há uma balsa para passar. São quase quatro, cinco horas de viagem de Porto Velho para lá. É um distrito, como também, no Pará, existe Tailândia, na região do Jaru, que tem que virar Município, e nós, infelizmente, não o conseguimos até agora. Provamos várias vezes, mas na época o Presidente Lula e a Presidente Dilma vetaram os nossos projetos de criação de novos Municípios, com número de habitantes a mais e com condições.

A gente vê isso com tristeza, porque eu sempre digo o seguinte: é melhor um Município pobre do que um distrito miserável, dependendo muitas vezes do Município sede, que não dá condições nem para estrada, nem para saúde, nem para educação. E a reclamação no Rio Pardo é muito grande quanto ao atendimento de saúde, quanto à escola, quanto a atendimentos do próprio Estado e do próprio Município. Eu sei que o



prefeito de Porto Velho, o Prefeito Hildon, está no começo – ele estava lá representado pelo Vice-Prefeito, Edgar do Boi, que está levando essa reivindicação. O Prefeito Hildon assumiu o mandato faz poucos dias, poucos meses, mas a gente está torcendo para que ele tenha sucesso e para que a gente possa diminuir as dificuldades e também os problemas que acabam atrapalhando o desenvolvimento daquela região.

Portanto, quero aqui agradecer ao nosso convidado, deixar o meu abraço a todos eles aqui e...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Ivo Cassol. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RO) – Vocês querem fazer alguma consideração final?

O SR. FERNANDO MENDES *(Fora do microfone.)* – Eu gostaria.

O SR. PRESIDENTE (Ivo Cassol. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RO) – Então, a palavra fica com o Fernando, por no máximo dois minutos, porque às 16h começa a Ordem do Dia, e nós temos que encerrar a audiência.

O SR. FERNANDO MENDES – Senador Ivo Cassol, Senador Wellington Fagundes, eu gostaria só de agradecer o convite. É uma satisfação poder estar aqui discutindo. Eu acredito que, em meio a um período de tantas dificuldades, para nós é uma satisfação poder sentar à mesa e discutir, ter notícias boas. Eu acho que hoje aqui o TCU levantou problemas que havia; o depoimento do Marcelo D'Antona, que representa a iniciativa privada, reconheceu os avanços que têm sido alcançados; e, no discurso da agricultura e da Receita Federal, uma agenda positiva de ações sendo implementadas até o final do ano. Então, fico feliz de poder discutir avanços e notícias positivas ao longo deste ano.

Eu gostaria de abordar um detalhe que foi levantado pelo TCU, que é a questão de legislação. Nós temos dois marcos legais que precisam sair da gaveta, que são a Lei de Sanidade Agropecuária...

(Soa a campainha.)

O SR. FERNANDO MENDES – ... e a Lei da Vigilância Agropecuária Internacional. Acho que a Comissão de Agricultura talvez seja um fórum interessante para propor isso.

Quando a gente fala de sanidade agropecuária, a gente está falando de Helicoverpa, que incomodou muito na soja e tem incomodado; a gente fala de ferrugem asiática; de *Cydia pomonella*, que afeta a cadeia da maçã, que gera emprego, gera divisa; a gente fala de mosca-da-carambola, que está entrando lá pelo Norte, pelo Estado do Amapá, e que, se acessar a região do Vale do São Francisco, vai trazer prejuízos enormes. Então, é uma legislação que é de grande interesse da Comissão de Agricultura, e talvez este seja um fórum interessante para retomar-se essa discussão – o projeto está lá na Casa Civil.

Politicamente, a gente dá um suporte. O Ministro da Agricultura está à disposição para retomar essa discussão e poder colaborar no que for possível.

O SR. PRESIDENTE (Ivo Cassol. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RO) – Obrigado, Dr. Fernando.

Hamilton, mais alguma consideração?

O SR. HAMILTON CAPUTO DELFINO SILVA – Sim, rapidamente.

Fazendo referência às perguntas lidas pelo Senador Wellington Fagundes, todas elas se reportaram a problemas que nós sabemos existentes dentro do País: o problema do modal ferroviário, o problema da burocracia, a necessidade de melhoria das estradas; falou-se até em privatização das administrações portuárias, o que a gente entende como



uma ineficiência das administrações portuárias. E quero dizer que nós, o TCU, estamos atentos a esses problemas. Nós fizemos esse trabalho, e quero aqui deixar bem claro que o trabalho foi realizado em clima de extrema parceria com os órgãos, com o Ministério da Agricultura, com as unidades da Receita Federal, até pelo próprio objetivo do trabalho, que é tentar trazer oportunidades de melhoria, fazer um diagnóstico e propor melhoria.

Foi comentada também a questão do Portal Único de Comércio Exterior...

(Soa a campanha.)

O SR. HAMILTON CAPUTO DELFINO SILVA – ... e dessas várias iniciativas que estão em curso. Nós do TCU também temos essa percepção que foi trazida pelo Marcelo. No nosso acompanhamento, junto ao porto, a gente tem a informação de que melhorou, sim, o processo. Então, nós temos realmente esse otimismo, mas temos muito por fazer. A gente tem que continuar mesmo mapeando quais são os problemas, tentando identificar os nossos direcionamentos. E, da parte do TCU, a gente vai continuar acompanhando todos esses processos de melhoria que estão em curso, como a própria implementação do Portal Único de Comércio Exterior, que é um projeto bem interessante. Nós vamos continuar fazendo isso.

Por fim, quero agradecer essa oportunidade, agradecer a iniciativa do Senador Wellington Fagundes e parabenizá-lo por esta oportunidade em que pudemos estar aqui apresentando os nossos trabalhos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Ivo Cassol. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RO) – Valeu!

Marcelo, quer também fazer suas considerações finais?

O SR. MARCELO D'ANTONA – Rapidamente.

Na mesma linha de convergência de esforços, eu queria agradecer a oportunidade de estar aqui apresentando a nossa visão e agradecer ao Poder Legislativo, ao Senador Ivo Cassol, ao Senador Wellington, principalmente, o fato de o Legislativo se juntar a esses esforços, nessa posição bastante colaborativa, inclusive com a contratação de uma consultoria para aprofundar os diagnósticos e a solução. Esse esforço é muito bem-vindo. Agradecemos por ele.

O SR. PRESIDENTE (Ivo Cassol. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RO. *Fora do microfone.*) – Nosso último convidado.

O SR. RONALDO LÁZARO MEDINA – Senador Ivo Cassol, novamente agradeço a oportunidade de estar presente nesta audiência e, mais uma vez, parablenizo a Comissão pela escolha do tema, que é um tema nacional, estratégico para o País. Quero também agradecer a companhia e a lucidez dos colegas que compuseram a Mesa, que fizeram intervenções bastante objetivas e esclarecedoras.

Eu gostaria de ressaltar um ponto que talvez nenhum de nós tenha falado antes. Nesse projeto do Programa Portal Único de Comércio Exterior, nós tivemos uma novidade na forma como ele nasceu e foi conduzido, que foi uma estreita cooperação do setor público e do setor privado, através de várias das entidades que participaram ativamente do mapeamento dos processos que vigoram no comércio exterior. Elas foram fundamentais para mostrar como as coisas de fato acontecem no comércio exterior; como é a teoria...

(Soa a campanha.)



O SR. RONALDO LÁZARO MEDINA – ... e como é a prática. E, a partir do mapeamento dos processos, é que nós, dos diferentes órgãos públicos, estamos conseguindo remodelar esses processos, inclusive com a cooperação do setor privado, ou seja, detectando os gargalos, detectando os nossos pontos fracos, detectando os pontos que são, digamos, complexos, buscando a simplificação. Quer dizer, nós estamos em um processo de aprendizado muito interessante, e é muito louvável que o Legislativo acompanhe tudo isso; acompanhe e possa trazer a sua contribuição, a sua visão crítica de todo esse processo.

Então, são essas as lembranças que eu gostaria de fazer aqui, e mais uma vez agradeço a todos.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Ivo Cassol. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RO) – Agradeço a participação dos nossos convidados.

Mais uma vez, agradeço a Deus e deixo um abraço a todos os amigos e amigas dos quatro cantos, dos rincões brasileiros, especialmente do meu Estado de Rondônia, que continuam, quando vão à igreja, ou mesmo em casa, nas suas orações, sempre pedindo a Deus que nos abençoe, que nos dê muita saúde e paz; do restante nós corremos atrás.

Um abraço e obrigado.

(Iniciada às 14 horas e 27 minutos, a reunião é encerrada às 15 horas e 57 minutos.)