



O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – Há número regimental. Declaro aberta esta audiência pública, em reunião conjunta da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), e da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR), com a finalidade de instruir o Projeto de Lei do Senado nº 118, de 2009, que “altera a alínea b do inciso II do § 2º do art. 4º da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, com vistas a permitir a exploração de instalações portuárias privadas para uso geral”.

Os requerimentos de realização da audiência foram os seguintes: Requerimento nº 3/2012, da Senadora Kátia Abreu e outros; Requerimento nº 10/2012, do Senador Francisco Dornelles; Requerimento nº 15/2012, da Senadora Kátia Abreu e outros; Requerimento nº 8/2012, da Senadora Kátia Abreu e outros.

Repto: a reunião tem por objetivo instruir o PLS nº 118, de 2009, da Senadora Kátia Abreu e outros.

Os nossos convidados já se encontram na Casa.

Tenho a alegria de convidar a fazer parte da Mesa o Sr. Mário Lima Júnior, Secretário Executivo da Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP); o Sr. Wagner Ferreira Cardoso, Gerente de Infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria (CNI); o Sr. Luiz Antônio Fayet, Consultor para Logística de Transporte da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA); o Sr. Richard Klien, Conselheiro da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público (Abratec), representante do Sr. Sérgio Salomão, Presidente da Abratec; o Sr. Wilen Manteli, Diretor-Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP).

Comunico que o Sr. Eduardo Requião informou que não poderá comparecer à audiência.

De acordo com o art. 94, §§ 2º e 3º, do Regimento Interno do Senado Federal, a Presidência adotará as seguintes normas: os convidados farão suas exposições por 10 minutos, e, em seguida, abriremos a fase de interpelação pelos Senadores e Senadoras inscritos; a palavra aos Srs. Senadores e às Senadoras será concedida de acordo com a ordem da inscrição; os interpellantes dispõem de três minutos, assegurado igual prazo para a resposta do interpelado.

Inicialmente, concedemos a palavra ao Sr. Mário Lima Júnior, Secretário...

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Peço a palavra pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – Concedo a palavra ao Senador Aloysio Nunes Ferreira.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Sr. Presidente, eu queria fazer uma sugestão aos nossos convidados. Qualquer um deles poderia discorrer sobre esse tema com toda a propriedade. No art. 4º da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, há alguns conceitos básicos: porto público,



porto privado, porto misto. Eu agradeceria se alguns dos senhores expositores pudessem, inicialmente, elucidar-nos a respeito da compreensão exata desses conceitos. Isso seria muito útil para nós.

Muito obrigado.

O SR. WILEN MANTELI – Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – O Sr. Wilen Manteli...

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Pode até descontar do tempo de exposição. É que eu gostaria que fossem esclarecidos esses conceitos básicos.

O SR. WILEN MANTELI – Serei bem rápido. Acho isso importante.

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – Peço permissão ao Mário, a quem já estava concedida a palavra, para ouvirmos o Sr. Wilen Manteli.

O SR. WILEN MANTELI – Para não haver confusão, acho muito importante esse esclarecimento. Está havendo uma confusão muito grande.

A Lei nº 8.630 estabeleceu, vamos dizer, o porto organizado, que é todo o porto, que é o conjunto, que é o porto público. É sinônimo de porto público. Como as Companhias Docas e as administradoras não operam mais na movimentação de carga e como a Lei obrigou o arrendamento dos terminais, então, há o terminal de uso público, o terminal arrendado de uso público, sempre através de licitação. Esse terminal tem a finalidade de movimentar cargas para terceiros, é aberto ao público. Então, a atividade fim dele é justamente a movimentação de carga.

Existe também o terminal de uso exclusivo. Os melhores exemplos – e é um terminal que está dentro ou fora da área do porto; normalmente, é uma atividade-fim de uma atividade produtiva, de uma indústria, de um setor produtivo – são os terminais da Petrobras e os da Vale do Rio Doce. Eles são uma atividade-meio. O uso é exclusivo. Eles só operam para determinada indústria.

A Lei criou a figura do terminal de uso misto, que atende à indústria e que, dentro da sua capacidade ociosa, pode operar cargas de terceiros. Agora, há também o terminal fora da área do porto que opera a carga própria de terceiros, que é um terminal de uso privativo misto – isso é o que está gerando, vamos dizer, certa polêmica.

Mas o fundamental é entender, para não confundir, que o terminal de indústria é um instrumento poderoso para o desenvolvimento industrial, para atrair novas indústrias, porque esse agrupa carga, esse desenvolve carga. É uma pena que o País não esteja sabendo utilizar esse instrumento, como se usava nos idos de 60! – e o Dr. Barreiros, que é da Portobrás, sabe disso –, usava-se esse instrumento para atrair indústria. Esse agrupa cargas.

Então, há esses três tipos de terminal. Há outros, mas não vou entrar nesse detalhamento. O importante é que porto arrendado, terminal arrendado, é



23/05/2012

uma atividade em si mesma. A sua atividade-fim é movimentar cargas para o público em geral. O terminal de uso privativo exclusivo misto, normalmente, atende a uma indústria, é uma atividade meio de uma indústria. E há o terminal de uso privativo misto fora da área do porto, que movimenta carga própria de terceiros, o que é uma questão que está sendo examinada hoje.

Não sei se esclareci.

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – A explicação atendeu à reivindicação de V. Ex^a? (*Pausa.*)

Então, quero agradecer ao Dr. Manteli.

Dando continuidade, concedo a palavra ao Sr. Mário Lima Júnior.

O SR. MÁRIO LIMA JÚNIOR – Sr. Presidente da Comissão de Desenvolvimento Regional, Senador Benedito de Lira, meus cumprimentos! Em nome de V. Ex^a, desejo cumprimentar todos os Senadores aqui presentes.

Cumprimento também os componentes da Mesa. Eu os queria cumprimentar em nome de Wilen Manteli.

Dentro dos meus 10 minutos, quero fazer somente uma pequena colocação sobre a minha origem. Sou engenheiro portuário. Eu miltio dentro do sistema há 37 anos. Eu me formei e adquiri cultura portuária dentro de uma empresa de economia mista chamada Companhia Docas do Ceará. Esse foi o início da minha carreira de portuário.

Vivi numa época – era o início da minha carreira profissional – em que todo o sistema portuário nacional era estatal. Os portos brasileiros, que eram administrados diretamente pela União ou que eram administrados, de forma indireta, pelas Companhias Docas, empresas de economia mista, faziam toda a operação portuária do sistema brasileiro. Com o avançar dos anos, essa estrutura totalmente operada pela União ou pelo sistema direto de governo se tornou um tanto lenta comparativamente ao ritmo que o País pedia em relação à movimentação dos portos.

Então, em 1993, saiu a Lei nº 8.630, elaborada dentro desta Casa. Com essa lei de flexibilização – quero até complementar, Senador, a questão histórica – novas alternativas foram criadas, novas oportunidades para que a iniciativa privada participasse de forma mais efetiva dentro das operações portuárias.

Com isso, surgiram, então, os modelos de terminal privativo de uso exclusivo e misto, como foi dito aqui pelo Dr. Manteli. O funcionário público saiu da operação portuária. Os operadores de empilhadeiras, de guindastes e de equipamentos portuários deixaram de ser funcionários públicos. E os berços dos portos passaram a ser arrendados para operadores privados que pudesse fazer essa operação em nome da União, já que a União, constitucionalmente, é responsável pela exploração dos portos.

Seguidamente, surgiu, então, a questão da regulação. Já que o Governo ia sair da operação direta, surgiu, então, a Antaq, que é uma agência



reguladora, para, em função da proteção da sociedade, fazer com que essas operações se fizessem dentro do critério democrático de atendimento da sociedade. Já que o Governo saiu da operação direta, surgiu a Antaq, para aplicar, de forma disciplinada, por meio de suas resoluções, toda a regulação desse sistema para o acesso dos privados aos berços arrendados dos portos administrados pelas Companhias Docas e também para fiscalizar, orientar e disciplinar a entrada das iniciativas dos terminais privativos.

Assim, isso se deu. Hoje há cerca de uns 34 portos públicos marítimos e em torno de 118 terminais privativos exclusivos ou mistos, que estão fazendo a operação portuária brasileira.

Então, em números de hoje, movimentam-se por volta de 800 milhões de toneladas no Brasil na atualidade. Existe a expectativa de, entre 2014 e 2015, chegarmos ao primeiro bilhão de toneladas movimentadas nos portos brasileiros, nesses 8,5 mil quilômetros de costa brasileira. Esse é um marco histórico, que, realmente, coloca o Brasil numa posição bastante interessante mundialmente.

A movimentação de contêineres, hoje, está no nível entre seis e sete milhões de unidades por ano. E também existe a expectativa de, entre 2015 e 2018, chegarmos a algo em torno de 10 milhões de TEUs de movimentação nos portos brasileiros.

Esta audiência se dá, naturalmente, depois de 19 anos desse marco regulatório que nos rege, pois a Lei nº 8.630 é de 1993. É claro que, nesses 19 anos, houve novas expectativas, novos investimentos, novas iniciativas, e existe também uma demanda cada vez mais crescente da iniciativa privada na direção de movimentações portuárias em maior intensidade. Então, a Lei nº 8.630 nos arremete, junto com as leis subsequentes e com os decretos e resoluções da Antaq disciplinando o processo, a uma atualização desse marco regulatório, à busca desse novo arcabouço do sistema portuário nacional.

Um trabalho de governo está sendo feito na atualidade entre a Secretaria de Portos, o Ministério do Planejamento, a Casa Civil e os principais Ministérios da máquina pública federal no sentido de modernizar, de propor sugestões para a atualização desse sistema. Para subsidiar esse trabalho do Governo Federal, há a conciliação, a conjugação do Plano Nacional de Logística e Transportes, que foi um trabalho feito em 2005 e em 2006 pelo Ministério dos Transportes – que é o nosso Ministério de viação, no modelo antigo, ou seja, que cuida das vias marítimas e terrestres –, com o Plano Nacional de Logística Portuária, que foi um trabalho recente da própria Secretaria de Portos, estamos caminhando, então, para a conjugação de esforços que estão compondo essas expectativas.

Existem as projeções de demanda, o que vai acontecer nos próximos dez a vinte anos de movimentação de demanda de carga no sistema. Existe a questão da integração das rodovias, ferrovias e as vias marítimas, através



dos portos. Existe a questão do disciplinamento dos investimentos que serão feitos nos acessos portuários; o equacionamento das zonas de produção nacionais com os pontos de saída e chegada dessas mercadorias nos portos.

Enfim, é um trabalho muito interessante que está sendo executado e que, naturalmente, nos remeterá muito em breve para uma proposta de novo modelo.

Sobre a questão do terminal privativo de uso misto, que é objeto dessa audiência, realmente quando se fala em terminal de uso privativo, aí a questão da composição da carga própria do proprietário do terminal de uso privativo e a carga de terceiros, o aparato legal que existe aí naturalmente é baseado no sistema também da Constituição que define os termos que estão na Lei nº 8.630.

De modo que nós, por parte da Secretaria de Portos, aguardamos para ver a decisão sobre essa questão, naturalmente defendendo que os termos do que está lá escrito, precípuamente a carga da proprietária do terminal e, de uma forma subsidiária, a carga de terceiros.

Naturalmente, aguardamos e estamos aqui nesta audiência, à disposição dos que estão presentes. Vi o relatório de S. Ex^a o Senador Jorge Viana, o interessantíssimo trabalho de relatoria executado por ele; estamos de pleno acordo. Eu queria parabenizá-lo pela forma como equacionou e colocou muito bem o que está disposto. Eu vi a apresentação da reunião de 6 de março e esperamos que tenhamos um bom debate e estamos à disposição, corroborando com tudo que está declarado na relatoria do nosso Senador Jorge Viana.

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – Agradeço a apresentação do Dr. Mário Lima.

Queria cumprimentar o Deputado Reinhold Stephanes e o Diretor Presidente da Antaq, Dr. Tiago, que também se encontra presente.

Cumprimentar a minha querida Senadora Lúcia Vânia, Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura, que compõe, juntamente com as outras duas Comissões, esta audiência pública.

Dando seqüência aos trabalhos, eu concedo a palavra ao Dr. Wagner Ferreira Cardoso.

O SR. WAGNER FERREIRA CARDOSO – Boa tarde a todos. E agradeço por terem convidado a CNI para participar deste debate. Isso muito nos honra.

Antes de começar, eu queria explicar um pouquinho este tema, que foi uma proposta do Senador. Esse tema já foi discutido há uns quatro anos, na Casa das Garças, no Rio de Janeiro – uma instituição de cabeças premiadas, que tem Pedro Malan, Dionísio Dias Carneiro, Rogério Werneck, Armínio Fraga, Ilan Goldfajn.

As pessoas que debateram estão vivendo isso há muito tempo. Então, elas começaram do final. Apesar de todas essas cabeças premiadas na



Casa das Garças, ninguém entendeu nada do assunto. Eu não me conformo que um cara inteligente como o Rogério Werneck, no final, tenha falado para mim que não entendeu nada. As pessoas começaram discutindo do final. Isso é uma coisa normal porque as pessoas estão vivendo isso há muitos anos e, então, começam a discutir pelo final.

Eu fiz uma apresentação do começo e queria pedir, em vez de dez, doze minutos se possível. Tem um *power point* meu aqui e que eu vou tentar explicar. Perdoem-me, mas aqui tem grandes pessoas do setor de transporte, como o empresário Richard Klien, José Guimarães Barreiros, Tiago Lima, o Superintendente da Antaq... Então, quem já conhece isso, me perdoe, mas eu saí da Casa das Garças decepcionado porque se o Dionísio Dias Carneiro, Pedro Malan, Ilan Goldfajn, Armínio Fraga não entenderam, é uma coisa ruim.

Vamos lá, pode passar a primeira, por favor.

No nosso entendimento, no entendimento da CNI, a Lei dos Portos foi uma das principais reformas estruturais da economia brasileira. Ela tinha dois pilares: a retirada do Estado da movimentação e o aumento da produtividade.

Para vocês terem uma ideia disso, no tempo em que era movimentado pela estatal, um container fazia de oito a dez movimentos por vez; agora nós temos 50. O ganho de produtividade com a entrada da iniciativa privada nos portos foi altíssimo.

A Lei dos Portos tinha três pilares. A Lei dos Portos, quando chegou ao Congresso, foi uma luta, uma briga louca. Ela tinha três pilares básicos: quebrar o monopólio da estiva; transferir a operação portuária à iniciativa privada, tirando a capatazia; e permitir que os terminais de uso privativo movimentassem cargas de terceiros.

Esse é o assunto de hoje.

Você podia passar, por favor.

Este é o assunto de hoje: uma disputa entre operadores; operador que tem terminal público e operador que tem terminal de uso privativo. Esse é o foco. Esse é o tema da proposta da Senadora Kátia Abreu.

A Lei dos Portos tinha dois movimentos: retirada do Estado da movimentação e a concorrência entre terminais.

Por favor, pode passar a próxima.

Ela fez dois tipos de terminais: um de uso público, que é o arrendamento, uma área pública que vai ser arrendada, que tem que ser licitada; e o de uso privativo, que é autorizado. O de uso privativo pode ser exclusivo ou misto. Antes disso eram todos exclusivos.

Agora, terminais de uso privativo existem há muito tempo. O terminal da Icomi no Amapá é de 1957. E uma coisa interessante é o seguinte: naquele tempo, se dava concessão sem licitação, porque foi antes da Constituição de 1988. O terminal era obrigado a movimentar carga de terceiros. Era justamente ao contrário. O terminal de uso privativo era obrigado e até o gerente de um terminal



falava o seguinte: "Puxa, meu navio está esperando e eu vou ter que movimentar carga de terceiros!" Aquilo era um problema na época para eles. Mas eles tinham um terminal longe e eram obrigados a movimentar. Era um sinal totalmente diferente do sinal de hoje.

Vamos em frente.

Na questão de misto, a Lei de Portos falou: misto é para movimentação de carga própria e de terceiros. Não avançou mais nada. Ela só falou isso.

Por favor, o próximo.

A questão é esta: a Lei dos Portos não estabeleceu qualquer restrição quanto à movimentação de carga própria e de terceiros nos terminais portuários privativos de uso misto, seja pela quantidade, pela qualidade ou pela proporção de carga. Ela falou só isto: terminal de uso misto é para movimentar cargas próprias e de terceiros. E ela não definiu. Ela falou de forma incompleta, porque, se ela fala nesses termos, ela deveria definir o que era carga própria e o que era carga de terceiros. Mas ela não definiu.

Por favor, próximo.

Muito bem, aí veio essa disputa entre operadores. E saiu um decreto do Governo, que diz que a carga de terceiros, quer dizer, a carga que não é do terminal, porque a carga que não é de propriedade do terminal, do CGC, na importação ou na exportação, ela tem que ter as mesmas características de armazenamento e movimentação; ela deve ser compatível com a técnica da infraestrutura e da superestrutura; e deve ser eventual e subsidiária. A lei nunca falou isso. E ela diz depois também, no art. 35, que era movimentação preponderante, subsidiária e eventual. Quer dizer, ela proíbe e proíbe de novo. Ela proíbe duas vezes. E ela proibiu também na definição de carga própria.

Então, o Decreto nº 6.620 proibiu três vezes, no sentido de que existam terminais de uso privativo misto.

Portanto, qual foi o sinal dado para o mercado? O sinal dado é que houve uma falha de governo. Um decreto avançou em cima de uma lei. Assim, as restrições impostas ao Decreto nº 6.620 representam uma clara barreira à instalação de novos terminais privados e se opõem a maior participação do setor privado na operação portuária.

A CNI precisa movimentar carga, ela precisa atender. Ela não está ligando se o terminal é público ou privado. Nós precisamos é de porto, porque a carga está crescendo, como vocês vão ver.

Agora, quais são as principais características? Isto que eu achei que pode esclarecer: no terminal de uso público, o regime de outorga é um arrendamento – alguns chamam de subconcessão –; e no terminal de uso privativo, a outorga é uma autorização. Não precisa de concessão. Essa é uma diferença. Outra: a empresa outorgada, no terminal de uso público, não pode recusar a prestação do serviço. Como é terminal de uso público, ela tem que



movimentar carga de qualquer um que queira. No caso do terminal de uso privativo, há liberdade de atuação. O de uso público é licitado. Por ser arrendamento de uma área pública, ele precisa ser licitado. O de uso privativo não precisa ser licitado.

O próximo, por favor.

Para o público, na grande maioria dos casos, existem investimentos realizados? Bem, eu vou deixar isso para o senhor. Existem diferenças.

O próximo, por favor.

Mas as três grandes diferenças são estas: o terminal de uso público é obrigado a contratar trabalhadores no Ogmo, coisa que o terminal de uso privativo, depois da lei, não precisa. Existe o pagamento do valor de outorga. No caso, tem valor de outorga de mais de 200 milhões. E, no de uso privativo, não precisa. Isso aumenta o preço do terminal de uso público. O 1 e o 2 aumentam o preço do terminal de uso público. O 3, depois de visitado, está tendo receita no outro dia. O terminal de uso privativo demora muitos anos para ter receita. Ele tem oito, dez anos de construção só de custos, para, depois, ter receita. Então, essa é uma conta difícil de ser feita: qual é o melhor, qual é a simetria.

Por favor.

Outra coisa: paralelamente a essa discussão e a esse decreto que está travando novos investimentos no Brasil, o País está sofrendo um seriíssimo problema na área de infraestrutura. Pelas contas da CNI, nós temos um déficit anual de 122 bilhões em infraestrutura. Isso é geral. Países como China, Chile e Índia investem muito mais do que o Brasil em infraestrutura.

Próximo, por favor.

Tivemos avanços do PAC, sem dúvida, mas os problemas estão sendo agravados pelo forte aumento da demanda.

Por favor, próximo.

No porto, a carga está crescendo permanentemente.

Próximo, por favor.

Só a crise de 2008 freou o crescimento da movimentação de contêiner nos portos brasileiros. Depois ela cresceu.

Então, nós temos uma situação que restringe o investimento privado dos portos e temos um crescimento violento da demanda por espaço nos portos.

Próximo, por favor.

A pergunta que se faz é: Por que um terminal de uso privativo está parado, está sem fazer nada e não pode descer um contêiner? Hoje está proibido. Por que isso?

Próximo, por favor.

Em nosso entendimento, o setor privado é essencial para alavancar investimentos na infraestrutura brasileira. A regra de ouro para capitais privados combina segurança jurídica, marcos regulatórios. Sem regras claras de confiança, o investimento privado não deslancha. A superação da deficiência do sistema



logístico nacional depende da efetiva participação do setor privado em complementação ao investimento público.

Então, nós da CNI acreditamos que o PL da Senadora Kátia Abreu vai na direção correta, vai na direção do investimento privado no setor portuário brasileiro.

Próximo, por favor.

Ele fala: misto, movimentação de carga própria de terceiros, independentemente do percentual de carga. Se quisermos sacramentar mais, devemos definir carga própria e de terceiros também.

Nós não somos contra terminal de uso público de jeito nenhum. Nós somos a favor é de porto. A indústria precisa de porto para crescer.

As restrições ao investimento privado, que foram colocadas no Decreto nº 6.620... Ora, o Decreto nº 6.620 tem muita coisa boa. Foram restrições e foram alguns artigos do Decreto nº 6.620 que restrinham o investimento privado no setor portuário brasileiro.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – Agradecemos a participação do Dr. Wagner.

Dando seqüência à audiência, concedo a palavra ao Dr. Luiz Antônio Fayet.

O SR. LUIZ ANTÔNIO FAYET – Sr. Presidente, DDs. Srs. Senadores, é uma honra ter sido convidado para voltar ao Congresso Nacional, onde, na Câmara dos Deputados, tive oportunidade de representar o meu Estado do Paraná.

O tema que hoje estamos abordando tem um impacto brutal para o agronegócio brasileiro. E vou me obrigar a fazer uma brevíssima contextualização.

Próximo, por favor.

Aqui está um exemplo: a evolução das exportações brasileiras do complexo soja em, simplesmente, 20 safras. Nós partimos de 12 milhões de toneladas, em 1992, e atingimos 48 milhões de toneladas em 2011, quatro vezes mais, num curto espaço de 20 anos.

Por que isso aconteceu? Aconteceu por algumas razões. Primeiro, o grande crescimento da população mundial. Nós, em 1950, éramos 3,5 bilhões de habitantes; hoje, somos 7 bilhões de habitantes. Simplesmente dois países, Índia e China, detêm cerca de 40% desse contingente, e 1 bilhão desses habitantes da Índia e da China estão em subconsumo alimentar.

Então, há uma perspectiva fantástica de um lado; de outro, nós temos uma restrição de áreas no mundo. Segundo os especialistas, o Brasil detém 1/5 das áreas ainda disponíveis para ampliar as atividades do setor rural. Entretanto, quando se consideram as condições climáticas, essa vantagem do Brasil se amplia.



Vejam, também, neste mapa o que aconteceu além da expansão da produção e das exportações: a mudança da geografia da produção.

Aquele Paralelo 16, que está anotado ali, é mais ou menos um ponto de referência para remeter as mercadorias para o Norte ou para o Sul/Sudeste. Por falta de capacidade portuária, observem: mais da metade da produção está acima do Paralelo 16. São as novas fronteiras atingidas por aqueles Estados que estão despertando na produção e no desenvolvimento econômico-social, pois aqueles Estados, em função da falta de capacidade exportadora, em 2009, somente de soja e milho, transferiram para o Sul e Sudeste 38 milhões de toneladas, inclusive para atender um déficit que existe na Região Sul/Sudeste.

Em 2011, que é este mapa, saltou para 45 milhões de toneladas. Tudo isso congestionando portos do Sul e Sudeste. Mas, pior: determinando que sejam corridos 500 a 1.000 quilômetros mais, por via terrestre, para se atingir esses portos.

Próximo, por favor.

Esse fato está muito caracterizado neste gráfico da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais. À medida que foram correndo os anos, nós fomos avançando para essas novas fronteiras pujantes, novas fronteiras do Brasil; nós fomos tendo uma ampliação brutal dos custos entre a porteira e um porto de embarque.

Hoje nós estamos, Srs. Senadores, com um custo em relação à Argentina e aos Estados Unidos de quatro vezes mais. Isso significa renda subtraída de quem produz. O exemplo que estou usando é para soja e milho, mas nós podemos usar para produtos industrializados e para outros ramos da produção brasileira.

Eu dou um exemplo numérico para que se faça uma avaliação. Mencionei, no *slide* anterior, que 45 milhões foram transferidos de lá de cima para baixo no ano passado. Pegando somente 30 milhões de toneladas e aplicando esse diferencial, que dá mais ou menos US\$2.00 por saco, nós tivemos um sobrecusto ou uma renda subtraída dos produtores da região, acima do Paralelo 16, da ordem de R\$3 bilhões, somente no ano passado. Se essa renda tivesse caído nas mãos dos produtores, quanto nós teríamos desenvolvido as novas fronteiras com essa fortuna fantástica nas mãos da iniciativa privada?

Próximo, por favor.

Este mapa é um *ranking* mundial. O Brasil é hoje o segundo maior supridor do mercado internacional, e ainda nesta década passará a ser o primeiro, pelas razões que esbocei, fundamentalmente: o crescimento da demanda e, em contrapartida, a escassez de áreas. Nós vamos ser os primeiros. O que isso significa para nós?

Há 50 anos – vejam a evolução –, nós éramos importadores de alimentos. Há 20 anos, nós éramos vendedores. Hoje, nós somos os mais disputados fornecedores, tendo em vista a escassez mundial.



E aqui eu faço um registro, que é significativo: o agronegócio tem um conteúdo nacional. Mais de 90% do valor de venda é de conteúdo nacional. São gerados aqui, desde a genética, todos os processos até chegar à sua fase final. Isso determina que as regiões do agronegócio têm um desenvolvimento equilibrado, distribuição de renda e uma dinâmica fantástica.

Essa questão do conteúdo nacional é extremamente importante, porque é a maior fábrica de mercado interno. E é uma fábrica sadia, porque é renda obtida com trabalho, com a disputa de mercados internacionais e que vem se irradiar no mercado interno de consumo.

Mas há outro ângulo que eu gostaria de registrar: a dependência do mundo com relação ao Brasil exige uma observação muito atenta dos aspectos estratégicos que isso representa. Nós não podemos transigir nisso. Nós somos, já hoje, para o mundo, muito mais importantes do que qualquer fornecedor de petróleo isoladamente. E seremos ainda, criticamente, muito mais importantes.

Eu vejo o exemplo da soja, em que três países representam 85% da oferta no mercado internacional: o Brasil, o maior; os Estados Unidos quase juntos; e Argentina. Estados Unidos e Argentina praticamente esgotaram as suas fronteiras de ocupação, nós não. Quem vai ser o responsável pela continuidade de atendimento do mercado tão concentrado? Felizmente, é o Brasil. É mais uma grande oportunidade. Então, eu repito, além dessas condições, nós temos em mãos uma alavanca para o desenvolvimento interno, que é a exportação do agronegócio.

Próximo.

Mas eu assisto à discussão dessa questão há muitos anos. Trabalho há muitos anos com isso. A Constituição, muito bem foi colocado, determina, em dois artigos, que a exploração pode ser por autorização, concessão ou permissão, sendo concessão e permissão é por licitação.

(*O Presidente faz soar a campainha.*)

O SR. LUIZ ANTÔNIO FAYET – Permite-me mais uns instantes, Senador?

E a seguir, a Lei nº 8630 estabelece as características (*falha na gravação.*) instalação portuária sobre as seguintes modalidades... E entra no terminal privativo de uso misto, em que fala exclusivamente o seguinte: movimentação de carga própria e de terceiros – perdoe-me, Manteli – sem distinguir se é ociosa ou se não é ociosa. É carga própria e de terceiros.

Próximo, por favor.

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Pela ordem, Presidente. Por favor, volte aquela tela, só para eu... Acho que é o ponto principal de dúvidas dos Senadores, Presidente, se o senhor permitir...

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – Pois não.

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Apenas para que não precise voltar posteriormente.



Normalmente, aqueles que não querem que o porto privado misto seja construído, eles se atêm ao art. 175, fazendo de conta que o art. 21 não existe. Nós precisamos avaliar os dois artigos combinados, porque, no art. 21 da Constituição “compete à União autorizar, conceder ou permitir” e, no art. 175, é que obriga que apenas o sistema permissão e o sistema concessão sejam feitos por licitação, mas a autorização não; é de autorrecriação da União, sem precisar da licitação.

Pode passar o próximo, em que ele vai mostrar outra lei referendando essa situação, que, no caso de autorização, não é necessário \ licitação, que é a Lei nº 10.233.

Obrigada e peço desculpas.

O SR. LUIZ ANTÔNIO FAYET – Continuando, por favor, o próximo.

Depende da autorização – está explicitado isso –, vinculando-se aquele artigo apresentando no *slide* anterior.

O próximo, por favor.

Essa questão foi encaminhada ao Supremo Tribunal Federal através da DPF 139, e lá a própria Procuradoria da Antaq tomou um posicionamento.

Por favor, o próximo.

Perdoem-me, mas houve uma falha de organização. Aliás, o anterior, por favor.

Aqui, neste *slide*, o Procurador-Geral da Antaq, em 2007, Aristarte Gonçalves Leite Júnior, posicionou – está nos autos e eu tenho inclusive cópia desses autos para oferecer – que o terminal privativo de uso misto tem a obrigação de transitar cargas próprias e de terceiros, nem só próprias nem só de terceiros. E nada mais.

Esta foi, em síntese, a posição dele. Essa questão de querer quantificar, qualificar não existe na lei e não pode existir. Por quê? Porque a característica é não ser exclusivo ou, então, não ser público, que são as outras figuras. O terminal misto opera em condições diferentes. E aí nós temos que analisar uma característica do nosso País.

Por favor, o próximo.

Vejam a Resolução 1695 da Antaq, que é fruto da discussão da Resolução 1660. Ela estabeleceu, nas áreas de atuação das Superintendências Sudam, Sudene e Sudeco que poderão ser consideradas como cargas próprias aquelas vinculadas a projetos apoiados, fomentados, supervisionados por essas autarquias da União. A lei não diz nada disso. Não há na lei nenhuma referência a isso. É uma espécie de atalho que vai criando uma insegurança jurídica insustentável, principalmente quando nós analisamos que os investimentos em terminais privativos de uso misto são investimentos bilionários. Não é pouco dinheiro face às necessidades que o País tem.

Próximo, por favor.



O próprio Tribunal de Contas da União sugere leilão de quatro terminais portuários privativos. Aí estão eles, os terminais. Eu chamo a atenção, por exemplo, para a Embraport, da Portonave e Itapoá.

Nós temos o setor de produção de carnes de aves nos três Estados do Sul.

(O Sr. Presidente faz soar a campainha.)

O SR. LUIZ ANTÔNIO FAYET – Já estou finalizando, Senador.

Eles estavam com restrições para ampliarem as unidades de abate de frangos em função da falta de alternativas para retirarem essas mercadorias para o exterior. Para se ter uma ideia, um abatedouro em Dois Vizinhos, no Paraná, abate 500 mil aves por dia, e ia passar para 750 mil.

A carne de frango é US\$2 mil por tonelada, no mínimo. E isso irriga a economia de uma maneira brutal. Então, vejam quantos prejuízos por estarem na instabilidade jurídica dessa avaliação, que não é terminativa, esses terminais privativos.

Por favor, o próximo.

Observem o Embraport, que está sendo discutido.

O Embraport, esse imenso investimento de uma importância brutal para a economia brasileira, particularmente para a economia paulista, está vulnerabilizado diante dessas considerações que têm sido feitas.

Próximo, por favor.

Também ficamos em dúvida se será atingido – há um erro ali na minha redação – o Superporto do Açu, um investimento fantástico desenvolvido na região norte do Rio de Janeiro. Essas questões todas estão levando a esta condição de instabilidade. E a pergunta que nós temos que fazer: Nós podemos ficar sem isso no Brasil? Ora, não podemos.

O Brasil é muito grande, muito diversificado. Eu tenho visto a comparação com modelos da Holanda, da Bélgica, de não sei o quê. O Brasil é outro país. Nós estamos ocupando o nosso País agora. A organização nossa tem que ser peculiar às necessidades do País. Então, a liberação do capital privado para correr o risco integral e fazer a construção de terminais privativos para enriquecer as novas fronteiras é uma necessidade. Se nós não fizermos isso, as regiões das novas fronteiras estão condenadas na sua condição de desenvolvimento.

Eu ainda coloquei três *slides* só para argumentar a posição do Brasil. Aqui nós podemos observar o tamanho da economia do Brasil em relação ao resto do mundo e essa necessidade desesperadora. A nossa economia já é a sexta do mundo. O desenvolvimento do agronegócio é fantástico, mas não é o único. Então, nós não podemos ficar nesse tamanho.

E por fim – por favor, dá para recuar um? –, o *ranking* de qualidade dos portos no mundo.

E assim, só para concluir a segunda... Aí está a concentração.



O último. Aqui estão o meu e-mail e as minhas referências.

Volta um.

Este está mostrando a participação dos portos e TUPs na movimentação de contêineres, conforme dados da Antaq.

É Santos. Santos tem quase 40% da movimentação.

Eu gostaria de concluir. Na nossa avaliação, sob o aspecto jurídico, não há dúvida, é indiscutível que terminal privativo de uso misto pode movimentar, e deve movimentar, cargas próprias e de terceiros.

E segundo, sob o aspecto econômico, nós vemos que não temos o direito de condenar regiões do Brasil, ou a economia brasileira como um todo, a uma parada na sua disputa do mercado internacional, do aumento de sua competitividade por uma firula. Afinal, eu também fui Deputado. Nós fazemos leis dentro do interesse nacional, e essa proposta da Senadora Kátia Abreu é para aclarar definitivamente o Texto Legal e para abrir as portas da competitividade brasileira a continuar a exportar, trazer riquezas para o nosso País e promover o desenvolvimento econômico e social interno.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – Muito obrigado, Dr. Luiz Antônio Fayet.

Dando sequência a nossa audiência, concedo a palavra ao Sr. Richard Klien, Conselheiro da Abratec.

O SR. RICHARD KLIEN – Sr. Presidente, Sr. Senador Benedito de Lira; Exm^a Sr^a Senadora Lúcia Vânia; Exm^a Senadora Kátia Abreu; Exm^os Srs. Senadores, eu sou Richard Klien, Conselheiro da Abratec.

Eu sou economista de formação e já trabalhei como caminhoneiro, como armador e, hoje, a minha principal atividade é operador portuário. Operador portuário de porto público e de terminal privativo.

Eu sou Presidente do Conselho de Administração da Santos Brasil, o maior terminal de contêineres do Hemisfério Sul, e presidente do Conselho de Administração da Multiterminais, o maior operador portuário do porto do Rio de Janeiro.

A nossa empresa foi contratada pela TyssenKrupp e é operadora portuária do porto da Companhia Siderúrgica do Atlântico, localizado no nosso Estado.

Querido Fayet, eu gostaria de começar dizendo a você que o Sr. Eike Batista não reclama do marco regulatório para o porto de Açu. Eu acho que as suas dúvidas não são as dele. Ele está muito feliz com o marco regulatório de um porto industrial para o porto de Açu. Eu pelo menos nunca o ouvi reclamar sobre o marco regulatório.

Eu gostaria de tomar esta oportunidade hoje para apresentar a V. Ex^{as} a minha visão macroeconômica da contribuição da modernização portuária empreendida pela promulgação da Lei nº 8630, a famosa Lei dos Portos.



Eu acredito piamente que a Lei dos Portos implementada, com vigor, pelo Exmº Presidente Lula é um dos pilares do nosso novo Brasil. E, como se sabe, a lei prestigia tanto os portos públicos quanto os terminais privativos. Ambos tiveram um crescimento fenomenal, como nós vamos demonstrar aqui hoje.

Por favor, próximo *slide*.

Esse é o crescimento, senhores, do comércio exterior com base 100, no ano de 1996, que é o primeiro ano da implementação da privatização das operações portuárias do porto público e que alcançou um múltiplo de cinco vezes, até o ano de 2011. E embaixo o PIB.

A relação dessas duas curvas demonstra que a abertura da economia brasileira que era da ordem de 12%, ou seja, o comércio exterior era 12% do PIB, hoje se encontra no patamar de 20%, uma abertura quase duas vezes maior.

Próximo, por favor.

Aqui a área de minha especialização, que é a operação de carga geral. Como os senhores sabem, quase toda carga geral no mundo hoje é movimentada em contêineres. Este foi o grande catalisador da globalização, que tornou possível a fabricação distante e a comercialização nos grandes mercados consumidores.

Nós vemos aqui, à direita, aquela mesma corrente de comércio agora expressada em bilhões de dólares. Saímos de um patamar onde já patinávamos há uma década a US\$100 bilhões e hoje estamos alcançando a expressiva cifra de US\$500 bilhões de comércio exterior. E a movimentação de contêineres quintuplicou também, como se vê nesse gráfico.

Próximo, por favor.

O Brasil é uma ilha. O Brasil é um continente, mas para o comércio internacional ele é uma ilha, pois 99% do peso do seu comércio e 95% do valor do comércio exterior brasileiro se dão por mar. Portanto, quando em 2010 o Brasil se destacou como o País com o maior crescimento do seu comércio exterior ante todas as economias do mundo, inclusive a China, eu achei isso um dado muito impressionante. E, vejam os senhores, 32% de crescimento nas exportações e 43% de crescimento nas importações, em um só ano, depois da crise, quando ninguém estava preparado para isso, o Brasil conseguiu crescer esse volume muito expressivo para qualquer nação no mundo.

Próximo, por favor.

Em 2011 se repete o mesmo crescimento. Exportações crescem 27%; importações, 24%. Novamente o Brasil desonta como uma das economias do mundo onde o comércio exterior tem o maior crescimento.

Próximo, por favor.

Eu mencionei que o contêiner foi o catalisador da expansão do comércio internacional. E por que isso ocorreu? Porque o contêiner possibilitou,



com o aumento do comércio, uma geração de economias de escala sem precedentes no aumento do tamanho dos navios.

Quando os portos públicos eram operados pelo governo, antes da Lei nº 8.630, o maior navio que atracava no Brasil era de mais ou menos dois mil e poucos TEU, contêineres de 20 pés. Hoje, no mundo já trafegam navios de 15 mil contêineres e estão sendo manufaturados navios que serão capazes de transportar 20 mil contêineres. E o Brasil já recebe esses navios de nove mil TEU.

Para receber um navio de nove mil TEU, os senhores compreenderão facilmente que precisa de outro porto, não aquele cujas operações foram privatizadas na década de 90, com dez anos de atraso, porque aqueles navios tinham um deque com 12 contêineres de largura. Portanto, os guindastes eram de doze fileiras. Hoje, esses navios super-post-panamax são de até 19 fileiras de contêiner e os portos foram reconstruídos, os cais aprofundados, os canais dragados, equipamentos novos adquiridos – aqueles velhos foram todos aposentados – que são capazes de movimentar contêineres nesses verdadeiros monstros de nove mil TEU.

Próximo, por favor.

E aqui algumas métricas dos investimentos, apenas nos terminais de uso público das associadas da Abratec, que é a Associação Brasileira de Terminais Especializados de Contêineres. Foram US\$4 bilhões, ou R\$6 bilhões – este é um número expressivo até nesta Casa – nesse período de 1998 a 2010. E os resultados são esses aqui. Eu começo pelo último, por gentileza.

Portêineres são aqueles grandes guindastes. O Brasil, como uma Nação, tinha 11 portêineres quando os terminais foram entregues à iniciativa privada para serem operados por ela. Hoje, tem 103 e estamos caminhando para 150. A produtividade cresceu, a extensão de cais mais do que duplicou e vai aumentar mais 50%. A área dos terminais aumentou. A produtividade cresceu. E, principalmente, os trabalhadores que achavam que com a privatização portuária iriam perder seus empregos tiveram uma ótima notícia: o número de empregos diretos nos terminais portuários públicos cresceu de 1.600 a 8.500 e estamos rumando para os 11.500 empregos.

Próximo, por favor.

Essa é a estatística da Antaq. Nós vemos aqui por categoria de carga. Carga geral, granéis sólidos, granéis líquidos. Em azul estão os terminais privativos e em verde são os portos públicos. Como se vê, na carga geral onde predominam os contêineres, o piano foi carregado pelos terminais dos portos públicos e há uma pequena participação dos terminais privativos. E aí se encontram principalmente os produtos siderúrgicos e a celulose.

Próximo, por favor.

Quanto aos granéis. Um porto de granel é completamente diferente de um terminal de carga geral. Nos terminais privativos imperam os granéis, que em grande parte são o alto serviço. Também tem os condomínios industriais onde



se reúnem vários exportadores ou importadores que podem utilizar a mesma estrutura portuária, mas não há uma participação expressiva da carga geral nos terminais privativos.

Próximo, por favor.

(O Sr. Presidente faz soar a campainha.)

O SR. RICHARD KLEIN – Mais um minuto, Sr. Presidente. Eu já estou terminando. Muito obrigado.

Isso não ocorreu sem que o Governo fizesse a sua parte. Eu diria que a principal contribuição foi a criação da SEP pelo Exmº Sr. Presidente Lula, mas houve a estruturação da Antaq, que publicou esse Plano Geral de Outorgas indicando as áreas onde poderão ser instalados novos terminais privativos, novos portos públicos. Isso está claramente delimitado nesse Plano Geral de Outorgas da Antaq.

Próximo, por favor.

Também a SEP... O Governo alocou R\$2 bilhões para dragar todos os portos. Sem que esse investimento fosse feito pelo Governo nos acessos marítimos, aqueles grandes navios não poderiam acessar os nossos portos. E nós ficaríamos literalmente fora do jogo do comércio internacional, porque sem os grandes navios nós não teríamos fretes capazes de competir no mercado internacional.

Próximo, por favor.

Eu apresentei esse *slide* no início. É um resumo do resumo do marco regulatório, que foi consolidado pelo Presidente Lula por meio do Decreto nº 6.620. Eu reconheço que há interpretações diversas sobre os terminais privativos, mas acredito verdadeiramente – já pude expressar isso à nossa Exmª Senadora – que o nosso marco regulatório não impede o desenvolvimento dos terminais privativos para o agronegócio. É a minha convicção.

Eu pretendo até trabalhar mais para fazer isso acontecer, na medida em que eu possa contribuir para isso. E registro que é um fenômeno completamente anômalo o embarque de carga geral em contêineres em terminais privativos. O mundo todo concessiona a operação nos portos públicos, como o Brasil faz.

Próximo, por favor.

Esse modelo é vencedor. É um modelo que não impede a flexibilidade dos terminais privativos movimentarem, além da carga própria, a carga de terceiros, de uma forma complementar. E confere a segurança ao investidor, que apostou, acreditou no marco regulatório e já investiu cerca de R\$4 bilhões, nas quatro empresas que foram listadas no mercado de capitais no Brasil.

Só esta semana, tivemos duas notícias de novos investimentos. A EcoRodovias comprou um terminal dentro do porto de Santos, um investimento total de R\$1,4 bilhão. Ela vai modernizar esse terminal, que será um grande competidor porque se encontra logo na entrada do Porto de Santos. E hoje, vindo



aqui para Brasília, eu li, no avião, que a ALL negocia com a WTorre a participação, em um terminal privativo, de R\$5 bilhões.

Então, acho que o marco regulatório atual...

(O Sr. Presidente faz soar a campainha.)

O SR. RICHARD KLEIN – ...tem contribuído enormemente para o desenvolvimento do nosso País. Sempre se pode melhorar um pouco, mas acho muito perigoso uma mudança radical num time que está dando certo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – Muito obrigado ao Dr. Richard.

Agora, concedo a palavra ao Dr. Wilen Manteli.

O SR. WILEN MANTELI – Senador Benedito e demais Senadores, muito obrigado pelo convite. Eu estou representando a Associação Brasileira dos Terminais Portuários. É uma entidade que congrega terminais de uso privativo exclusivos, mistos e de uso público. Eu estou no meio do furacão, senhoras e senhores.

O papel da ABTP, desde o seu início, foi sempre de construir a união empresarial. Quando o setor empresarial se divide, os corporativistas e a ação governamental entram dividindo o setor. E o setor empresarial perde espaço.

A Lei nº 8.630, tão reclamada pelo setor empresarial, foi possível se construir, em 1993, depois de três anos de trabalho com o apoio desta Casa, graças à união do setor empresarial, muito bem liderada e coordenada pelo nosso líder Jorge Gerdau, por meio da ação empresarial; e a ABTP foi uma das entidades que participou ativamente da elaboração dessa lei.

Então, sempre que o setor empresarial se desagrega, perde o seu espaço. E agora, nesse momento, temos essas discussões. São normais divergências, interpretações, competição. São normais. E o papel da ABTP é tentar pacificar o setor. Esse é o nosso papel.

A nossa preocupação – e essa é a minha missão nesta audiência pública – é que essa discussão está afetando os terminais de indústria. Eu vejo conceitos e missões. Preocupa-me, no setor governamental, que está havendo uma evasão de competência da SEP, que, como disse Richard Klein, foi em bom momento criada pelo Presidente Lula, porque antes o setor portuário era a terceira ou quarta prioridade no Ministério dos Transportes. Mas hoje não mais a SEP tem a palavra final sobre portos.

A Antaq, que é a agência que deve implementar as políticas ditadas pela SEP regular e fiscalizar, também já não tem mais a palavra. Há outros órgãos interferindo na competência da SEP e da Antaq, emitindo conceitos. Então, essa questão está atingindo os terminais de indústrias, que, como foi dito na interferência anterior, são instrumentos fundamentais para o desenvolvimento da nossa indústria usados no passado, nos idos dos anos 60 e 70, para atrair grandes indústrias.



Um dos erros que nós cometemos foi o de instalar nossas indústrias ao longo das rodovias. Com os rios e margens que nós temos, poderíamos instalá-las ao longo dos canais marítimos e dos nossos rios, o que dá um fator de competitividade muito grande. Mas temos tempo para recuperar.

Agora, com essas interpretações, com essas restrições que estão querendo impor aos terminais de indústrias, a ABTP não concorda. E aí nós temos a unanimidade, dentro da Assembleia da ABTP, quer de terminal exclusivo, misto ou de terminais públicos, de que esses terminais estão fora dessa briga. Esses terminais não podem entrar, porque eles têm uma atividade produtiva em terra.

E quando eu falei com o meu amigo Fayet me corrigiu e disse: "Terminal que tiver capacidade ociosa, privativo, querendo – é uma decisão do empresário – poderá operar carga de terceiros". Querendo. Até porque a regulação dessa atividade, ou seja, quem negocia com o tribunal privativo é diferente do porto público. É um negócio privado. É regido pelo direito privado. Não há proteção do Estado numa operação com o terminal público, onde o dono da carga tem maiores proteções. Então, é uma regulação, com foi dito ali, regida pelo direito privado.

Eu peço para passar a primeira. Eu estou falando por último e já falaram sobre mais de 60% da minha apresentação, então vou passar correndo.

Aí são duas fotos da Vale e do Porto da Usiminas, que mostram bem o que estou dizendo sobre porto de indústrias e sobre a importância estratégica desse instrumento chamado porto de indústria, porque não podemos permitir que eles sejam afetados.

A Vale e a Petrobras – para pegar as nossas empresas – não teriam a expressão globalizada ou mundializada sem esses terminais. Essas duas empresas, Vale e Petrobras, movimentam, por ano, mais de 300 milhões de toneladas. Jamais atingiriam esse conceito globalizado ou mundializado sem os seus terminais. Imaginem se tivessem de escoar esses 300 milhões de toneladas nos portos públicos? Prejudicariam a carga conteinerizada de valor agregado maior.

Então, podemos dizer: dos 890 milhões de toneladas movimentadas nos portos nacionais entre importação e exportação, em média, 70% passam pelos 130 terminais privativos; 30% pelos portos públicos de maior valor agregado, evidentemente. E mostra... E esse é o papel da ABTP compatibilizar esses interesses. Nós não temos que acabar com essa briga de porto privativo e público. Eles são complementares. São complementares, e há espaço para todos.

O próximo, por favor.

Isso já foi discutido. Eu pediria para...

Pode passar.

Também. Pode passar. Pode passar. Pode passar.

Bom, aqui eu queria reforçar o que o Fayet falou. E aproveito que aqui está o Diretor Tiago, da Antaq, que não tem muito tempo de casa, para dizer



que esperamos que ele e seus dois superintendentes, Giovanni e Mário, corrijam isso, que tomem a resolução. Nós estamos em um país republicano, federativo. Não pode, a partir do Paralelo 16, lá para cima, ser diferente do centro, da região Sudeste e da Região Sul. Quer dizer, lá para cima, o terminal privativo pode movimentar qualquer carga e aqui para baixo não. Tem que acabar com isso. Ou é igual para todos ou não é. Nós estamos em uma República. Quando se faz uma lei, ela tem que ser igual para todos, no momento da sua elaboração e da sua implementação. De mais a mais, a Antaq, Dr. Tiago, com todo respeito que devo a V. Ex^a, não tem a competência para estabelecer essa diferenciação e esse tratamento não isonômico.

Próximo, por favor.

Aí tem outra ameaça da Antaq, que comete uma injustiça contra o órgão gestor de mão de obra. O Dr. Tiago sabe disto, e seus dois excelentes superintendentes sabem também: não tem competência a Antaq para entrar em questão de mão de obra. De mais a mais, o Ogmo não é bicho-papão, o Ogmo é solução, que foi encontrada nesta Casa. É o órgão que administra a mão de obra. O que está faltando para o Ogmo, para o trabalhador avulso, é uma ação muito mais do Estado, de aposentar esses trabalhadores. Porque 40% dessa mão de obra, num universo de 30 mil trabalhadores, não têm mais condições de continuar, quer pela idade, quer pela situação de saúde. Aliás, o Senador José Pimentel sabe disto, é uma promessa desta Casa, em audiência pública, em dezembro – V. Ex^a está lembrado? –, fazer uma audiência pública. Chamar o Ministério do Trabalho, que é o grande omissão nessa questão, fazer um exame nesse pessoal, um levantamento, junto com a Previdência Social, e aposentar e melhorar esse quadro. Esses trabalhadores não têm condições de ser treinados. Não têm saúde, não têm idade para isso.

Esse é um fator que também gera o custo Brasil, por causa das deficiências. Lamentavelmente. Eles não têm condições de trabalhar nem de ser treinados. É uma pena. É uma injustiça que se faz com esses trabalhadores.

Próximo, por favor.

Aqui, outra questão que eu coloco. Por que a procura? E veja os senhores: porto é um grande negócio. Estamos todos aqui, por quê? Porque porto é um grande negócio. Quem aplicar em porto, seja privativo ou público, ganha dinheiro. É um grande negócio. Na ABTP, nós somos procurados por investidores brasileiros e estrangeiros. E aí eu quero dizer: há certa incerteza com essa confusão de marcos regulatórios e um excesso de órgãos. Ninguém sabe quem tem a palavra final sobre portos. Lamentavelmente. Deveria ser a SEP, nas políticas públicas, e a Antaq, na parte da implementação das políticas. Mas têm muitos órgãos. É TCU, é Casa Civil... E eu pergunto, com todo o respeito que devemos ao TCU, porque ele tem uma grande administração, mas TCU opinando em portos, fiscalizando portos, dizendo o que um terminal privativo pode fazer? Não é competência dele. Então, nós temos aí...



(O Sr. Presidente faz soar a campainha.)

O SR. WILEN MANTELI – Mais dois minutos, Excelência.

Por que há uma procura por terminais privativos? Aí tem uma grande resposta. Desde 1993, o Poder Executivo vem sonegando a adaptação determinada por esta Casa, na Lei nº 8.630, de em torno de 98 terminais que envolvem mais, só na ABTP, de 19 contratos de arrendamento, que implicam investimento de R\$11 bilhões.

Próximo.

Vou mostrar que empresas estão nessa insegurança. Não sabem se investem ou não investem nos próximos dez anos. Olhem as empresas que estão aí: Transpetro, Ultracargo, Bunge, Chuan e todo esse conjunto de empresas que estão aguardando há muitos anos uma decisão de governo, de adaptação.

Senhoras e senhores, não é prorrogação, não é omitir a licitação. A Lei dos Portos, aprovada por esta Casa, determinou em dois dispositivos a adaptação de todos os contratos. O Governo adaptou a grande maioria dos contratos, dando a eles 50 anos de vigência. E essas empresas que não tinham contrato de arrendamento na época não tiveram a contemplação, coisa que estamos reclamando há muito tempo, foi prometida pelo Ministério dos Transportes, depois criaram a Antaq, que também não cumpriu; a SEP, e agora há uma confusão aí, tentando fazer uma adaptação.

Próximo, por favor.

O Governo não licita áreas há muito tempo. Nos últimos dez anos, foram licitados não mais do que cinco terminais. E quando licita demora muito tempo. Leva cinco anos, sete anos ou muito mais. E criou um tal de EVTE (Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica), que, no fundo, é para tirar mais dinheiro do investidor. Paga-se ali.... A taxa interna de retorno do investidor é achatada. Quer dizer, não pode ter muito lucro, para pagar mais para a administração do porto. Já paga pela outorga. Se pegarmos um porto como o de Santos, a doca está com um grande caixa. Agora, quem faz a dragagem? Recursos públicos. Nós estamos pagando duas vezes e ainda há a ameaça de aumentar tarifa.

Então, essas coisas têm que ser examinadas. Nós não reclamamos... Nós queremos é baratear o custo da exportação e da importação para aumentar a nossa fatia no mercado internacional.

O próximo.

Aí está o que eu chamo de guerra nas estrelas, que é outro absurdo. É algo que também impede a busca de mais áreas no porto público, é a interferência de inúmeros órgãos e entidades na atividade pública. É a velha piada que usam em terminais de contêineres: quando um operário abre um contêiner, saem mais fiscais do que mercadorias. (*Risos.*) Mas é a verdade. Olhem só o cipoal de órgãos, de entidades. Sei que o meu amigo aqui não concorda, mas é o que me contam na ABTP. É uma teia de aranha. Em Vitória, a Companhia Docas de Vitória – insuspeita –, 28 entidades. Faltou a Igreja lá entrar. Então, gente, essa



questão se resolve sem investimento, mas com decisão de governo e atuação do setor empresarial. Esse é um dos papéis da ABTP.

Próximo.

Bom, esta é a decisão para deixar muito claro o papel da ABTP em relação aos terminais de indústria. Depois de muito debate entre os associados, a decisão da ABTP em relação à manobra da Antaq, em defesa dos terminais de indústria. Bem definido o que se trata de terminal de indústria, na defesa inclusive dos terminais do sistema Petrobras, que não é que tenham liberdade, eles são obrigados a movimentar as cargas lá.

Próximo.

Então, a missão da ABTP está ali. Nós lutamos pela isonomia concorrencial entre o setor portuário e contra o abuso do poder econômico. Nós queremos isonomia. Por isso nós defendemos o que colocamos aqui.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – A Mesa agradece ao Dr. Wilen Manteli, o último palestrante.

Agora vamos abrir o debate.

Como autora do requerimento, a Senadora Kátia Abreu tem direito à palavra antes que os demais Senadores inscritos possam se manifestar.

Com a palavra a Senadora Kátia Abreu, considerando que o Senador Francisco Dornelles não se encontra na reunião.

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Ele é o Relator? O Jorge Viana está? (Pausa.)

(Fala fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – Não, o Senador Francisco Dornelles é autor de outro requerimento.

(Fala fora do microfone. Inaudível.)

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – O Relator Jorge? Ah, desculpe, é porque você é tão precioso aqui, Senador Jorge Viana. (*Risos.*)

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – Com a palavra S. Ex^a a Senadora Kátia Abreu.

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

Eu quero agradecer aos nossos palestrantes. Muito obrigada por terem vindo ajudar...

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – Se V. Ex^a, que tem capacidade de articulação, tiver a mesma capacidade ao resumir o máximo que puder...

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Vou tentar, Sr. Presidente. Agora, nós estamos tratando do futuro do País inteiro neste simples decretozinho



que amaldiçoou e fechou os portos do Brasil depois de... Há quantos anos D. João VI abriu? Duzentos? Depois de 200 anos abertos por D. João VI, um decreto fechou os portos do Brasil, e nós aqui estamos tentando abri-los. Portanto, eu pretendo fazer o mais rápido possível para lhe atender.

Dá para perceber que as palavras do Sr. Klien – com quem temos uma discussão de longa data, desde 2008, sobre este assunto – são frágeis. Na minha avaliação, são frágeis. Investir US\$4 bilhões no nosso Porto de Santos... O porto é seu. Quatro bilhões de dólares não dão para fazer um porto sozinho, de três berços. Um porto... Então, no período inteiro. Quatro bilhões no período inteiro. Agora, eu só quero lembrar que para fazer um porto novo, de quatro berços, do tamanho do de Santos, no Brasil, gasta-se exatamente esse tanto. Eu estou achando volumes... Apesar de para a construção de porto ser um valor considerável, para o investimento, mas não quero discutir. Agora, isso não tem problema nenhum. O senhor pode investir no seu porto quantas vezes quiser. Eu acho ótimo. Aliás, torço por todos os portos do Brasil. Eu só não posso deixar que uma imobiliária, por exemplo, instalada em Brasília, que seja autônoma e capaz de construir todos os prédios de Brasília, que isso seja argumento suficiente para que outras pessoas não construam prédios em Brasília. Isso não é argumento.

Quando Fernando Henrique Cardoso privatizou os portos, foi extraordinário que isso tivesse acontecido. Mas isso não foi final. Isso não foi um fato definitivo. Muito ao contrário, eles receberam os portos prontos e com a sua carga e capacidade de arrecadação e faturamento na curva máxima, porque eram os únicos que existiam no Brasil e, portanto, com a capacidade já totalmente em seu ápice. O lucro total.

Agora, os portos novos eles vão começar do zero, com a sua curva no zero. Vão ter de fazer a superestrutura, a infraestrutura, todas as reformas que ele aqui citou, inclusive a nosso favor, dizendo que o Governo Federal teve de fazer... E ai se não fosse o Governo Federal. Os portos privados mistos não estão pedindo isso para o Governo Federal não. Muito ao contrário, os portos privados mistos – muito obrigada, Sr. Klien – vão ter de fazer tudo isso que o Governo Federal fez para eles.

Agora, se alguém me perguntar o que é melhor para o empresário do País, de qualquer país do mundo: achar a superestrutura pronta e só instalar seus terminais em cima, como aconteceu com eles, ou é preferível eu começar do zero, começar um condomínio sem ninguém, fazer meu prédio sozinha, ou comprar meu apartamento num condomínio? É claro que eu prefiro comprar um apartamento num condomínio a ter de fazer um prédio sozinha.

Qual é o problema de nós não optarmos definitivamente pelo porto público? Por um simples motivozinho: nós não temos tesouro para bancar essa superestrutura. Nós não temos tesouro, caixa, dinheiro para investimentos nem nas nossas estradas, nem nas nossas ferrovias, nem nas nossas hidrovias. Nós precisamos da iniciativa privada para cobrir uma ausência do Governo brasileiro



de anos e anos, não é de agora, em que muito pouco sobra para investimentos. Como se diz no Tocantins, nós estamos “pegando o boi” em ter alguém que queira fazer esse investimento e correr esses riscos.

Agora, uma coisa é muito importante. Quando eles entraram na licitação – eu repito: não tenho nada contra privatização; muito ao contrário, sou super a favor, e devemos agradecer àqueles que entraram na privatização –, quando eles fizeram as propostas para entrar e ganhar a licitação, aqueles que ganharam fizeram uma proposta em que, de 1998, quando foram privatizados os portos, até 2011, eles teriam uma capacidade X de movimentação de contêineres.

Por exemplo, em 1998, 16.600 contêineres – um porto X, mas é o Porto de Santos, vou ser bem clara –, para chegar em 2011 com 80 mil contêineres de movimento. Essa foi a previsão feita para entrar com o *down payment*, que é a entrada e o pagamento da licitação. Eles tiveram uma movimentação de 142% a mais, o que superou as expectativas deles. Só nessa diferença faturaram, a dinheiro de hoje, R\$1 bilhão. Ele está reclamando de quatro em treze anos. Um bilhão apenas na diferença do dia da licitação e o que foi projetado e esperado e o que foi realizado. Quem conhece Orçamento sabe do que estou falando. Fora o lucro, porque quando eles fizeram a proposta de licitação, eles já tinham colocado o lucro sobre essa movimentação. Ou algum empresário é doido de comprar alguma coisa em que já não tenha colocado seu lucro? Eles tiveram uma movimentação a mais.

Então eu quero aqui dizer com isso, Sr. Presidente e colegas Senadores e Senadoras, que não justifica. O que justifica – desculpe-me, Sr. Klien, a sinceridade, eu já te disse isso várias vezes, em vários embates, duríssimos que nós tivemos ao longo dos anos –, mas vocês viram a movimentação aqui demonstrada, em que o primeiro lugar do Brasil é o Porto de Santos, 40% da movimentação de contêiner e o segundo colocado cai para 9%. Isso é reserva de mercado, isso é cartel, não se pode fazer isso com o País, eles estão defendendo o que é deles. Agora, nós Senadores da República temos que defender o que é do Brasil, ele está papel dele de empresário de não querer concorrência, de não querer competição. Agora, nós não podemos permitir isso, nós temos que permitir que as pessoas construam portos. E essa desculpa de que segurança nacional. Não me fale em segurança nacional, nós vamos comparar o Brasil com a Noruega, nós vamos comparar o Brasil com outros países que tem uma titica de mar, que tem uma titica de litoral? Nós temos oito mil quilômetros de litoral, de um abandono total e de uma ausência. Que segurança nacional é essa? E outra coisa, todos os portos privados mistos, ou porto exclusivamente privado, precisam ter toda a regulamentação de um porto público, ele tem lá dentro a Marinha, ele tem a Receita Federal, ele tem a Polícia Federal, ele tem todo o policiamento e todo um cumprimento de regras que ele é obrigado a se submeter. Não é abrindo as portas de uma loja e exportando e importando não. São normas rigorosíssimas.



Agora quero falar o que é o pior: eu estive na China há três semanas e visitei a 4ª maior empresa de transporte marítimo do mundo, tem 800 navios Panamax e Sub-Panamax.

Senadora, é o lugar mais caro do mundo para aportar; não têm condições. Eu pedi para eles: O senhor poderia me falar quanto que o senhor paga para chegar e encostar-se ao Porto de Santos? Quanto que o senhor paga? Ele disse: Eu também gostaria de saber, quando a senhora descobrir a senhora me fala, porque quando eu chego lá o valor é fechado e ninguém sabe o que tem dentro desse valor.

Então está impossível, impraticável transportar para o Brasil. Nós queremos sim, fazer transporte marítimo brasileiro, criar uma linha Ásia Expresso-Oriente, que eles querem chamar, mas reclamaram enormemente das taxas portuárias cobradas pelo Brasil, e também não venham dizer do Ogmo, porque eles são obrigados a se submeter a um sindicato que é um sistema de Ogmo.

Quando foi privatizado, eu concordo que o sistema de Ogmo era pesadíssimo. O que significava isso? O custo médio da mão de obra avulsa em cima de contêiner era alguma coisa insuportável. Hoje, com as mudanças da legislação do Ogmo, o que significa hoje? Antigamente essa mão de obra de Ogmo significava 67% por contêiner; hoje significa 23%. Então isso não é mais empecilho para a concorrência.

O que eu quero pedir aos colegas Senadores é apenas a oportunidade da livre iniciativa, do livre mercado, da livre opção para que as pessoas possam competir, porque essa competição, única pessoa que vai ganhar chama-se: cidadão brasileiro.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – Muito obrigado, Senadora Kátia Abreu.

Queria accordar aqui com os palestrantes, o seguinte: como temos um número considerável de Senadores inscritos nós poderíamos fazer três Senadores por cada...

(Fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – Já começou a Ordem do Dia? A pauta está aberta ou trancada, como ontem?

(Fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – Então, como primeiro Senador inscrito, Aloysio Nunes Ferreira.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Sr. Presidente, Srs. convidados, eu sou da linha do Deng Xiaoping, quer dizer, Deng Xiaoping dizia que pouco importa a coro do gato, desde que caça ratos. Inácio da Arruda, que é do PCdoB, ficou todo feliz quando eu disse que era da linha do Deng Xiaoping.



Mas o fato é o seguinte, os dados que foram apresentados a respeito do custo que nós temos, ou da renda que é subtraída do produtor brasileiro em função do alto custo da lavoura até o embarque é uma coisa realmente astronômica, sobretudo quando se compara com as condições de competidores nossos. Então preciso, evidentemente, ampliar a capacidade portuária do nosso País e melhor distribuí-la ao longo da nossa costa.

Agora, o tema da audiência era marco regulatório. O pilar do marco regulatório é a lei, de que estamos falando. E a lei não faz distinção, não fala em percentual, carga própria ou carga de terceiro. Apenas diz que o porto misto pode movimentar carga própria e de terceiros. É a lei.

Eu entendo que qualquer restrição que possa vir a ser colocada à eficácia dessa norma legal não se sustenta do ponto de vista constitucional. Agora, evidentemente, a Senadora Kátia Abreu preferiu uma via de, digamos assim, explicitar na lei aquilo que a rigor já estava contido nela, para dar mais segurança jurídica a esse tema, àqueles que queiram investir em portos mistos.

Então, eu tenho simpatia pelo projeto da Senadora Kátia Abreu; parece-me um projeto adequado, importante. Eu já tinha discutido um pouco sobre o projeto, antes da convocação da audiência pública, com o Senador Jorge Viana.

O Senador Jorge Viana, em seu parecer, tem um ponto, no meu entender, essencial. É a objeção essencial dele, e eu gostaria de ouvir a opinião dos senhores a respeito desta que é a objeção central do Senador Jorge Viana.

Eu leio o parecer, do qual providenciei cópias, para que todos tivessem. Diz ele, na página 3, no parágrafo seguinte:

Desse ponto de vista, qual seja o do interesse público, não parece apropriado, como pretende o projeto sob exame, estender às instalações portuárias de uso privativo função idêntica àquela essencialmente reservada aos terminais de uso público. Como os terminais de uso privativo não estão sujeitos aos princípios gerais de interesse público [confesso que não entendi direito o que é isso], porque voltados para a movimentação de suas próprias cargas e, subsidiariamente, de algumas cargas de terceiros, haveria importantes assimetrias de custos de operação e de encargos regulatórios entre os terminais localizados nos portos públicos e os de uso privativo, caso se admitisse a indiscriminada movimentação de cargas de terceiros pelos portos de uso privativo (...)

Conclui o Senador Jorge Viana:

(...) tornando desigual a concorrência entre o operador de um porto público e o operador privado de seu próprio porto, com desvantagens para os terminais públicos em relação aos de uso privativo.



Eu gostaria de ouvir a opinião dos senhores sobre esse ponto, que me parece ser o ponto central da objeção do Senador Jorge Viana ao projeto da Senadora Kátia Abreu, pelo qual, eu repito, tenho muita simpatia.

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – Após o Senador Aloysio, tem a palavra o Senador Viana, que é o Relator do projeto de lei.

O SR. JORGE VIANA (Bloco/PT – AC) – Sr. Presidente, Sr^a Presidente...

O SR. INÁCIO ARRUDA (Bloco/PCdoB – CE. *Fora do microfone.*) – Se ele responder tudo...

O SR. JORGE VIANA (Bloco/PT – AC) – Não, estou aqui, como faço sempre, na posição de relatoria. Eu entendo que esta Audiência, com a audiência que está tendo, com tantos Senadores e Senadoras, porque é um tema estratégico para o País, o meu papel é o de ouvir, de acolher, de levar em conta a opinião inclusive dos colegas Senadores, mas também a dos especialistas.

Eu queria, antes de tudo, dizer que foi muita acertada a nossa decisão de audiência pública. É um tema que fala do País, do atraso, mas especialmente do País para frente que queremos e que buscamos todos.

O Senador Aloysio já também pegou, no meu próprio parecer, uma questão que é central; eu só a reforço. Eu gostaria de ouvir, porque estamos fazendo aqui, de maneira pública... Os interesses são enormes. Olha a audiência que temos aqui. Nós temos audiência aqui, em comissões, de temas da maior importância todos os dias. Às vezes, um ou dois Senadores, sem ninguém na plateia, só o testemunho de quem nos ouve depois em casa, enfim. Mas aqui não. É, de fato, um tema da maior importância. Mexe com a atividade produtiva, com a logística do País, com a vantagem comparativa ou não do Brasil. Os números são gigantescos.

Então, para mim, não é uma relatoria fácil. Mas acho que o Brasil adotou uma medida quando privatizou lá atrás os portos; tem concessões feitas, tem situações em andamento e tem uma realidade.

E aí eu não quero me alongar, porque, como eu falei, não vou tentar polemizar nada. Eu acho que o questionamento do Senador Aloysio é da maior importância. Eu gostaria de ouvir os lados, porque aqui a gente tentou trazer os que têm opiniões divergentes ou conflitantes sobre esse tema. Mas, certamente, meus Colegas Senadores vão fazer questionamentos.

Agora, o que me parece – e aí eu gostaria, se possível, de ter um comentário na volta da palavra para os nossos convidados – é que o problema maior hoje, está muito claro, não está diretamente ligado só à questão do porto em si. É que nós temos um problema de logística gravíssimo no País. Qual é o Estado maior produtor de soja hoje? É Mato Grosso. Mas, em quantos quilômetros de distância Mato Grosso fica do porto? Então, minha gente, a culpa também está sendo colocada no porto, mas eu queria saber quem são os outros vilões dessa



história? Isso porque, às vezes, a gente é levado para um debate, porque o problema está ali, mas o problema no fundo, no fundo não está só ali.

Então eu gostaria que também aqui nós colocássemos direitinho: Quem são os adversários ou os inimigos para que possamos ter eficiência na hora de operar o embarque e o desembarque, ou seja, o embarque das exportações e o desembarque das importações, aqui no nosso País, para que a gente pudesse focar direitinho, porque às vezes o problema pode ser solucionado de outra maneira.

Eu não estou querendo levar o debate para nenhum outro lugar, mas apenas para que se possa ampliar um pouco isso, porque eu vi que houve uma complementaridade na hora das posições e têm problemas de toda ordem. Tem um processo absolutamente burocrático de operação. Aí nós estamos discutindo a modelagem de portos. Mas se puder pedir algo mais, que fosse para vocês aprofundarem também outra questão: como é que os países do mundo operam, porque são cargas diferentes e situações bastante diferentes para um País que é produtor de alimentos, como o nosso, de grãos especialmente, que é um volume extraordinário, com distâncias enormes, também sobre aquilo que se movimenta em cargas de outros países.

E aí só um comentário do Dr. Wilen Manteli, nosso convidado, o senhor me desculpe, é que eu sou da Região Norte, têm muitos aqui que são do Nordeste, estamos aqui no Centro-Oeste. Eu só queria discordar, com educação, de V. S^a, porque V. S^a falou da isonomia; ou seja, que o País não pode ter uma regra no Sul, outra no Nordeste... Mas o grande erro do Brasil foi querer ter uma regra só para o País inteiro. Um jeito de ser injusto é tratar diferentes de forma igual. E se olharmos para o que tem de infraestrutura no Norte, no Nordeste e, mesmo aqui no Centro-Oeste, é muito diferente do que temos no Sul e Sudeste.

Então, para o Brasil ficar mais igual nós temos que ter um tratamento diferenciado, pelo menos durante um período – e é isso que a gente de alguma maneira tem buscado –, para as regiões que ainda não têm uma infraestrutura, seja de energia, muito menos portuária. Vamos para o Norte? Vamos falar de portos que não cabem nos dedos de uma mão. Vamos para o Sul e Sudeste, e aí nós temos uma maior concentração, inclusive, de previsão de investimentos.

Era só um reparo para fazer, porque eu acho que durante um bom tempo para que o Brasil possa ficar um País só, e é difícil, porque é um continente, nós vamos ter que dar um tratamento diferenciado para algumas regiões, como também às vezes vai acontecer de se dar um tratamento diferenciado para o Sul e Sudeste exatamente para poder ter este País mais igual.

Eu acho que a questão portuária no Brasil é estratégica. Como a Senadora Kátia Abreu falou, nós estamos falando de 8 mil quilômetros de costa, 8 mil quilômetros de costa, com uma concentração quase impraticável, no Sudeste, dos portos, no Sudeste. E eu acho que isso agrava muito o custo da logística no Brasil.



Talvez seja importante comentar como andam, porque pode ajudar, os investimentos, pois foi falado um pouco, o público e o privado nessa área, seja do ponto de vista do que está planejado; quem é que está pondo a mão no bolso de fato. Isso porque a gente fala que o setor privado está investimento muito, o público investe mal e pouco. Eu gostaria de ver também um comentário sobre esse aspecto.

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – Com a palavra o Senador Luiz Henrique.

O SR. LUIZ HENRIQUE (Bloco/PMDB – SC) – Sr. Presidente, Sr^a Presidente, Srs. palestrantes, Sr^s e Srs. Senadores, tendo em vista que nós já estamos adentrando a Ordem do Dia no plenário, eu vou procurar adotar uma linguagem telegráfica

Eu me perfilo com o projeto da Senadora Kátia Abreu, porque exalta o princípio de liberdade de iniciativa, que se encontra amarrada no atual marco regulatório. Então, exaltar a liberdade de iniciativa é exaltar a Constituição, pela qual tanto lutamos para escrever.

Outro aspecto que queria mencionar é o custo do frete nacional em função da estadia dos navios nos portos, a *demurrage* dos navios nos portos. E tenho uma configuração clara no meu Estado. Fizemos um grande esforço para ampliar o número de portos. Temos três portos públicos e hoje temos mais três portos privados. Eu queria demonstrar aos Senadores e Senadoras o que aconteceu no complexo portuário de São Francisco do Sul, que tem um porto público e dois terminais privados.

O terminal privado de Itapoá, que está funcionando há pouco mais de cinco meses, já tem um movimento de navios quase igual ao porto de São Francisco do Sul, que existe há mais de 100 anos. Mas o Porto de Itapoá bateu o recorde de movimento de carga por hora, o que baliza como são eficientes esses portos privados.

Estabelecer diferença entre porto público e privado com relação a cargas de terceiros é afrontar o princípio constitucional da liberdade de iniciativa. Por isso, com todo o apreço, a consideração e a admiração que tenho pelo Senador Jorge Viana, que é um homem intransigente, acredito que com a evolução desse debate, poderá refluir no seu parecer, eu votarei com o projeto da Senadora Kátia Abreu.

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – Muito obrigado ao Senador Luiz Henrique.

Com a palavra o Senador Sérgio Souza. Depois, V. Ex^a, Senador Inácio Arruda.

O SR. SÉRGIO SOUZA (Bloco/PMDB – PR) – Sr. Presidente, a minha indagação ia ficar muito centrada no que o Senador Luiz Henrique falou. Também vou procurar ser bastante objetivo.



Sou do Estado do Paraná, que tem um dos portos mais antigos do Brasil. E na minha visão está estagnado. A própria geografia do Estado, e aí pegando, Senador Jorge, muito do que vem do Norte, e hoje, Senador Luiz Henrique, passa pelo Paraná muito do que é exportado por Itapoá e por São Francisco do Sul. Percebo que, primeiro, há um custo muito grande que chega de US\$30 mil e US\$40 mil/dia o custo de um navio estacionado, esperando para atracar, ficando em média 30 dias. Então, chega a US\$1,5 milhão o custo de um navio atracado na Baía de Paranaguá para aportar e depois ter ainda todo o custo de carregamento. Há também uma discussão muito grande no que diz respeito à otimização dos *shiploaders*, e assim por diante, que está de certa forma muito atrasada, demorando um navio, que poderia ser carregado em pouco tempo, às vezes dias. E o tempo, as condições climáticas não ajudam – um porto aberto. A otimização dos portos eu entendo que é necessária.

Tem os outros modais de transportes. Se resolvermos, por exemplo, o problema de ferrovias, que é gigante no Brasil. Sabemos que hoje o Brasil tem muito menos ferrovias do que tinha na década de 60 – mas é gigante. Mas não basta se resolvermos o problema da estagnação que está nos portos. E se não resolvermos os problemas desses modais de transportes, começando pelos portos, acho que o Brasil, a minha opinião, todo se estagnarará na medida em que não vai crescer do tamanho que deve crescer e que esperamos que cresça.

Essa questão colocada pelo Fayet do custo Brasil, da exportação de *commodities* ou dos produtos agropecuários, é gritante. Não temos competitividade hoje com os nossos irmãos argentinos na medida em que vivemos dentro de um Mercosul. Eles conseguem colocar o produto deles aqui dentro do Brasil mais barato do que o produto brasileiro. É muito mais barato, em alguns casos, levarmos o produto para a China e trazermos de volta manufaturado, do que produzirmos no Brasil e levarmos para o Nordeste, ou trazermos do Nordeste para o Sul. Os modais de transporte, Senador Jorge Viana, são um problema do Brasil. E as Comissões, aqui do Senado Federal, têm a responsabilidade de tratar isso como um todo.

Para concluir, entendo que nós vivemos nova realidade; nós vivemos uma realidade diferente do que era há 20 anos, há 10 anos, do que era há dois anos. O Brasil vive uma nova realidade. O Brasil, hoje, tem uma estabilidade econômica maior do que todos os países da zona do Euro, do que os Estados Unidos, do que o Japão. Nós temos um Brasil que é nosso é que é gigante pelo seu tamanho territorial e pelo tamanho da sua nação, do seu povo. Nós temos de cuidar dos modais de transporte para sermos ainda maiores. Não há como nós discutirmos os modais de transporte sem passarmos pelos portos. Discuti essa questão, no ano passado, no PPA, profundamente, alocando recursos por emendas de Parlamentares do Senado e da Câmara, recursos vultosos para os portos, por entender que é pelos portos que temos de começar.



Finalizo com uma pergunta sobre o percentual de portos públicos e privados, hoje, no Brasil. É preciso entender um pouco o tamanho disso – se nós temos muito mais públicos ou muito mais privados – e a otimização dos portos públicos e privados. É preciso entender um pouco isso para, até mesmo, poder me pautar quando da votação desse projeto aqui nesta Comissão e em outras Comissões das quais sou membro.

No mais, agradeço ao Sr. Presidente.

Uma boa tarde a todos.

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. PP – AL) – Agradeço ao Senador Sérgio Souza.

Concedo a palavra ao Senado Inácio Arruda.

O SR. INÁCIO ARRUDA (Bloco/PCdoB – CE) – Sr. Presidente, senhoras e senhores convidados...

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. PP – AL) – Depois será a Senadora Ana Amélia, e aí encerra-se a inscrição.

O SR. INÁCIO ARRUDA (Bloco/PCdoB – CE) – O tempo está nos oprimindo aqui neste momento, mas acho que é um excelente debate. Falo do problema da nossa malha de transporte, do conjunto de modais. Vemos o nosso problema ferroviário. Há pouco estava reunido com a Bancada do meu Estado e com o Governador, que está preocupado, exatamente, com a Transnordestina, que é uma realidade para nós muito importante, mas apresenta dificuldades porque está parada em vários trechos.

Nós temos dois portos no Ceará. São dois portos públicos, mas bastante competitivos. Temos um porto público bastante competitivo. Claro que não temos um volume de carga que os portos do Sudeste têm hoje. Não podemos deixar que essa contradição público/privado impeça o Brasil de acelerar o seu passo. Acho que é esse o problema que a gente tem de resolver.

Nesse sentido, eu pediria ao nosso Relator uma atenção especial. Acho que tanto o Jorge quanto eu e o Presidente da Mesa, neste instante, temos uma realidade muito distinta, no Norte e no Nordeste brasileiros, que precisa de vantagens adicionais em tudo, em infraestrutura, em investimentos industriais. Em tudo nós precisamos dessa vantagem adicional. Agora, ao mesmo tempo, temos de estar atentos para a flexibilização que a legislação permitiu e se está, de fato, havendo extração na regulamentação da atividade. Senão a regulamentação passa a ter mais peso do que a lei. É uma complicação para nós. Já fiz aqui umas dez propostas de modificação legislativa em função de regulamentações posteriores à lei que criavam engessamentos para o que nós definimos antes.

Então, acho que nós temos de ter esse zelo, esse cuidado, porque o que nós estamos precisando é fazer com que o País dê passos mais largos, que se destreve, de fato, o País. Sem essa preocupação de que esse setor privado vá engolir o setor público. O setor público tem todas as condições de ser altamente competitivo, está demonstrando. Só a ação de mercado, também, mostrou que



não é solução. Quem está afundando é a Europa, são os Estados Unidos. Eles privatizaram tudo, acabaram com tudo. Então, não é um problema só de mercado que resolve. É mercado e o Poder Público com um plano estratégico ousado. Acho que estamos fazendo isso no Brasil. Acho que temos hoje o que não tínhamos antes, uma secretaria especial só para cuidar disso, que é a Secretaria de Portos. Acho que a Secretaria tem todas as condições de oferecer ao nosso Relator uma opinião bem balizada do que nós precisamos no Brasil.

Eu acho que manter o que está na lei e garantir que a lei funcione, acho que essa correção que a nossa Senadora quer fazer é para poder fazer a lei funcionar. Talvez a lei não esteja funcionando adequadamente. Acho que a gente precisa que ela funcione adequadamente. Não vejo prejuízo para nenhum porto público se nós tivermos um porto privado com as condições que a lei já ofereceu. Não vejo prejuízo, agora acho que devemos fazer em concordância, vamos atuar em concordância. Há uma secretaria especial que cuida disso corretamente, que está fazendo avançar o sistema portuário brasileiro. Então não há porque temer a ação do Governo. Nem o Governo pode temer que algum setor privado vá engolir o setor público. Acho que não vai, não tem força para isso, não tem como fazer isso e nós precisamos permitir que haja agilidade principalmente no transporte. Esse nosso então, na área portuária!... Olha, eu acho que para a gente aumentar a competitividade do Brasil tínhamos que mandar uma parte dessa demanda do Sudeste era lá para o Nordeste. Aí acho que a gente iria competir numa situação muito melhor com o resto do mundo nessa área portuária.

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – Muito obrigado, Senador Inácio.

Concedo a palavra à Senadora Ana Amélia.

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Caro Presidente, Srs. expositores, especialmente a nossa Presidente Lúcia Vânia e o Dr. Manteli, que eu tive a honra de, junto com a Senadora Kátia Abreu, indicá-lo para fazer a exposição.

É dispensável falar sobre a relevância deste tema, mas nós também temos que fazer um pouco de dever de casa porque o projeto está desde 2009 na Casa e isso dá um retrato bem acabado de quanto a burocracia legislativa, ou do Poder Executivo também, contribui para termos atraso nos avanços de competitividade.

Então, para o Dr. Mário Lima Júnior, eu quero apenas saber o seguinte: Em relação ao projeto que estamos discutindo, da Senadora Kátia Abreu, qual é a posição do Governo claramente a respeito disso? Admite esses avanços como quer, ou quer limitar? E para o Dr. Manteli eu queria saber o seguinte: O senhor, que desde os anos 70... Eu, como jornalista, acompanhava a luta pelos avanços da competitividade e o Dr. Jorge Gerdau Johannpeter disse que o importante não é o tamanho do Estado, mas que ele seja eficiente – e por isso eu respeito por essa opinião tão lúcida –, ele disse que apesar dos avanços,



no prefácio do seu livro sobre a guerra para a reabertura dos portos no Brasil, apesar dos avanços, ainda há muito que fazer para aprimorar a competitividade do setor portuário.

Eu queria saber do senhor, quais são os principais entraves? São ideológicos? São econômicos? São comerciais, são de concorrência, são de ordem... O senhor imagina que isso está até agora atrasando um processo de modernização do setor?

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – Muito obrigado à Senadora Ana Amélia. Terei muita honra e muita alegria de conceder a palavra à minha colega, Presidente da Comissão de Infraestrutura, a Senadora...

A SR^a LÚCIA VÂNIA (Bloco/PSDB – GO) – Lúcia Vânia. (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – Eu falei o seu nome... Eu estava vendo outro negócio aqui.

Mas, com a palavra V. Ex^a, Senadora Lúcia Vânia, Presidente da Comissão de Infraestrutura, que comigo e com o Senador Delcídio Amaral estamos fazendo esta audiência pública conjunta.

Com a palavra V. Ex^a.

A SR^a LÚCIA VÂNIA (Bloco/PSDB – GO) – Cumprimento o Senador Benedito de Lira e quero estender os cumprimentos a todos os expositores, em nome da Comissão de Infraestrutura.

A minha posição aqui é muito clara.

Eu acho que esse projeto da Senadora Kátia Abreu é um projeto importante. Nós temos um Relator que é aberto ao diálogo, eu não tenho dúvida que o Senador Jorge Viana vai ouvir as posições aqui levantadas e vai fazer uma reflexão sobre esse projeto.

Acredito que o interesse da Senadora Kátia Abreu é, exatamente, dar clareza ao espírito da lei que foi, de certa forma, mutilado pelo decreto. E tenho certeza que essa mutilação tem impedido ou tem gerado dificuldades jurídicas, o que impede novos investimentos.

Hoje eu estive no Tribunal de Contas da União, quando foi feita a leitura e análise das contas do Governo, e nós pudemos ver ali que uma das coisas que os ministros mais chamaram a atenção é o baixo investimento do Governo na área portuária.

Portanto, acredito que a Senadora Ana Amélia e o Senador Aloisio Nunes levantaram duas questões objetivas que poderiamclarear e nos orientar para que possamos realmente fazer um voto importante nessa área.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – Muito obrigado, minha querida Lúcia Vânia.

Eu gostaria de chamar atenção dos nossos convidados, pela ordem, quem fala primeiro? (*Pausa.*)



É o Dr. Fayet, a quem concedo a palavra.

O SR. LUIZ ANTÔNIO FAYET – Sr. Presidente, eu quero cumprimentar pelas posições fantásticas. Eu fui escalado, já estou escalado há muitos anos, trabalhando principalmente nas regiões pioneiros e fico muito satisfeito dessa receptividade e contribuições. Exatamente para isso que estou integralmente à disposição porque é um tema muito longo e existem muitos detalhes para serem esclarecidos.

Eu gostaria de atacar uma questão fundamental que foi levantada aqui. O Brasil precisa de tudo. Em termos de infraestrutura, não dá para discutir. E nós achamos que as regiões pioneiros, a nova fronteira do agronegócio, no caso particular nosso, ela tem que receber incentivos ao máximo para ser dotado com maior velocidade possível de infraestrutura, em especial, de capacidade portuária, porque o maior déficit de capacidade portuária está no chamado Arco Norte.

A nossa grande preocupação é que todo esse processo seja legal, e os juristas levantaram que a forma como foi conduzido esse diferencial não é a mais adequada. Nós não somos contra; nós somos com relação, temos restrições quanto à forma como isso foi colocado. Mas nós somos fortemente favoráveis, e eu tenho participado diretamente, inclusive da modelagem dos portos no Arco Norte.

Eu posso adicionar um testemunho a V. Ex^{as}s. Essa matéria dos portos do Arco Norte transitou numa câmara que existe no Ministério da Agricultura. Essa câmara é assessora do ministro. No ano de 2007, era ministro o atual Deputado Reinhold Stephanes e, passado a ele o problema do Terminal de Grãos do Maranhão, ele teve uma intervenção pessoal para acelerar, mas isso foi em 2007. Nós estamos decorrendo cinco anos e o terminal ainda não está implantado. Todas as dificuldades que estamos observando, se fosse um terminal privativo, ele já estaria implantado, disso não tenho dúvida.

Eu quero fazer um registro, principalmente para a questão das novas fronteiras. Eu usei um exemplo e registrei, só no ano passado, só em soja e milho, só para 30 milhões das 45 que foram transferidas para o Sul-Sudeste, houve uma perda de renda dos produtores da ordem de R\$3 bilhões. Se nós multiplicarmos isso por vários anos em que vem acontecendo e para todos os produtos, é realmente uma fortuna incalculável o que está se perdendo com relação a isso.

Aproveito para fazer um registro, meu conterrâneo Senador, a respeito das sobrestadias e das multas por espera, as demurragues, que acontecem. O seu exemplo no Porto de Paranaguá, vários portos do Brasil. Santos e Paranaguá são os mais congestionados. No caso de Paranaguá, muitas vezes, quase o ano inteiro, para cada navio atracado, nós temos um e meio navio esperando lá fora. Nós temos casos em que as sobrestadias mais as demurragues custaram mais do que as cargas.

Preocupa-me novamente isso com relação às regiões pioneiros do Brasil porque esse congestionamento portuário e as distâncias em que estão as



novas fronteiras determinam que os custos dos insumos para o setor rural, lá, são muito mais caros do que no Sul/Sudeste. A nossa busca, embora eu seja um sulista, em abrir as oportunidades no Arco Norte é exatamente para ampliar a competitividade e a renda dos produtores das novas fronteiras.

Finalizando, a questão das assimetrias que foram apontadas. Eu gostaria de fazer a observação de que, quando se entra numa licitação de alguma coisa que já existe, estamos recebendo aquele patrimônio e clientela pronta. Esse ponto não tem sido abordado. Receber a clientela, mas não de presente, compulsoriamente, a clientela é cativa daquele ponto.

Então, quando vemos essa questão das assimetrias, eu acho que precisamos fazer uma análise profunda. Eu comparo o que foi feito em Itapoá com o que foi feito em outros terminais da nossa região. Em Itapoá ou em Portonave os investidores tiveram de fazer tudo, inclusive disputar clientes, o que não é uma tarefa fácil. Essas assimetrias, se botarmos num papel, vamos ver que elas não existem, elas conspiram mais contra os terminais que fazem por conta e risco da iniciativa privada do que quem está acomodado num terminal público, porque ele não está com a pressão da remuneração de um brutal investimento; ele pode, inclusive, quebrar a sua empresa.

Então, estamos numa corrida contra o tempo – essa é a grande observação que faço.

O Brasil precisa de tudo. Precisamos contar com a força da iniciativa privada e aproveitar uma oportunidade única no mundo. Hoje, a aversão ao risco... Perdoem-me, tenho mais de 50 anos de trabalho em planejamento econômico, em planejamento estratégico. A aversão ao risco no mundo é uma coisa terrível, e encontrar um porto seguro como o Brasil para implantar no setor portuário atrai dinheiro do país e do mundo, o que nos permite transformar uma realidade que conspira contra a economia nacional, desacelera a economia nacional, para transformá-lo numa alavanca de desenvolvimento.

No ano passado, segundo as avaliações da iniciativa privada e do setor público, na região das novas fronteiras deixaram de ser produzidos 3 milhões de toneladas, entre soja e milho, porque não teríamos como tirar de lá. Essa é a triste realidade!

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – Com a palavra agora o Dr. Mário Júnior. Quero chamar a atenção dos nossos palestrantes para que falem resumidamente, sucintamente, porque já começou a Ordem do Dia e a qualquer hora estaremos sendo chamados para processo de votação.

O SR. MÁRIO LIMA JÚNIOR – Houve uma questão de investimentos públicos que estão aplicados nos portos, que estão sendo aplicados neste Governo. Temos R\$6 bilhões de reais para esse quadriênio, dos quais R\$2 bilhões são de dragagem nos portos, dragagem de aprofundamento para dar condição àqueles navios maiores de adentrarem nos portos brasileiros. As



dragagens de manutenção nos portos organizados se dão com os próprios recursos dos portos, através das tarifas de infraestrutura marítima.

Então, toda intervenção com recursos da União nos portos, eles são oriundos, são destinados a aprofundamento. Manutenção de aprofundamento é com a receita gerada nos próprios portos.

S. Ex^a, o Senador Sérgio Souza, nos perguntou a respeito de percentuais de movimentação. Eu falei isso no início da minha fala, mas vou repetir: estamos hoje num patamar em torno de 800 milhões de toneladas movimentadas no Brasil. Trinta e cinco por cento desse valor é movimentado nos portos públicos e 65% nos terminais de uso privativo, com um detalhe... Desculpem-me, são 35% movimentados nos portos organizados, e 65% desses 800 milhões de toneladas nos terminais privativos, do tipo Vale, etc., mas com a característica de os contêineres ocuparem um percentual muito pequeno nos terminais privativos. A maioria deles, a grande representatividade é realmente de granéis sólidos.

A Senadora Ana Amélia perguntou sobre a posição do Governo com respeito a esse assunto.

Primeiro, eu queria reconhecer o alto nível do que foi hoje debatido aqui nesta sessão do Senado, o alto nível das apresentações feitas e da participação, evidentemente, de S. Ex^as os Senadores. Então, acho que avançamos muito nesta tarde.

Também quero parabenizar o trabalho da Senadora Kátia Abreu pela sua determinação num tema tão relevante para o País.

Nós estamos avançando. O Governo sente também a questão da inconsistência jurídica nesse aspecto todo, o que é importante levarmos em conta. O Governo – falo de forma sintética por questão do avançado da hora – está trabalhando junto ao Plano Nacional de Logística Portuária e ao Plano Nacional de Logística e Transportes, feito pelo Ministério dos Transportes. Estamos juntando os dois para trabalharmos em termos de planejamento dos investimentos nas estradas, nas rodovias, no acesso aos portos, e no reestudo da configuração do arcabouço operacional e legal desse sistema.

Então, Senadora, essa é uma comissão, um grupo de alto nível, envolvendo a Secretaria de Portos e a Secretaria de Planejamento, coordenadas pela Casa Civil. Esse grupo está trabalhando com afinco na identificação desse espaço. Reconhecemos que o tema é polêmico. A questão do marco legal tem muitas nuances, e o próprio Tribunal de Contas também está debruçado sobre o tema. De modo que esperamos que, muito em breve, se chegue a uma definição da condição desse tema.

O SR. PRESIDENTE (Benedito de Lira. Bloco/PP – AL) – Eu gostaria de dar sequência, mas peço desculpas aos demais palestrantes por não se manifestarem mais, infelizmente. Vocês deixaram um conteúdo da maior importância para que possamos nos debruçar sobre o projeto.



**SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES
CAE/CI/CDR (20ª Reunião Conjunta)**

SF - 37

23/05/2012

Queria agradecer aos senhores que aqui se encontram. Infelizmente, nós precisamos encerrar a reunião, porque há uma votação nominal no painel e temos que participar do processo de votação.

Muito obrigado a todos os senhores.

Em nome do Senador Delcídio do Amaral, da Senadora Vânia e em meu nome, nós agradecemos a presença de V. Ex^{as}s.

(Iniciada às 15 horas e 18 minutos, a reunião é encerrada às 17 horas e 26 minutos.)