

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

REQUERIMENTO N , DE 2008

(do Sr. ROBERTO ROCHA)

Requer a realização de audiência pública

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, requeiro que seja convidado o Excelentíssimo Sr. Ministro-Chefe da Secretaria-Especial de Portos, Pedro Brito, para debater, em audiência pública, com os membros da Comissão de Viação e Transportes, os projetos e metas daquela pasta para o ano de 2008.

Sala da Comissão, de março de 2008

Deputado ROBERTO ROCHA
PSDB/MA



F01A913246

JUSTIFICATIVA

Com a promulgação da Lei nº 8.630/1993, denominada Lei dos Portos, foi deflagrado processo de modernização das atividades portuárias e abriu-se a possibilidade de sua exploração por empresas privadas. Em outubro de 1995, iniciou-se o Programa de Desestatização nos portos e, desde 1997, a iniciativa privada aplicou US\$ 2 bilhões em obras de modernização, que resultaram em expressivos ganhos de produtividade. A média nacional de movimentação de contêineres aumentou de 10 para 34 unidades por hora, e o tempo médio de atracação caiu de 19 para 3 horas, segundo indica pesquisa do Centro de Estudos em Logística da Universidade Federal do Rio de Janeiro (CEL/UFRJ).

Contudo, à medida em que a atividade é aquecida, gargalos na infraestrutura de titularidade pública tornam-se mais evidentes e são recrudescidos pela inoperância face a questões estruturais. Ao se analisar o desempenho atual dos portos, observa-se um real aumento de produtividade na prestação dos serviços, acompanhado de uma efetiva redução dos preços totais. Em contrapartida, algumas Administrações Portuárias estão encontrando dificuldades devido a problemas financeiros gerados, principalmente, por questionamentos de contratos de arrendamento na Justiça, pela expressiva redução nas tarifas (há competição por captação até mesmo entre portos públicos federais que concorrem em hinterlândias comuns) e por problemas trabalhistas, por vezes gerados por negligência na condução dos interesses públicos, como perdas de prazos recursais ou de instrução processual.

No caso específico das Companhias Docas, quase todas estão com situação financeira precária, com dificuldades para sustentar suas pesadas e burocráticas estruturas e para equacionar imensos passivos acumulados nas últimas décadas. Estima-se que esses passivos ultrapassem R\$ 1 bilhão, o que gera toda sorte de problemas para os usuários dos portos, desde pressões constantes por aumentos de tarifas até o não-cumprimento de compromissos até hoje exclusivos da administração portuária, como dragagens para manutenção de calado e de traçado geométrico de canais navegáveis.

Outro óbice infra-estrutural à melhoria nas condições de competitividade da pauta de exportações brasileira é a deficiência dos acessos rodoviários e ferroviários aos



F01A913246

portos. Não se sabe até quando os terminais irão suportar o crescimento das exportações brasileiras, mas os resultados da inadequada infra-estrutura de acesso já são sentidos. Segundo estudo realizado pela Fundação Dom Cabral, de Belo Horizonte, o atraso nas viagens cresceu 12% em 2004 em comparação com 2003. Temerosas de não cumprir os prazos de entrega, por causa da superlotação dos portos, indústrias de produtos com alto valor agregado passaram a considerar a exportação por meio aéreo, arcando com frete muito mais elevado. O resultado disso é previsível: perda de competitividade do produto brasileiro no mercado externo.

Com o advento da Agenda Portos, em 2004, os setores produtivo-exportadores passaram a aguardar medidas objetivas do Governo Federal para modernizar a infra-estrutura portuária. Ao que parece, anos de insuficiente investimento esvaíram a capacidade de o Estado conduzir adequadamente o interesse público no setor. Esmagadora concentração dos recursos do chamado Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) se volta à conclusão ou mesmo ao início das obras anunciadas há 4 (quatro) anos, como a dragagem e o derrocamento no canal de acesso ao Porto de Santos, ou a implantação das avenidas perimetrais naquela mesma unidade.

Contudo, o Presidente anunciou no PAC recursos para financiar um chamado Plano Nacional de Dragagem, com aporte de R\$ 1,4 bilhão de recursos fiscais – Tesouro Nacional – até 2010. E a proposta orçamentária encaminhada pelo Poder Executivo reservou, apenas para 2008, R\$ 10 milhões para realização de Estudos para Planejamento do Setor Portuário. Adicionalmente, só foram arrolados os portos de Itaquí, Santos, Itaguaí e Rio Grande no Anexo VII do PLOA 2008, que delimita as intervenções a serem financiadas com recursos do Projeto-Piloto de Investimentos (PPI), espinha dorsal do PAC por propiciar retirar investimentos com projetado retorno de médio prazo do cálculo do Resultado Primário. Assim, resta esclarecer quais projetos são atualmente objeto de explorações para lhes confirmar a viabilidade e orientar a destinação dos recursos do PAC.

Importante relembrar ao colegiado que os recursos transferidos pela União às Companhias Docas, na forma de integralização de capital, só podem ser aplicados na ampliação da capacidade das empresas beneficiárias de prestar bons serviços, pois é vedado o aumento de capital de empresas não-dependentes do orçamento fiscal para custear suas operações (despesas correntes). Assim, resta sem solução aparente a



manutenção da capacidade de projeto de cada terminal público, administrado por Companhias Docas com limitada capacidade de contratação e de pagamento dos serviços de dragagem de manutenção.

A Medida Provisória nº 393/2007, convertida na Lei nº 11.610/2007, estabeleceu marco regulatório suficiente para instituir os serviços de dragagem por resultado, atestados por levantamentos topo-hidrográficos do assoalho marinho (batimetria), e para resolver um conflito infralegal que até então obstava a realização de licitações internacionais. Em vigor desde setembro, há expectativa de que as iniciativas desde então tenham obedecido os princípios consagrados na norma, aproximando os preços dos serviços do valor-diretriz para o Cone Sul, que é de US\$ 2,50/m³ – o Brasil chegou a contratar serviços com valores superiores a US\$ 10,00/m³.

Portanto, a audiência também será uma oportunidade para avaliar os avanços na adoção da licitação internacional para contratação dos serviços de dragagem por resultado.

