



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

Versão para registro histórico

Não passível de alteração

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE			
EVENTO: Audiência Pública	REUNIÃO Nº: 0868/14	DATA: 10/06/2014	
LOCAL: Plenário 12 das Comissões	INÍCIO: 15h00min	TÉRMINO: 16h33min	PÁGINAS: 32

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO
ANTONIO HENRIQUE PINHEIRO SILVEIRA - Ministro-Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República. MÁRIO POVIA - Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários — ANTAQ.

SUMÁRIO
Esclarecimentos sobre os atrasos na realização de processos licitatórios para o arrendamento de portos no setor privado e sobre a política portuária nacional.

OBSERVAÇÕES
Houve exibição de imagens.



O SR. PRESIDENTE (Deputado João Arruda) - Sob a proteção de Deus e em nome do povo brasileiro declaro abertos os trabalhos desta reunião de audiência pública, destinada a prestar esclarecimentos sobre os atrasos na realização de processos licitatórios para o arrendamento de portos no setor privado e debater sobre a política portuária nacional, objeto dos Requerimentos nºs 654 e 655, de 2014, CFFC, de autoria do Deputado Mendonça Filho.

Convido, então, para tomar assento à Mesa o Sr. Antonio Henrique Pinheiro Silveira, Ministro-Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, o Sr. Mário Povia, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Também gostaria de chamar para compor a Mesa o Deputado Edinho Bez, que vai presidir a sessão.

Gostaria de agradecer, em nome de todos os membros da Comissão, a presença dos senhores a esta reunião a fim de prestar os esclarecimentos necessários.

Esclarecimentos sobre o funcionamento da reunião. Antes de iniciar as exposições, gostaria de propor a este colegiado os procedimentos a serem adotados na audiência pública para assegurar o bom andamento dos trabalhos. O tempo reservado para cada convidado será de 20 minutos, prorrogáveis, não podendo ser aparteado. Encerrada a exposição, falará o Deputado autor do requerimento, pelo prazo de 10 minutos e, em seguida, falarão os Líderes inscritos, pelo prazo de 5 minutos, não sendo permitidos apartes. Após os Líderes, o Deputado inscrito para interpelação poderá fazê-lo, por 3 minutos. Primeiramente falarão os Deputados membros e posteriormente os não membros. O convidado terá igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica pelo mesmo prazo.

Exposições. Passo, então, a palavra ao Sr. Antonio Henrique Pinheiro Silveira, Ministro-Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República. Ministro, seja bem-vindo à nossa Comissão.

O SR. MINISTRO ANTONIO HENRIQUE PINHEIRO SILVEIRA - Obrigado, Deputado.

Boa tarde, Exmo. Deputado João Arruda, 1º Vice-Presidente da CFFC, Exmo. Deputado Edinho Bez, nosso amigo de longa data, membro da Comissão, Exmo. Deputado Mendonça Filho, a quem agradeço o convite para aqui comparecer;



senhoras e senhores presentes, colegas, tenho uma rápida apresentação, que faremos aqui, sobre a política do setor portuário e o Programa de Arrendamentos.

(Segue-se exibição de imagens.)

É do conhecimento de todos que a medida provisória que mudou o marco regulatório dos portos no Brasil foi lançada no dia 6 de dezembro de 2012, com sua aprovação pelo Congresso no dia 16 de maio de 2013 e posterior sanção no dia 5 de junho de 2013. Portanto, está fazendo um ano. E, 23 dias depois da sanção, foi publicado o Decreto nº 8.033, que, em larga medida, regula a lei.

O objetivo do novo marco regulatório foi essencialmente: trazer concorrência e eficiência ao setor portuário brasileiro; eliminação de barreiras à entrada, permitindo, então, que se aumentasse a oferta de instalações portuárias, arrendamentos e terminais de uso privado; houvesse o fim da diferenciação entre carga própria e carga de terceiros para fins de operação em terminais de uso privado, anteriormente chamado de uso privativo — algo que trouxe, indubitavelmente, segurança jurídica para o setor; redução ou eliminação de alguns custos, caracterizado como fim da outorga, como um critério de licitação; agilização de procedimentos no sentido dos leilões de arrendamentos e autorizações nos terminais de uso privado; e mecanismos para aprimorar a gestão portuária, como o regulamento simplificado de contratação de bens e serviços e instrumentos de gestão como compromissos de metas e desempenho empresarial.

Um eixo fundamental foi a retomada do planejamento no setor que trouxe para o órgão central, ou seja, a Secretaria de Portos, uma responsabilidade grande pela macro-organização do setor, interagindo mais clara e especificamente com autoridades portuárias e com a Agência Reguladora no sentido de estabelecer uma lógica nacional no planejamento das ações portuárias. Isso tem uma correspondência também com o trabalho desenvolvido no âmbito da Empresa de Planejamento e Logística — EPL, que trata de logística integrada, principalmente unindo os modais de transporte terrestre e aquaviário. De outro lado, há comandos muito específicos para o Plano Nacional de Dragagem e integração das autoridades intervenientes nos portos pela criação do chamado CONAPORTOS — Comissão Nacional das Autoridades nos Portos, que procura estabelecer um fórum para a



integração das ações das autoridades fazendárias, policial, de saúde, sanitária e marítima.

Este eslaide dá uma ideia de como era anteriormente, no âmbito da Lei nº 8.630, a organização institucional, na qual as autoridades portuárias tinham uma interação. Elas eram o centro do sistema e tinham uma interação com o poder concedente. Havia ainda uma sobreposição SEP/ANTAQ, mas a autoridade portuária era essencialmente a signatária e guardiã dos contratos. Ela fazia o planejamento, era objeto de regulação e fiscalização e responsável pela administração dos portos brasileiros.

O efeito disso a gente pode dividir em dois momentos. Houve um momento extremamente salutar, logo na pós-reforma, que o sistema portuário brasileiro pôde crescer — vamos chamar assim — com ocupação de capacidade instalada pela racionalização das ações, pelo fato de a Lei nº 8.630 ter afirmado, de forma absolutamente indubitável, que toda operação portuária devia ser realizada pelo setor privado. Isso permitiu, dentro de uma infraestrutura já instalada, uma explosão de iniciativas privadas, trazendo novos mecanismos de gestão e adequação de superestrutura que permitiram o crescimento da atividade portuária baseado numa exploração intensiva de uma capacidade já existente.

Em um segundo momento, problemas começaram a surgir quando foi necessário expandir aquela capacidade existente. Eu tenho um debate um tanto histórico com Frederico Bussinger, que aqui está, sobre quem veio primeiro, o ovo ou a galinha, nesse caso. Mas o fato é que, a partir de cerca de 2002, ou um pouco mais adiante, houve um problema na ampliação da infraestrutura portuária, e foram ficando claros determinados gargalos.

No âmbito da reorganização institucional, a Lei nº 12.815 pretendeu fazer uma separação lógica entre agentes dentro do sistema. A SEP fica com o macroplanejamento e o papel de poder concedente, enquanto a ANTAQ fica com as tarefas de fiscalização e regulação, além de ser um braço operacional da SEP nos processos de arrendamento, e as autoridades portuárias têm um papel no planejamento local, seja pela elaboração dos PDZs e Master Plans, mas têm uma ênfase muito grande no desenvolvimento da gestão portuária e na melhoria do ambiente de gestão. Houve uma modificação fundamental no CAP. Ele deixou de



ser um CAP deliberativo e passou a ser consultivo. Com isso, entendemos que contribuímos para derrubar algumas barreiras à entrada.

Em termos de linhas de investimentos — e aqui já indo para a primeira motivação do que foi esse convite —, tem-se que deixar claro que, no âmbito do esforço para a expansão da infraestrutura portuária, nós temos três grandes linhas de ação, que eu vou procurar refletir nessa breve apresentação. A primeira delas, que vai ser mais enfatizada aqui, é a linha do programa de arrendamentos portuários, que é complementada pelo processo de autorização de terminais de uso privado. Por último, os processos em curso na ANTAQ e na SEP de reequilíbrios de arrendamentos já existentes e a prorrogação de contratos celebrados pós-Lei nº 8.630.

Como é de conhecimento de todos, com a Lei nº 12.815 abriu-se um espaço. Primeiro, aqueles contratos prévios à promulgação da Lei nº 8.630 não têm o condão de prorrogação. De outro lado, nos contratos pós-Lei nº 8.630 que tenham previsão de prorrogação, abre-se um espaço para discussão de programas de investimento e, eventualmente, até mesmo antecipar a prorrogação desses contratos para trazer impactos positivos no investimento portuário.

O programa de arrendamentos portuários foi anunciado inicialmente quando do lançamento da medida provisória. Uma série de medidas para conformar seu perfil foi tomada antes da aprovação e sanção da lei, porém, a efetiva implementação desse programa só foi possível com a publicação da lei. E quais são as diretrizes desse programa? Partindo de um planejamento sistêmico e de uma política de longo prazo, procurar, no âmbito dos portos organizados brasileiros, uma reorganização de áreas no sentido de obter economias de escala, escopo, fomentar a concorrência. E abordamos, nesse esforço, um total de 159 áreas, das quais 117 em contratos vencidos ou a vencer até 2017 e outras 42 áreas novas, perfazendo o total de 159 áreas para arrendamento.

Esse foi o esforço de modelagem de uma iniciativa em praticamente todos os portos organizados brasileiros, para procurar exatamente rearrumar uma situação que, em muitos casos, já era considerada na literatura como uma situação de favelização dos portos. O que significa isso? Uma série de contratos de áreas pequenas que não permitiam ganho de escala, a convivência entre terminais de



distintas finalidades com uma proximidade muito grande, inclusive um atrapalhando o outro. Então, o que se procurou fazer ao trazer o planejamento e trazer o desenho dessa iniciativa para o âmbito centralizado foi dar um freio de arrumação no sentido de buscar esses cinco pontos que estão aí elencados, e, a partir de um planejamento e de uma política de longo prazo, reorganizar os portos para obter eficiência em última instância. Com isso, a gente imagina um ganho de capacidade em torno de 219, 220 milhões de toneladas por ano, investimentos hoje estimados em cerca de 16 bilhões de reais.

Após a conversão da MP, cumprimos todas as etapas que eram necessárias para dar a partida no processo de arrendamentos portuários. Concluímos os estudos, fizemos consultas e audiências públicas para os dois primeiros blocos e entregamos todos os projetos ao Tribunal de Contas com relação ao Bloco 1 no dia 10 de outubro.

O próximo eslaide pode refletir qual a situação que temos hoje. Entre março e novembro, tivemos a conclusão de todos os estudos no âmbito das consultorias mobilizadas e do sistema SEP/ANTAQ. Foram feitas duas consultas públicas: uma para o Bloco 1, que engloba Santos e os portos da região do Pará; a segunda engloba Paranaguá, São Sebastião, Salvador e Aratu, já no mês de outubro. No dia 10 de outubro, os estudos do Bloco 1 foram submetidos ao Tribunal de Contas, que proferiu um acórdão, em 10 de dezembro, que teve um pedido de reexame por parte da SEP, protocolado no dia 30 de dezembro. E, no dia 24 de janeiro de 2014, cumprimos todas as etapas de respostas das questões que haviam sido colocadas pelo Acórdão 3.661.

É bom falar um pouquinho sobre essa tramitação no TCU, que está no próximo eslaide. Desde a entrega, no dia 10 de outubro, tivemos uma intensa interação com as áreas técnicas, inclusive com a participação pessoal deste que vos fala. Temos experiência em processo de desestatização e infraestrutura pelo menos desde 2004, quando estava no Ministério do Planejamento, conhecendo as equipes técnicas do TCU e com elas debatendo desde os primeiros ensaios de concessões e PPPs no Governo Lula. A interação foi bastante rica, e a expectativa que tínhamos, no dia 10 de dezembro de 2013, é que o Tribunal colocasse algumas



condicionantes na forma de determinações e uma série de recomendações para os próximos lotes.

O que aconteceu no dia 10 de dezembro de 2013? Pela primeira vez na minha experiência de interação em programas de desestatização do Tribunal de Contas, o Tribunal emitiu 19 determinações que vinculavam aquele bloco que tinha sido submetido a estudos e nenhuma recomendação para blocos vindouros.

Então, tivemos uma situação extrema que ensejou até um editorial do *Estado de S.Paulo* dizendo que, apesar das boas intenções, levaríamos meses a fio para responder a todas essas questões. Pois bem, esses meses a fio terminaram no dia 24 de janeiro, quando foram respondidas todas as questões. E as questões relativas ao reexame, colocadas no dia 30 de dezembro, também já tinham sido absolutamente fundamentadas e circunstanciadas.

Só para gente ter um comparativo, e o próximo eslaide é bastante útil, vamos pegar a data de lançamento do PIL Rodovias — Programa de Investimentos em Logística, por exemplo, e a data do leilão. O leilão da BR-050, que foi lançado no dia 6 de agosto de 2012, foi feito em 18 de setembro de 2013, 14 meses entre o lançamento e o leilão. O das BRs-060, 153 e 262, foram 17 meses entre o lançamento e o leilão. Os Aeroportos do Galeão e de Confins não foram mais rápidos que o primeiro bloco de aeroportos, que foram feitos em 8 meses, mas aeroportos foram feitos em 11 meses. Os portos de Santos e do Pará foram lançados no dia 12 de dezembro de 2012 e ainda não foram leiloados; de lá para cá, passaram-se 18 meses.

O que eu posso afirmar aqui com toda certeza é que quanto aos estudos técnicos das áreas da Secretaria de Fiscalização de Desestatização do TCU — SEFID, que ficou pronta na segunda quinzena de março, e da Secretaria de Recursos, que também ficou pronta na segunda quinzena de março, se já houvessem sido deliberadas em abril pelo Tribunal, essas licitações já teriam ocorrido. Estávamos absolutamente preparados para isso. Então, esse é o quadro hoje do processo de arrendamentos portuários.

Estamos com tudo preparado para andar. Os estudos, eu afirmo, são de alta qualidade. Obviamente eles ensejam algumas controvérsias, porque, afinal de contas, não são áreas que pela primeira vez estão sendo transferidas para o setor



privado, ao contrário. Principalmente em Santos, mas não só, tem uma série de áreas que já são operadas por arrendatários que têm contratos vencidos ou a vencer e que eventualmente podem se sentir desconfortáveis com o projeto do Governo. No entanto, eu afirmo que o projeto do Governo é de qualidade, é sustentável e está pronto para ser licitado assim que o Tribunal der o sinal verde.

Mas esse não é o nosso único vetor de investimento na infraestrutura portuária. Paralelamente ao esforço do arrendamento, nós temos um esforço na área de terminais privados. É o próximo eslaide. Em uma visão geral, nós tivemos 58 anúncios públicos, de julho de 2013 a maio de 2014, que resultaram na apresentação de 87 empreendimentos com propostas em torno de 17 bilhões de reais em investimentos, dos quais 20 contratos de adesão já foram assinados. Temos terminais privados hoje. Temos 151 instalações no Brasil, 139 TUPs — Terminais de Uso Privado, 13 estações de transbordo e uma instalação portuária. De outro lado, entre dezembro e a semana passada, tivemos 20 contratos novos assinados e dois termos aditivos de ampliação de terminais, que perfazem um investimento perto de 10 bilhões de reais — 9 bilhões de reais, arredondado. O próximo eslaide mostra o que ainda está em curso, em análise. São outros 42 processos de outorga, perfazendo um total, factível de ser aprovado e autorizado até o final deste ano, de outros 5 bilhões e 200 milhões de reais.

A capacidade que se ganha com essas ações é comparável a um novo Porto de Santos. Então, não é correto dizer que os investimentos no setor portuário estão parados. Há uma série de vetores de investimentos, em particular nos Terminais de Uso Privado, que estão andando a pleno vapor e que correspondem a um aumento substancial de capacidade. Um destaque tem que ser dado ao crescente interesse privado no Corredor Norte, que é uma fronteira extremamente importante de expansão do setor portuário que vai permitir o escoamento de grãos para a China, via Canal do Panamá, e para a Europa, com uma distância a percorrer pelos navios menor do que a dos portos do Centro-Sul.

Por último, e muito rapidamente, daqueles contratos pós-Lei nº 8.630, existem hoje na ANTAQ pedidos de reequilíbrio, com ou sem pedido de prorrogação antecipada, da ordem de 8 bilhões de reais — 8 bilhões e 300 milhões de reais. Isso corresponde à modernização de terminais já existentes, que o Governo,



particularmente a SEP e a ANTAQ, está examinando com todo afincamento e tempestividade para identificar aquelas propostas de investimentos meritórias, para que sejam autorizadas o quanto antes. Esse é um terceiro vetor de investimento na área portuária, que é extremamente importante e traz a perspectiva de investimento muito rápido. Esses 8 bilhões de investimentos serão executados no prazo de no máximo 3 anos, a partir de suas autorizações. Esse é um trabalho grande que envolveu o desenvolvimento de um modelo regulatório para reequilíbrio com prorrogação antecipada. Esse modelo já foi testado nas áreas técnicas do Tribunal de Contas, já foi feita uma série de considerações, e a gente já está na reta final dos primeiros pedidos para fazer esses aditivos contratuais e deslanchar essa terceira via.

O que nos foi solicitado para dar um panorama rápido, em 20 minutos, do que tem acontecido em termos de investimentos portuários, em particular do Programa de Arrendamentos, essa é a mensagem que temos a trazer aqui.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Edinho Bez) - Agradecemos ao Ministro Antonio Henrique Pinheiro Silveira, Ministro-Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, com quem temos mantido contatos e a quem parabeno pelo trabalho.

Quero também registrar as presenças dos que passaram por aqui: Deputado João Arruda, Deputado Edson Santos, que se faz aqui presente, Deputado Mendonça Filho, autor do requerimento, e Deputado Celso Maldaner. E quero registrar, com satisfação, a presença de dois Vereadores do Município de São José: Vereador Moacir da Silva e Vereador Michel. Posteriormente, após a reunião, conversaremos. Sejam bem-vindos e se sintam em casa.

Com a palavra o nosso Diretor-Geral da ANTAQ, nosso amigo Mário Povia. V.Sa. tem a palavra por até 20 minutos.

O SR. MÁRIO POVIA - Muito boa tarde, Deputado Edinho Bez, que preside esta audiência. Quero cumprimentar também o Sr. Ministro Antonio Henrique, da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, o Deputado Mendonça Filho, autor do requerimento para nossa presença aqui, e o Deputado Edson Santos.



Senhoras e senhores, quero dizer inicialmente que a ANTAQ está bastante engajada no processo que envolve o novo marco regulatório do setor portuário. Nós temos também uma apresentação que eu procurarei fazer o mais breve possível, até porque o Ministro Antonio Henrique abordou uma série de assuntos, e me parece desnecessário que os abordemos novamente. Então, vamos à apresentação.

(Segue-se exibição de imagens.)(Pausa.)

Vou apresentar breves dados estatísticos de 2013 e dizer da importância do setor portuário no escoamento de cargas. Só um exemplo da exportação: 98% em toneladas passam pelos portos brasileiros e 84% em valor. Temos uma distribuição das cargas, ao longo da costa brasileira, dos portos mais importantes, com destaque para o minério de ferro, que em tonelagem representa pouco mais de um terço de tudo aquilo que nós movimentamos. Para contêiner, que movimenta carga geral, o maior valor agregado, também com expressiva participação. Temos intermediariamente combustíveis e derivados de petróleo também com uma participação bastante expressiva.

Um pouco da estatística é de 2013. Nós fechamos com 931 milhões de toneladas, um crescimento em torno de 3% em relação a 2012. Com destaque para os graneis sólidos, temos minério, soja, principalmente, e milho. Eu acho que são os grandes grupos que fazem parte dessa rubrica, com 569 milhões de toneladas, representando mais de 60% da movimentação. O granel líquido, principalmente *commodities* — estamos falando de petróleo e derivados para combustíveis —, com 220 milhões de toneladas, quase 24%. Carga geral, com destaque para contêiner, também com crescimento expressivo, em 2012, de 7,3%, totalizando 142 milhões. Desse total, pouco mais de um terço foi movimentado nos portos organizados, sendo que os outros dois terços, em Terminais de Uso Privado. Sempre lembrando que, nos terminais privados, estão principalmente os dois grandes terminais da Vale e uma série de terminais da TRANSPETRO, que são os grandes movimentadores de graneis. Temos, no movimento de embarque, ou seja, de saída, 66%, e de entrada, 33%.

Aqui, o perfil de carga por estrutura. Por exemplo, 100% do açúcar foi movimentado no âmbito dos portos organizados. Em azul, estão representando as



cargas por grupos de produtos que são movimentados nos portos públicos, e, em vermelho, nos terminais privados. A gente pode observar, por exemplo, a celulose, em sua grande maioria, é movimentada em terminais privados; minério de ferro, combustíveis, carvão e siderúrgicos. Enquanto que, quando se fala em *commodities* agrícolas, como soja, milho, farelo de soja, inclusive fertilizantes, já se observa uma movimentação maior nos portos públicos, inclusive contêiner, com quase 80% nos portos públicos e 21% nos terminais privados.

Aqui, uma movimentação em exportação nos principais portos brasileiros. Verifica-se o destaque para Santos, para Itaguaí, no Rio de Janeiro, e para Paranaguá. Estamos falando de exportação. Itaguaí, em tonelagem, tem uma participação importante por conta de minérios siderúrgicos. Santos é um porto totalmente eclético nessa questão e Paranaguá é um destaque nas exportações para o agronegócio.

Quanto à importação, destaca-se novamente Santos. Paranaguá tem uma movimentação expressiva que a gente pode atribuir, principalmente, a fertilizantes. Paranaguá é um porto que movimenta muito fertilizante.

Sobre os aspectos legais, eu vou passar rapidamente aqui a questões envolvendo a nova Lei, a 12.815, e as principais mudanças. O Ministro já abordou isso: a alteração no critério de julgamento das licitações, o que nos faz desenvolver novos mecanismos de regulação para os arrendamentos portuários. Quanto às mudanças institucionais, o Ministro abordou muito fortemente as novas atribuições da Secretaria de Portos — SEP e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários — ANTAQ e a questão do terminal de uso privado, que passa a ter a liberdade para movimentar carga própria e de terceiros indistintamente. Também aí vale mencionar os novos procedimentos de outorga, notadamente para autorizações, com o advento da chamada e de anúncios públicos.

Este é o modelo de exploração dentro do arcabouço legal vigente. *Lato sensu*, temos as instalações portuárias, onde estão os portos organizados, os arrendamentos e os terminais privados. Os regimes estão aí: concessão, delegação, arrendamento e autorizações. Isso praticamente não mudou em termos do novo marco, foi só reforçado o Modelo Landlord.



Sobre o objetivo da Lei dos Portos, o Ministro também passou muito bem aí à exaustão: um choque de ofertas, o aumento de eficiência no setor, o aumento da concorrência e a melhoria na qualidade da prestação do serviço, bem como as inovações da lei e um forte apelo para a questão do planejamento setorial. Eu acho muito importante a gente compreender que agora, no novo marco legal, o setor portuário seja visto de uma forma holística, como uma cadeia, como um elo na logística nacional, e com uma visão de planejamento não só no âmbito intraporto, mas no âmbito de toda a cadeia, de todo o complexo logístico, digamos assim.

Então, eu reputo esse planejamento do setor como um dos grandes ganhos, um dos grandes avanços do Brasil ao tratar a nova Lei dos Portos. Eu ia fazer menção aqui à criação do Índice de Desempenho Logístico — IPL também, como uma importante empresa para o atingimento desse objetivo.

As alterações institucionais o Ministro já abordou. Eu vou passar rapidamente. Continuando, após o antes e o depois da lei, questão já abordada aqui, eu queria fazer algumas menções à questão portuária no Brasil, com uma visão holística sobre a importância do porto. No aspecto socioeconômico e regional, o porto é, realmente, o indutor de investimento. É importante sempre a gente, quando fala em porto, ter esse pano de fundo.

Vou falar um pouco do porto-indústria. Eu acho que é um modelo que veio para ficar, um modelo que tem dado muito certo. Nós já temos dois exemplos aí no setor público: Suape e Pecém. Vamos ter no setor privado o Porto do Açu. É um conceito muito interessante, e eu acho que isso dá uma sinergia fantástica.

Outro ponto que a gente tem que abordar — e isso com muito cuidado, com muito planejamento — são os acessos aos portos, tanto o acesso aquaviário quanto os acessos terrestres, seja por rodovia, seja por ferrovia. São pontos de influência importantes, seja em relação a meio ambiente, seja em relação à integração porto/cidade. Não adianta a gente expandir o porto, puramente, se não nos acautelarmos de dar essa infraestrutura essencial.

A questão hidroviária também é outro ponto que merece toda a atenção.

O Ministro já falou do Arco Norte. A gente vai escoar muitos grãos pelo Arco Norte nas regiões de Miritituba, de Santarenzinho até Barcarena. Em Outeiro, nós temos arrendamentos portuários por fazer. Faço referência, ainda, ao Tegram, um



consórcio de empresas que vai, já este ano, movimentar no Porto do Itaquí; e também à estrutura de movimentação no Porto de Santana.

Outra questão que tem que estar no nosso radar é a cabotagem, Deputado Edinho Bez, e V.Exa. é um ardoroso defensor da cabotagem. A Agência tem isso também como assunto estratégico. É muito importante nós fazermos aqui uma menção a como a cabotagem pode se beneficiar, e irá se beneficiar, desse choque de ofertas de instalações portuárias seja no âmbito dos portos organizados, seja no âmbito dos terminais privados. A cabotagem briga por espaço dentro dos portos com as cargas do longo curso. À medida que se tem um choque de oferta, seguramente se abre espaço para a cabotagem. Eu chamo atenção também para a questão da burocracia, da qual a gente vai falar um pouquinho logo à frente, que também pode beneficiar muito a cabotagem no Brasil.

Outro ponto de destaque é o aumento das embarcações que vêm frequentando o nosso litoral. Isso já tem demandado e vai continuar demandando muita atenção para que as nossas estruturas, principalmente as de acostagem, intervenções e dragagem, fiquem atentas a isso. É muito mais uma questão de cumprimento de berço. Nós já estamos recebendo os navios de quinta geração, navios porta-contêineres que calam 14 metros e meio, movimentam mais de 8 mil TEUs. Então é muito importante que nós estejamos atentos inclusive à ocupação de áreas portuárias e de acompanhamento de contratos desses terminais.

Outro ponto que merece atenção é o impacto do pré-sal. Volto a dizer, nós não sabemos o tamanho do pré-sal até hoje. O pré-sal demanda estruturas aquaviárias seja para estaleiros, seja para empresas que operam no *offshore*. Então, demanda também instalações portuárias.

Há uma concorrência, digamos, entre aspas, natural por espaços portuários para essas estruturas. Então, nós temos que estar atentos também à oferta de infraestruturas, que vão demandar por esse tipo de serviço. Inclusive, Deputado Edinho, temos tido problemas marítimos — oficiais de marinha nas embarcações, e isso influencia também na cabotagem — na nossa frota mercante por conta desses profissionais, que também estão sendo demandados no setor do *offshore*.

Eu também queria chamar a atenção para o importante papel da SEP na Cadeia Logística Portuária Inteligente, o PORTOLOG, e no Sistema de



Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações, o VTMIS, enfim, na inteligência logística portuária. A SEP vem capitaneando esse processo. Nós vamos ter ganhos significativos aqui não só na questão de eficiência, mas também na desburocratização. Acho muito importante a gente ter isto em mente. Isto não é projeto, isto já está acontecendo seguramente com resultados positivos aí e diretamente na eficiência. Já temos alguns resultados no novo marco regulatório. Nós já falamos aqui da valorização do planejamento, do aprimoramento da gestão portuária, da valorização da integração multimodal e também do arcabouço regulatório. Vou falar um pouquinho daqui a pouco disso. As ferramentas de planejamento já estão elencadas, o Ministro já havia tratado disso.

Já falamos da Comissão Nacional das Autoridades nos Portos, a CONAPORTOS. A CONAPORTOS vem com a nova legislação e vem tratar da questão de burocracia nos portos para dar eficiência. O porto é um local onde tem muita autoridade, muita autoridade federal, e é preciso que a gente evite aí retrabalhos principalmente na questão de burocracia. O Governo Federal está no âmbito da CONAPORTOS com todas essas entidades sendo representadas. A SEP capitaneia em âmbito federal esse grupo, que já apresenta resultados objetivos, notadamente na questão envolvendo o porto 24 horas, ou seja, mantendo a estrutura do porto, pelo menos nesse momento, com todas as autoridades intervenientes no porto operando 24 horas. Isso também visa dar um fôlego ao acesso terrestre. A gente verifica alguns portos congestionados das 8 às 20 horas, nos finais de semana e à noite, com estruturas ociosas. A gente precisa trabalhar fortemente nisso.

Nós já falamos do Porto sem Papel. Ele integra aquela cadeia da inteligência portuária, que nós já abordamos, toda a agilização de procedimentos alfandegários.

Quanto ao INFRAPORT, sistema de apoio à gestão portuária, afirmamos, de novo aqui, que os sistemas desenvolvidos agora estão com mais foco no acompanhamento nos contratos de arrendamento com base no modelo introduzido pela nova legislação. É importante que se diga que essa parte de acompanhamento de contratos de arrendamento, pela própria natureza das novas outorgas de arrendamento, requer um acompanhamento diferenciado do modelo anterior. Então, essas ferramentas estão sendo desenvolvidas.



No campo de gestão das docas, o Ministro já falou, mas nós temos aí também uma série ações no sentido de que as Companhias Docas tenham uma espécie de contrato de gestão, uma gestão mais profissionalizada e mais focada em cima de uma política pública que a Secretaria de Portos vem implementando para o setor.

Já há uma consultoria contratada trabalhando com a Companhias Docas de São Paulo, Rio de Janeiro e Pará.. Já tivemos aqui uma medida pontual que deu muito certo no Plano Safra 2014 no Porto de Santos. Já observamos, este ano, uma redução significativa de filas. Praticamente as situações de engarrafamento foram pontuais, inclusive com reflexo imediato no valor do frete — matéria da *Folha de S.Paulo* abordou isso. Tivemos, movimentando-se os mesmos níveis de quantidade do ano passado, um mérito bastante grande no escoamento da safra. Quero aqui também fazer menção a um trabalho conjunto da Secretaria de Portos, Ministério dos Transportes, ANTT, ANTAQ, Governo do Estado de São Paulo, Prefeituras de Santos, Cubatão e Guarujá, Polícia Federal e da Polícia Rodoviária do Estado de São Paulo. Foi um trabalho conjunto muito exitoso que contou inclusive com a participação das concessionárias.

Nós falamos especificamente da Lei nº 12.815 e das ações da ANTAQ para recepcionar a novel legislação, das resoluções já aprovadas, todas elas no mês de fevereiro, tratando de arrendamentos e reequilíbrio econômico-financeiro, projetos de arrendamento e reequilíbrio econômico-financeiro, da norma de fiscalização no âmbito dos portos organizados e do procedimento de autorização de instalações portuárias. O Ministro já abordou as autorizações. Os números talvez estejam um pouco diferentes em função do perfil da análise. A gente tem ainda processos em análise que não chegaram à SEP, não estão computados ainda nos números da Secretaria de Portos, mas são questões que estão indo bastante bem.

A ANTAQ ainda ficou com a missão de adaptar as 133 outorgas existentes. Já aprovamos 44 na última reunião de diretoria. Estamos já com 89 analisadas, apenas aguardando documentos complementares.

Aqui, o Ministro também já falou do reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, outra questão que vai envolver bastante e fortemente o investimento e a oferta de infraestrutura, porque esses arrendamentos já estão em vigor, já há licenciamento ambiental. Então, são investimentos que se viabilizam no curto prazo.



Sobre a licitação de arrendamentos, eu vou passar rapidamente. O Ministro já falou dos blocos de licitação. São quatro blocos envolvendo os portos de Norte a Sul. O Bloco 1, em particular, é o que talvez nos interesse hoje. Ele envolve os portos do Pará e o de Santos, que já foi objeto de acórdão do TCU e que o Ministro já abordou.

Estes são os objetivos do programa de licitação: aumento de movimentação, redução de custo e ganhos de eficiência, enfim, aquele choque de oferta a que nós referimos. Aqui foi analisada a Lei nº 8.630 *vis à vis* à Lei nº 12.815, questão que o Ministro já abordou.

No modelo regulatório do Bloco 1, toda a cadeia produtiva foi levada em conta nos estudos, desde a origem até o destino das cargas. Como bem apontou o Sr. Ministro, são estudos de alta qualidade. Nós estamos apresentando à sociedade um ganho de qualidade em relação aos estudos produzidos anteriormente. Nós temos absoluta convicção disso. Estes são os terminais que estão sendo objeto de proposta de licitação no Bloco 1 — estão em detalhe.

Eu vou falar rapidamente de parâmetros de desempenho. É a grande questão do instrumento regulatório que a Agência vem desenvolvendo para acompanhamento desses contratos. Nós temos ferramentas institucionais. Talvez seja importante citar, porque não será possível para a Agência acompanhar a regulação desses arrendamentos estando longe dos portos. Nós já aprovamos a criação de 13 postos avançados. A ANTAQ irá, enfim, ocupar instalações dentro dos portos organizados para melhor fazer esse acompanhamento. Nós estamos também fazendo concurso público. Vamos ter um incremento de cerca de 40% do nosso quadro exatamente para fazer frente às novas competências da Agência. Estamos revisando o nosso planejamento estratégico, estamos revisando o nosso Regimento Interno, com fins de balancear essas novas atribuições dentro da estrutura da Agência.

Aqui, de novo, repassando as normas, além daquelas três que já havíamos citado, ainda temos uma norma tratando do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura, o REIDI, e uma norma que trata da fiscalização e do procedimento sancionador no âmbito da Agência.



Eu chamo a atenção para investimentos associados, sempre lembrando que o Governo não tratou o setor portuário de uma forma isolada. Isto é parte de um planejamento maior. Nós temos investimentos em refinarias que, seguramente, vão demandar instalações portuárias; temos o pré-sal; temos a Ferrovia Norte-Sul; temos o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro; temos uma série de ações no PAC voltadas para a infraestrutura; temos o II PND. Quero adiantar aqui, a SEP está fazendo um belíssimo trabalho na área de dragagem. Eu acho que, finalmente, vamos sair desse patamar, vamos mudar de nível nessa questão. Eu acho que essa é uma notícia bastante boa.

Eu queria agradecer a todos. Não sei se estourei meu tempo. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Edinho Bez) - Agradeço ao nosso Diretor-Geral da ANTAQ, Mário Povia.

Passo a palavra ao Deputado Mendonça Filho, autor dos Requerimentos nºs 654 e 655, de 2014, da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle, portanto, desta Comissão. S.Exa. dispõe de até 10 minutos.

O SR. DEPUTADO MENDONÇA FILHO - O.k., Presidente. Ao saudar V.Exa., eu quero cumprimentar o Deputado Edson Santos aqui presente, o Ministro Antonio Henrique Silveira e também o representante e Diretor da ANTAQ, Dr. Mário Povia. Agradeço aos demais membros presentes nesta reunião e aos técnicos e profissionais ligados ao setor portuário brasileiro.

Quero dizer o seguinte: eu lamento muito que o Governo do PT e da Presidente Dilma tenha demorado tanto tempo para produzir um marco legal tão desastroso na área portuária do Brasil. Praticamente, consumiu o Governo como um todo e, só em 2012, foi editada uma medida provisória, mostrando claramente a primeira característica do Governo: não discutir e impor a sua vontade, via medida provisória, para produzir as modificações, que, a meu ver, travaram — e isto é percebido claramente — a pouca evolução que se tinha da área portuária brasileira. Ao mesmo tempo, produziu uma série de distorções muito graves, e nós estamos sentindo as consequências dessa medida provisória nos dias atuais.

Eu lembro muito bem que a votação daquela medida provisória, aqui na Câmara, Deputado Edinho, varou a madrugada. Acho que foi a primeira vez na história da Câmara dos Deputados que a sessão durou mais de 24 horas. Ela foi



votada aqui às sete e meia da manhã, no calor da pressão governamental, num acordo de última hora. Houve uma manobra no último instante que possibilitou que fosse aprovada essa aberração jurídica chamada MP dos Portos. Lamento inclusive que boa parte do meio empresarial brasileiro a tenha até apoiado, com a tese vendida da desburocratização, da modernização — palavras bonitas, mas que, na prática, são apenas adjetivos muito facilmente usados no Governo da Presidente Dilma e do PT. Do ponto de vista prático, aconteceu o que nós prevíamos. Se alguém quiser assistir a reprodução de alguns discursos verá que pronunciei, na ocasião, que ia travar o sistema portuário brasileiro, e não deu outra. O que se teve de lá para cá? Vai se colocar a culpa no TCU. E como o Governo tem como hábito terceirizar a culpa, a responsabilidade é sempre dos outros e nunca de si próprio, vamos sempre encontrar um bode expiatório para a incompetência, para a falta de ação e de providências.

Estamos paralisados. O Governo passou 11 anos discutindo internamente o modelo portuário e quando produziu algo, foi absurdamente errado, equivocado. Quer dizer, é tudo centralizado em Brasília. Não bastassem os problemas que temos com a ANTAC e com o setor portuário, agora toda licitação de terminal portuário, de terminal de *containers* tem que passar aqui pelo crivo. Está tudo praticamente centralizado em Brasília.

Nós fizemos em nosso Governo, em Pernambuco, num dos portos mais modernos do Brasil, a licitação do Terminal de *Container 1*, do Porto de Suape, associados e assessorados pelo IFC, uma instituição vinculada diretamente ao Banco Mundial, ou seja, insuspeita. Foi uma licitação de caráter internacional e produzimos aquilo em tempo recorde. Até hoje o segundo terminal de *container* está empacado. Vai se culpar o TCU, que solicitou o edital de licitação. Enquanto isso, mesmo tendo um modelo que permite a entrada de um segundo terminal de *containers* para competir e naturalmente oferecer preços mais baixos, nós não temos nada disso, Presidente. Vai se dizer que é a burocracia.

O Governo terminou, Ministro. Acabou. Nós estamos em junho, entrando nas convenções partidárias, e não tem mais tempo para nada. É tchau para a Dra. Dilma Rousseff, Presidente da República, que vai perder a eleição. Até logo. E vai ter que rever todo o sistema portuário brasileiro, porque como está ele não funciona.



E ainda produziu algumas aberrações, que vou pontuar quais são, porque tenho a característica de não esconder o meu pensamento. Eu falo com franqueza, com todo o respeito a V.Exa. e ao Diretor-Geral da ANTAC, mas eu estou aqui para cumprir a minha missão. Produziram dois mundos: um mundo maravilhoso para os terminais privados, que são, vamos dizer, autorizados, não participam de licitação pública, não pagam outorga, não pagam taxa de arrendamento, têm a mão de obra contratada sob o regime celetista, sem aquela burocracia dos órgãos gestores de mão de obra. Então é uma beleza. E eu pergunto: algum terminal privado se instala em algum ponto do litoral de V.Exa., Deputado Edinho Bez, em Santa Catarina? No meu Estado de Pernambuco se pega uma praia remota e distante. E vai construir a infraestrutura? Não. Terminal privado se beneficia da bacia de evolução — chama-se bacia de evolução? —, se beneficia do canal que é dragado e que tem mantida a dragagem pelo Poder Público. Vai lá, ao lado de um porto organizado, e instala o seu terminal privado, usufrui os benefícios do que é público e não paga outorga, não paga arrendamento. Tem ainda o diferencial de custo de mão de obra, porque o modelo de contratação é via CLT. Nós tínhamos viabilizado esse modelo em Suape, mas infelizmente a lei criou uma distorção que impõe aos terminais privados nos portos públicos a obrigação de retroagir para antes da antiga Lei dos Portos do Governo Collor de Mello. Quer dizer, sinceramente, é como colocar dois carros para competir: uma BMW de um lado e de outro um fusquinha modelo 1968. Não tem condições. Quem produz é quem deveria buscar o equilíbrio na competitividade, o equilíbrio entre empreendedores. Como é feito isso? Por meio de autorização, estamos cansados de saber. Esse setor portuário é uma coisa que nos deixa sempre de orelha em pé, porque infelizmente os interesses são múltiplos. Já houve até operação da Polícia Federal atuando de forma muito vigorosa. Não quero aqui levantar suspeição com relação a quem quer que seja, mas infelizmente este é o retrato do Brasil.

A Presidente Dilma prometeu uma belezura, uma coisa mágica. Demorou 10, 11 anos para descobrir que a iniciativa privada é importante para investir. Criou, como tudo no Governo do PT, um regime dos escolhidos. Quem foi escolhido para ter um terminal privado do lado do porto organizado está no melhor dos mundos. Quem tiver que operar num porto público, mesmo que seja operação privada, tem



que pagar outorga, arrendamento, regime diferenciado de contratação (para pior) de mão de obra, com todos os vícios que nós nos acostumamos a enxergar e a acompanhar no setor portuário público brasileiro. Tenha a santa paciência!

Infelizmente quero dizer aqui que fico decepcionado com o que vejo. Promessas virão, e não tem mais tempo de coisa nenhuma. Quem vai consertar isso vai ter que ser o próximo governo. Eu sinceramente quero crer que a população está cada vez mais convencida de que essa realidade tem que mudar.

Aconteceu na área aeroportuária o mesmo que aconteceu na rodoviária. O Governo passou anos demonizando as privatizações e as concessões rodoviárias, fez e produziu uma série de concessões num regime de menor tarifa, maior investimento, e quem foi vencedor no setor rodoviário no Governo do PT não realizou aquilo que era para realizar em termos de investimento. Enganou a população, o Poder Público, e tudo ficou como está. Então é isto: não tem regulação, não tem acompanhamento, não tem coisa alguma.

Eu sinto muito por este desabafo, Ministro, mas quero dizer que eu fico triste ao verificar e constatar que o discurso que nós fizemos aqui no plenário da Câmara dos Deputados aconteceu, porque nada aconteceu. Só burocracia. Está pronto para licitar, mas uma licitação como essa vai acontecer quando? Já estamos em junho, quase entrando em julho. Acabou. Acabou o Governo Dilma. *C'est fini*. Não tem mais. Aí o próximo governo vai ter que consertar essa mazela e esse mar de privilegiados. Tem aí um *site* já definido junto de uma área portuária, e não vai pagar absolutamente nada ao Estado: nem outorga, nem arrendamento. E ainda vai ter um custo de competição e de operação portuária mais baixo, porque a mão de obra vai ser contratada sob um regime absolutamente diferente.

O porto de Pernambuco foi prejudicado, está prejudicado. Ele podia ter, e tem, vários investimentos à espera, e nesse ritmo da Secretaria dos Portos, da ANTAC, é coisa para dizer: *“Meu filho, talvez, vai assistir a alguma coisa”*, se continuar a legislação como está agora. Realmente não dá para acreditar.

Vou finalizar, Presidente, com três perguntas básicas — na verdade, é muito mais um comentário geral, que são os seguintes: os estudos elaborados pela Secretaria Especial dos Portos apontaram modificações nas linhas poligonais na



Ponta da Praia, importunando a comunidade e trazendo toda sorte de malefício à população.

Os estudos elaborados pela Estruturadora Brasileira de Projetos — EBP serão mantidos ou haverá readequação? A EBP é outra história que merecia uma audiência pública só para acompanhar a atuação dessa entidade — não sei nem como a gente pode descrevê-la — em relação à área de infraestrutura pública no Brasil. Porventura, todos os funcionários daquela famosa Operação Porto Seguro foram expurgados, afastados da Secretaria? Alguns deles ainda mantêm vínculo?

E, por fim, é verdade a denúncia publicada pelo portal UOL, que diz que o Governo Federal gastou 72 milhões de reais destinados a construir para a Copa do Mundo — daqui a 2 ou 3 dias, nós estaremos assistindo a abertura da Copa — um terminal marítimo, para cruzeiros no Porto de Natal, no Rio Grande do Norte, para atracarem torcedores vindos do México e dos Estados Unidos?

No entanto, esse planejamento é tão bem feito, essa coisa é tão maravilhosa que não se considerou que uma ponte construída, em 2007, impede a passagem de um navio de grande porte para atender ao Porto de Natal, o que para mim mostra o que é este Governo se, porventura, essas afirmações do UOL forem verdadeiras. Eu imagino que como é um portal sério, qualificado, trata-se da realidade.

Então, desculpem o desabafo, mas, infelizmente, eu não acredito. A exposição é muito bonita. Eu não tenho nada contra a pessoa de V.Exa., o respeito como profissional, como Ministro, também respeito o Dr. Mario Povia, mas eu não tenho por que criticá-los pessoalmente.

Porém, a verdade é esta: é um desastre a gestão de portos no Governo do PT e isso vai coroar o final da administração Dilma, com um quadro ainda mais negativo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Edinho Bez) - Agradecemos a manifestação do Deputado Mendonça Filho, um dos Deputados atuantes desta Comissão de Fiscalização Financeira e Controle, que eu tive o privilégio de presidir em 2013.

Consulto o Deputado Edson Santos se deseja se manifestar. *(Pausa.)*

Abrindo mão, passo a palavra ao Ministro dos Portos, o amigo Antonio Henrique Pinheiro Silveira, para suas respostas e também considerações finais.



O SR. MINISTRO ANTONIO HENRIQUE PINHEIRO SILVEIRA - Sr. Presidente, muito obrigado.

Exmo. Sr. Deputado Mendonça Filho, sinto-me na obrigação aqui também de comentar, com a minha mais pura sinceridade, as observações feitas por V.Exa. Entendo parte da sua frustração, agora eu gostaria de pontuar algumas coisas, principalmente em relação às perguntas que foram feitas.

A primeira delas eu não consegui entender adequadamente, falava em mexer na poligonal Ponta da Praia em Santos. Não há alteração na poligonal do Porto de Santos, muito menos na Ponta da Praia. O que existe é um pleito da Prefeitura de Santos de que não sejam movimentados grãos pela Ponta da Praia. É isso que existe.

Em relação à Operação Porto Seguro, existe um Processo Administrativo Disciplinar — PAD em andamento, coordenado pela Controladoria-Geral da União — CGU, que está fazendo a apuração da responsabilidade e ainda não imputou essa responsabilidade aos servidores. Quando forem imputadas, certamente estes serão sancionados.

Quanto ao terminal do Rio Grande do Norte, eu não tenho de cabeça o valor. Agora, eu tenho que dizer o seguinte: um terminal de passageiros, como o que construímos em Recife, como o que estamos finalizando em Salvador, como o que existe em Natal e em Fortaleza, ele pode até objetivar a Copa, mas ele não é só para a Copa; ele vai ser um ativo para a cidade.

Quem já teve a oportunidade de conhecer os terminais viu a importância desse ativo. Por exemplo, o de Recife está numa área que passa por revitalização e aquilo vai ser parte da vida da cidade.

Hoje está ocorrendo um embarque em Recife, no MSC Divina, sob supervisão do pessoal da Secretaria de Portos — SEP, e está sendo acolhido com a máxima alegria pelos presentes, por toda a população que foi vê-lo e pelo pessoal que está embarcando. Esses terminais servirão para a cidade. Alguns deles podem não servir exatamente para a Copa, mas servirão para a cidade a longo prazo. Isso vai ser a herança de uma iniciativa que veio junto com a Copa? Sim. E será positiva para a cidade? Acredito que sim.



Quanto ao valor, o senhor me dê a liberdade de responder posteriormente, porque realmente não tenho de cabeça o valor do terminal de Natal.

Deputado, V.Exa. falou do porto de Pernambuco, o Porto de Suape, que teve um crescimento singular nos últimos 12 anos, 15 anos, em particular pelo distrito industrial que se forma nas suas adjacências. Sem dúvida, esse é um resultado muito expressivo para o Brasil, em termos de centralização da atividade, e extremamente positivo para o povo de Pernambuco em geral. E, graças a uma atuação pesada e muito coordenada entre o Governo Estadual e o Governo Federal, conseguimos levar uma série de empreendimentos para a região de Suape, que assim pôde alavancar, e alavancar muito, a atividade portuária lá.

Temos que avançar em relação a isso? Sim, temos esse dever. Mas gostaria de pontuar que, nos últimos 10 anos, Suape passou por uma revolução, e teve um pernambucano emérito que teve papel central junto a todos os demais pernambucanos: o Sr. Luiz Inácio Lula da Silva, que foi sancionado em tudo o que fez pela Presidente Dilma Rousseff.

Com relação à simetria entre terminais de uso privado e terminais dentro dos portos públicos, lembro que a lei se preocupou em proibir que existam novos terminais de uso privado na área dos portos públicos, exatamente para evitar uma situação fática que já vem de muito tempo: terminais privados que aproveitam a escala dada pelo porto e, assim, tem um regime diferenciado tanto de contratação, quanto de mão de obra. E a lei não inverteu isso, a lei manteve essa separação.

No entanto, a lei veio impedir que novos terminais de uso privado se instale nas poligonais, portos organizados, e que os lá existentes não possam expandir. Isso é algo extremamente importante para tentar dar a simetria.

E, muito particularmente, acho que quando aparece algum grupo, ou algum governo, que resolve numa iniciativa descentralizar a atividade portuária, levando para regiões onde não temos porto organizado por perto, que, portanto, não temos organização de mão de obra, não temos organização dos agentes portuários, não temos ainda instalados os órgãos anuentes, esses merecem, sim, uma liberdade de iniciativa. Esta liberdade de iniciativa teve o Governo do Ceará, quando implementou Porto do Pecém, que é um Terminal de Uso Privado — TUP, como teve o Governo da Bahia, na iniciativa do Porto Sul, como tem outros governos e



outros grupos privados que têm instalações portuárias não só fora, mas distantes de portos organizados. Esses merecem ter, sim, um regime absolutamente distinto...

O SR. DEPUTADO MENDONÇA FILHO - Suape não merece.

O SR. MINISTRO ANTONIO HENRIQUE PINHEIRO SILVEIRA - Suape é um porto organizado, desculpe.

O SR. DEPUTADO MENDONÇA FILHO - Sim. E por isso não tem...

O SR. MINISTRO ANTONIO HENRIQUE PINHEIRO SILVEIRA - Não, ele funciona no mesmo regime que Santos funciona, no mesmo regime que Salvador funciona, no mesmo regime que Aratu funciona. Ele não é TUP, ele é porto organizado.

O SR. DEPUTADO MENDONÇA FILHO - Sim, mas como é que ele vai competir com o TUP de Pecém?

O SR. MINISTRO ANTONIO HENRIQUE PINHEIRO SILVEIRA - Ele vai poder competir com o TUP do Pecém, inclusive porque ele vai ser servido por uma ferrovia, está sendo servido por rodovias que lá estão sendo instaladas, por acessos, e por uma série de empreendimentos que dá escala inclusive maior do que a do Pecém.

Suape é e continuará sendo o maior porto do Nordeste, V.Exa. pode ter certeza disso. O que há nas adjacências do Suape é uma potência que não se iguala em Pecém e que o Porto Sul, na Bahia, não tem capacidade de alcançar tão cedo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Edinho Bez) - Passo a palavra ao Diretor-Geral da ANTAQ, Mário Povia.

O SR. MÁRIO POVIA - Muito obrigado, Deputado Edinho Bez.

Antes de fazer as considerações finais, rapidamente, vou apenas fazer alguns comentários sobre o que disse o ilustre Deputado Mendonça Filho.

A questão de assimetria entre terminais de uso privado e portos públicos, no caso dos arrendatários, foi objeto de um estudo feito pela ANTAQ. Como há regulação no setor portuário, como existe uma agência reguladora no setor portuário, foi possível, então, aferirmos a assimetria entre terminais de uso privado e arrendatários.



Quero dizer também aos senhores que ambos os modelos, ambos os regimes jurídicos são absolutamente viáveis, sob o aspecto econômico. Prova disso — uma das grandes impedências que nós estamos encontrando, e iremos encontrar, para licitar os arrendamentos portuários — é que os próprios arrendatários que hoje ocupam essas áreas não querem sair de lá. Então, eu imagino que estejam fazendo bons negócios por lá.

Todos os estudos, todo o acompanhamento que fazemos, no âmbito da regulação, de instalações portuárias, sejam elas dentro dos portos organizados, sejam elas submetidas ao regime de Terminal de Uso Privado — TUP, mostram-se viáveis sob o aspecto econômico, mas isso seria uma discussão estéril neste momento. Eu acho que o próprio programa de licitações, que levaremos a efeito a curto prazo, provará cabalmente que há interessados. Recebemos diariamente interessados, no âmbito da agência reguladora, em explorar instalações dentro dos portos organizados.

Quero dizer ainda ao Deputado Mendonça Filho que os terminais de uso privado, ao fazerem uso de infraestruturas públicas, pagam, sim, tarifas portuárias. Ao utilizarem canal de acesso e bacia de evolução remuneram a autoridade portuária pelo uso dessas infraestruturas.

Merece também um rápido comentário que o novo modelo de outorga de arrendamentos portuários acabou com o lance, com o custo de oportunidade, que, de uma forma imprópria, nós chamamos de *down payment*. Então, a outorga também deixa de existir para os arrendamentos dentro dos portos organizados com a novel legislação. O que se paga é um aluguel de área por um bem da União, o que não poderia ser diferente. Se eu construo um comércio no meu terreno, eu não vou pagar aluguel para mim mesmo, evidentemente.

Logo, o terminal de uso privado, ao construir o porto nas suas próprias instalações, e a suas expensas, evidentemente, não há que pagar aluguel para si mesmo. Mas, se eu vou utilizar uma estrutura existente, onde está montado o terminal, é razoável, é legítimo, é justo que eu pague e pague uma quantia justa por esse valor. E aí, o que o modelo novo tirou foi isso, foi o valor de leilão. Muda a regra, com a Lei nº 12.815: não se paga pelo valor de leilão, mas se “bida” por



capacidade ou por menor preço, dependendo da vocação do terminal e do planejamento para ele.

Então, nós estamos muito convictos de que há regulação no setor portuário — nós temos absoluta convicção disso —, há uma política pública para o setor, há resultados positivos, e eu acredito, inclusive, que este Governo deixa o legado de ter revogado o Decreto nº 6.620, este, sim, uma grande impedância para o setor portuário, este, sim, foi um criador de gargalos ao impossibilitar que instalações privadas fossem instaladas.

E quero dizer que a infraestrutura, seja ela dentro de um porto organizado, seja ela dentro de um terminal privado, merece ser vista sob o aspecto holístico. O porto não é um fim em si mesmo; o porto tem que escoar carga, o porto tem que receber carga. É nesse sentido que eu entendo que ele deva ser visto, não pelo regime jurídico de exploração, mas pelo papel que ocupa na cadeia produtiva, pela importância socioeconômica, enfim, pelo resultado que produz para a economia como um todo.

Cumprimento o Sr. Deputado Edinho Bez, nosso parceiro, grande defensor do setor aquaviário. É sempre um prazer estar aqui com V.Exa.

Assim eu encerro. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Edinho Bez) - Nós também agradecemos à ANTAQ a atenção junto a esta Comissão e a nós mesmos, quando temos interesse. Já disse que o Estado de Santa Catarina e o Brasil precisam muito de V.Sas.

Consulto se o Deputado Mendonça Filho tem interesse na réplica. V.Exa. terá até 3 minutos.

O SR. DEPUTADO MENDONÇA FILHO - Presidente, eu vou falar rapidamente. Quero, inclusive, pedir desculpas aos dois expositores. Já são 16h15min, e tenho que ir ao plenário, porque vamos iniciar a votação.

Mas quero reiterar a minha posição manifestada na oportunidade em que comentei a estrutura portuária: essa MP dos Portos, para mim, foi desastrosa.

Eu não compreendo, sinceramente, e não há explicação que me faça entender o que pode justificar essa assimetria. Fala-se em terminais privados em áreas remotas, distantes, mas não é isso o que acontece, Ministro. Até no Porto de



Santos temos um terminal privado se beneficiando de toda a infraestrutura junto ao tradicional Porto de Santos.

Não é verdade? Não existe um terminal privado no Porto de Santos?

O SR. MINISTRO ANTONIO HENRIQUE PINHEIRO SILVEIRA - Existe há muitos anos.

O SR. DEPUTADO MENDONÇA FILHO - E ele vai se beneficiar de um regime de autorização, ou está se beneficiando de um regime de autorização, o que mostra o tamanho da assimetria para atuar para o mercado de forma mais aberta.

Isso é o estímulo do Estado ao favorecimento a alguns premiados, a alguns eleitos. Isso não é justo! Isso não é correto! Isso não é honesto! Sinceramente, é uma situação.

Ademais, dentro de uma mesma área, como é o caso do Porto de Santos, que eu citei há pouco, pode-se fazer também o mesmo comparativo, meu caro Presidente Edinho, com relação a portos. Como é que o Porto de Suape, que é um porto público, vai competir com um terminal privado?

Os investimentos lá existentes são fruto do esforço do povo pernambucano. Fomos nós que concebemos tecnicamente aquele porto como um porto estadual fora do sistema portuário PORTOBRAS; fomos nós que concebemos uma lógica de porto-indústria; fomos nós que atraímos, em vários governos, centenas ou dezenas de investimentos que proporcionaram e proporcionam milhares de empregos lá gerados.

Sinceramente, Ministro, eu diria que o Governo Federal não é nenhum credor do povo de Pernambuco com relação ao Porto de Suape. Muito pelo contrário, muito pelo contrário, a gente fez o dever de casa, e hoje a gente está vendo uma condição de competição desigual, desonesta.

Eu não tenho nada contra o Porto de Pecém, no Ceará, contra um terminal privado na Bahia. Muito pelo contrário, tomara que eles tenham dinâmica e êxito da melhor forma possível. Agora, não é justo, não é correto, não é honesto que o porto pernambucano tenha, por conta de um investimento ou outro de alguma estatal federal, uma condição básica de competição desfavorável com relação a qualquer porto do Brasil.



Esse sistema é incorreto, é injusto, é desproporcional. O operador privado que está num porto público paga outorga, paga arrendamento, muito mais do que falou há pouco o Diretor-Geral. E isso, para mim, sinceramente, não é o que deve ser promovido pelo Estado.

O Estado burocratizou, centralizou, não dá conta do recado. São 12 anos de gestão do PT, e a gente nada tem de concreto nessa área. Eu lamento muito, mas a decepção continua. Eu vejo uma distância muito grande entre a intenção, a fala bonita, os adjetivos muito bem empregados e a realidade, que é muito mais dura e difícil do que se imagina.

Eu peço desculpas aos presentes pela contundência, mas, infelizmente, eu tenho essa característica. Eu só falo o que penso, e eu penso com convicção. Respeitosamente à figura do Ministro — nada pessoal contra ele, nem contra o Diretor-Geral da ANTAQ —, essa é a defesa de Pernambuco e de um Brasil que funcione, e não dessa coisa que é muito boa no papel, mas que, na prática, fica parada, como estão paradas, ou totalmente atrasadas, depois de 12 anos, as obras de infraestrutura em todo o País.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Edinho Bez) - Agradecemos a iniciativa do Deputado Mendonça Filho, que propiciou esta oportunidade de audiência pública.

Registramos, com satisfação, a presença do Deputado Vicente Candido, nosso grande Deputado desta Casa.

Eu quero aproveitar a oportunidade, até porque já estamos tratando deste assunto junto ao Ministério e à ANTAQ, mais especificamente com o caro Ministro, para falar sobre o Porto de Laguna. Vou me aproveitar aqui dos Deputados Vicente e Edson Santos para fazer umas perguntas provincianas sobre o meu Estado de Santa Catarina, porque é um assunto que já está andando.

Apenas quero saber como está o andamento do processo do Porto de Laguna, sobre a saída da Secretaria de Portos para o Ministério da Pesca e Aquicultura, uma vez que ele deverá ser transformado em porto pesqueiro. V.Exa. poderia falar, apenas aproveitando esta oportunidade?

O SR. DEPUTADO EDSON SANTOS - Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Edinho Bez) - Com a palavra o Deputado Edson Santos.



O SR. DEPUTADO EDSON SANTOS - É que o Deputado Mendonça nos provocou aqui e merece, até por conta do Parlamento, do Legislativo, um contraponto, senão fica parecendo que a posição do Legislativo é a do Deputado Mendonça Filho.

Na verdade, o Brasil passou por um período de estagnação na década de 80, que foi uma década perdida, e a década de 90 foi uma década sem investimento em infraestrutura. O Brasil só retomou o investimento em infraestrutura a partir do Governo do Presidente Lula e da Presidenta Dilma.

Então, é importante dizer que o Deputado Mendonça Filho comete uma injustiça quando diz que o Brasil não tem obra de infraestrutura. Na realidade, o Brasil não tinha obra de infraestrutura quando o partido dele governou o Brasil — Democratas e PSDB —, quando era proibida, inclusive pelo FMI, a realização de investimentos em infraestrutura em nosso País.

Hoje nós temos um conjunto de obras, não só em portos, mas em várias áreas do Brasil, a partir dos esforços do povo brasileiro e de recursos oriundos do Orçamento Federal ou das instituições financeiras nacionais. É importante demarcar esse campo, até para deixar claro que o Brasil não vai retroceder.

Quando se fala em fazer ajuste fiscal, trata-se exatamente em cortar investimentos, cortar política social e mudar a política de reajuste do salário mínimo. No tempo certo o povo vai entender que já experimentamos isso no Brasil, e não deixaremos acontecer novamente.

Eles já estão cantando vitória antes do tempo, e isso é um sinal da derrota iminente que vão sofrer em outubro de 2014. Portanto, faço questão de fazer aqui esse reparo.

Eu estive no Porto de Suape, na qualidade de coordenador da Frente Parlamentar Mista em Defesa da Indústria Marítima Brasileira, para ver que o Governo Federal, com a política de descentralização dos investimentos em nosso País, tanto investimentos públicos quanto privados, está estimulando o setor privado a investir não só no Sul ou Sudeste maravilha, mas também a ir para o Nordeste.

Está lá um conjunto de empresas, inclusive o Estaleiro Atlântico Sul, um dos principais estaleiros do setor de petróleo, do setor naval, está instalado ali, ao largo



de Suape, não por vontade divina, mas por uma política de Estado. É importante deixar isso claro, Deputado Edinho Bez.

Finalizando, quero cumprimentar tanto o Mario Povia, Presidente da ANTAQ, quanto o Antonio Henrique, nosso Ministro de Portos, pela excelente exposição que trouxeram a esta Casa, e aproveito para fazer uma pergunta.

Eu tenho uma preocupação em relação ao porto do Rio de Janeiro. A Companhia Docas do Rio de Janeiro fez um projeto do porto em “y”, muito combatido por conta de interesses de terceiros ali na área do porto, que não têm a ver com a atividade portuária. São meritórios, mas não têm a ver com a atividade-fim, a atividade portuária.

Ao que me consta, houve um investimento, por parte da Secretaria de Portos, da ordem de 12 milhões de reais, para a elaboração de um projeto, que é o famoso porto em “y”. Ele vai servir, ou deveria servir, ao projeto olímpico brasileiro, que está sediado no Rio de Janeiro.

A notícia que tenho e que me preocupa é exatamente o abandono desse projeto por conta das críticas que recebeu da mídia. No Rio de Janeiro, há um setor da mídia muito interessado naquela região, que desenvolveu uma campanha muito forte contra a instalação do porto em “y” naquela zona portuária. Eu pergunto: qual o futuro dali? Na minha opinião, talvez seja um investimento fundamental para a consolidação da atividade portuária no Rio de Janeiro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Edinho Bez) - Com a palavra ao Ministro Antonio Henrique Pinheiro Silveira.

O SR. MINISTRO ANTONIO HENRIQUE PINHEIRO SILVEIRA - Sr. Presidente, eu vou pedir licença para, primeiro, responder à pergunta do Exmo. Deputado Edson Santos, em quem já votei para Vereador várias vezes, quando o meu título era do Rio de Janeiro, à época da briga com o cartel dos ônibus no Rio. Eu gostaria de fazer esse registro. *(Riso.)*

O SR. DEPUTADO EDSON SANTOS - Obrigado pela confiança.

O SR. MINISTRO ANTONIO HENRIQUE PINHEIRO SILVEIRA - Depois mudei para a Bahia e tive que transferir meu título para lá. Mas lá na Bahia o jogo está duro. Preciso votar lá este ano. *(Risos.)*



Deputado, é verdade que foi suspensa a construção do cais em “y”, foi feito o destrato, por quê? Houve uma guerra da mídia, que V.Exa. bem apontou. Mas houve também um pedido do Comitê Olímpico Internacional, para que nada fosse feito no Porto do Rio, por quê? Por conta desse debate e pelo atraso que acabou ensejando o início das obras, a construção hoje do cais em “y” acabaria atrapalhando a realização das Olimpíadas, em vez de ser um ativo que estivesse disponível à época.

Nós tivemos que suspender o contrato e encaramos esse período como uma forma de fazer voltar a fazer uma discussão pública mais ampla, para chegarmos a uma solução efetivamente de consenso para o receptivo turístico no Rio de Janeiro, que é extremamente necessário. Hoje ele está funcionando nos primeiros armazéns do porto. Está funcionando bem, mas reconhecemos que é preciso melhorar bastante. Como há esse pedido do Comitê Olímpico Internacional, inclusive endossado pela Prefeitura do Rio de Janeiro, nós vamos aproveitar esse período exatamente para fazer uma discussão clara, democrática e aberta, a fim de que a solução encaminhada seja a mais consensual possível e harmônica com o Porto Maravilha. Essa é a situação hoje. Efetivamente ocorreu isso.

Com relação ao questionamento colocado pelo nosso querido Presidente desta sessão, Deputado Edinho Bez, efetivamente, tivemos uma série de problemas lá em Laguna. O principal deles foi a interdição da fábrica de gelo. Laguna hoje tem categoria de porto organizado. No entanto, há um certo consenso de que Laguna é um importantíssimo terminal pesqueiro e pode prescindir de toda a regulamentação necessária para um porto organizado.

Na consulta pública que foi publicada, na última sexta-feira, sobre a poligonal de 17 portos, entre os quais o de Laguna, já há naquela consulta pública a proposta para que seja suprimida a poligonal, como um primeiro passo para tirar Laguna da categoria porto organizado. E já estamos em discussão com a Secretaria de Pesca exatamente para que seja assumido como um terminal pesqueiro. Com o apoio da SEP, principalmente na discussão do acesso aquaviário e o que é necessário para o Ministério da Pesca fazer a assunção deste ativo e com toda calma e serenidade retirar a administração, que hoje é feita pela Companhia Docas do Estado de São



Paulo — CODESP. Mas isso será feito de uma forma absolutamente organizada e planejada, com o conhecimento dos passos aqui pelo Parlamento.

Esse era o registro que eu queria fazer para V.Exa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Edinho Bez) - Só para complementar.

Soube que houve um transtorno numa fábrica de gelo, ela foi interditada pelo Ministério do Trabalho, e V.Exa. interferiu para tentar agilizar o problema, uma vez que para se pegar o gelo está sendo necessário percorrer uma distância de 200 quilômetros. Diariamente são percorridos 400 quilômetros para buscar gelo em Itajaí. Eu só gostaria de saber como está o andamento da fábrica de gelo no porto de Laguna.

O SR. MINISTRO ANTONIO HENRIQUE PINHEIRO SILVEIRA - Deputado, já aplicamos aproximadamente 500 mil reais na recuperação na fábrica de gelo. Efetivamente, houve uma fiscalização. A fábrica tem em torno de 40 anos. Houve uma fiscalização do Ministério do Trabalho, que apontou uma série de questões do ponto de vista de segurança do trabalho, entre outros, que deveriam ser atendidas para a liberação do funcionamento.

Já aplicamos, via CODESP, mais de 500 mil reais, por exemplo, em obras de recuperação no novo condensador, a contratação de consultores para refazer os manuais de instrução dos equipamentos daquela fábrica — os equipamentos são muito antigos, os manuais não se encontram mais —, eles estão à disposição do comércio, e para a cobertura do cais, que era algo necessário.

Amanhã a fábrica voltará a produzir gelo, mas ela não poderá vendê-lo porque ainda está sob embargo do Ministério do Trabalho. Ela volta a produzir inclusive para manter o maquinário em condições de operar, mas, por ora, o gelo terá de ser descartado.

Nós temos a perspectiva de que nos próximos 60 dias, talvez um pouco mais, seja possível levantar a interdição, mas estamos trabalhando intensamente junto ao Ministério do Trabalho, para atender a todos os pontos e assim conseguir suspender a interdição, retomando o fornecimento de gelo aos pescadores da região, o que é absolutamente essencial para a atividade deles. A SEP está totalmente empenhada nessa meta.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Edinho Bez) - Consulto o Deputado Vicente Candido se V.Exa. gostaria de se manifestar. *(Pausa.)*

Agradecemos a todos a presença. Agradecemos ao Deputado Mendonça Filho, que foi o autor dos requerimentos, por ter-nos proporcionado a oportunidade de fazer esta audiência pública.

Agradecemos também ao Ministro Antonio Pinheiro Henrique Silveira, Ministro-Chefe de Portos da Secretaria de Portos da Presidência da República, que prontamente aceitou o convite desta Comissão, e ao Sr. Mario Povia, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários — ANTAQ, que já está acostumado a vir a esta Casa.

Parabenizamos os senhores pelas respostas, inclusive por terem respondido a todos os questionamentos.

Não havendo mais quem queira se manifestar, agradeço, mais uma vez, ao Sr. Ministro e ao Diretor-Geral da ANTAQ.

Está encerrada a presente reunião.