



CÂMARA DOS DEPUTADOS

DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE		
EVENTO: Audiência Pública	Nº: 0986/09	DATA: 07/07/2009
INÍCIO: 15h06min	TÉRMINO: 17h39min	DURAÇÃO: 02h33min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 02h32min	PÁGINAS: 54	QUARTOS: 31

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

PEDRO BRITO DO NASCIMENTO – Ministro da Secretaria Especial de Portos.

SUMÁRIO: Discussão sobre a Proposta de Fiscalização e Controle nº 82/2009, que propõe que a Comissão de Fiscalização Financeira e Controle realize ato de fiscalização sobre as ações previstas no Projeto de Lei nº 1, de 2009, do Congresso Nacional, a serem executadas pela Secretaria Especial de Portos.

OBSERVAÇÕES

Há oradores não identificados.
Há palavras ininteligíveis.
Há termo ininteligível.
Há intervenções fora do microfone.



o SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Declaro aberta a reunião de audiência pública destinada a discutir a Proposta de Fiscalização e Controle nº 82/2009, que propõe que a Comissão de Fiscalização Financeira e Controle realize ato de fiscalização sobre as ações previstas no Projeto de Lei nº 1, de 2009, do Congresso Nacional, a serem executadas pela Secretaria Especial de Portos, proposta essa de autoria do Deputado Léo Alcântara.

Inicialmente, eu gostaria de convidar para tomar assento à Mesa o Ministro Pedro Brito do Nascimento, Ministro da Secretaria Especial de Portos, a quem agradecemos a presença.

Informo ao Plenário que os representantes legais do Consórcio da Draga Brasil comunicaram sua impossibilidade de participar da audiência em razão de viagem — o Sr. Francisco Sérgio Barreira, Gerente Executivo da Empresa Industrial Técnica S.A., e o Sr. Labieno Teixeira de Mendonça Filho, Diretor-Superintendente da Equipav S.A. —, assim como foi recusado o nosso convite pelo Sr. João Acácio Gomes de Oliveira Neto, Presidente da DTA Engenharia, e pelo Sr. Deng Hong Ling, Presidente da CHEC Dredging Company Ltda. Todos esses convidados tiveram seus nomes aprovados por proposta do Deputado Léo Alcântara.

Por essa razão, faremos a audiência pública com o Ministro Pedro, que terá o tempo que julgar necessário para fazer sua exposição, e tão logo termine passaremos aos debates com os Deputados.

Ministro, agradecemos mais uma vez a sua presença. Fique à vontade para fazer a sua exposição. Se tiver algum pedido especial com relação a ela, é só formulá-lo. Muito obrigado.

O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - Bem, pelo requerimento que chegou à Secretaria Especial de Portos, nós precisamos apresentar o Programa Nacional de Dragagem e, em particular, a dragagem de emergência de Santa Catarina, no Porto de Itajaí. Não é isso, Deputado?

Então, sobre o Programa Nacional de Dragagem, essa foi uma das primeiras preocupações da Secretaria Especial de Portos, uma vez que nós identificamos, no mercado portuário, como sendo talvez o mais grave gargalo dos portos brasileiros a profundidade dos nossos portos, desde o nosso maior porto, que é o maior porto da América Latina, o Porto de Santos, que operava com profundidade em torno de 12,5 metros e agora já tem 13,3 metros, até portos menores espalhados pelo Brasil inteiro.

Atualmente o Brasil tem 40 portos públicos e cerca de 125 portos privativos. E essa baixa profundidade dos nossos portos traz consequências objetivas muito graves para o País, na medida em que implica maiores custos de operação, ou porque os navios ficam esperando a maré alta para entrar, ou porque, como o calado é pequeno, os navios não podem entrar com essa carga total, e isso reduz a produtividade, ou porque portos como o de Santos, que poderiam estar operando navios de 10 mil contêineres, só operam navios com a metade, 5 mil contêineres, exatamente porque não têm profundidade para isso. Então, essa foi a primeira preocupação do Governo do Presidente Lula, e nós inclusive mudamos a lei de dragagem, possibilitando que se fizessem contratos de longo prazo.

Anteriormente, a dragagem era feita para o aprofundamento. Contratava-se uma empresa, ela vinha, fazia a dragagem e depois ia embora. Então, no caso de Santos, poderíamos contratar, pela lei anterior, uma empresa para aprofundar para 15 metros; a empresa iria fazer esse trabalho e depois iria embora, e o assoreamento, que é permanente, no caso do canal do Porto de Santos, faria que dentro de pouco tempo tivéssemos recuperado aquela má condição de operação da navegação no Porto de Santos.

[MF1] Comentário: Supervisor.:Myrinha

[p2] Comentário: Sessão:0986/09 Quarto
Taq.:Anna Augusta Rev.:

[p3] Comentário: Sessão:0986/09 Quarto
Taq.:Carla Rev.:



A nova legislação permitiu que se fizessem contratos de longo prazo, os chamados contratos de resultados. Ou seja, a empresa que faz o aprofundamento também se responsabiliza pela manutenção, por um período de até 6 anos. Então, no caso de Santos, que citei como exemplo, a empresa draga para 15 metros e a partir daí responsabiliza-se permanentemente, dentro do horizonte do contrato, de manter sempre aquela profundidade contratada, de 15 metros, o que dá uma garantia de operação permanente no porto naquelas novas condições.

Além disso, a nova lei permite também a contratação de empresas internacionais, porque esse mercado é muito concentrado. Apenas 4 empresas no mundo, 2 belgas e 2 holandeses, dominam cerca de 55% desse mercado. Há, portanto, uma concentração muito forte do mercado de dragagem. E tudo isso, esse mudança foi permitida para que pudéssemos deslanchar o Programa Nacional de Dragagem. Para isso, tivemos uma verba incluída no PAC, de R\$ 1,5 bilhão, para fazer a dragagem dos 20 mais importantes portos brasileiros.

Eu queria então, Presidente Silvío, pedir-lhe permissão para apresentar aqui rapidamente esses portos, para deixar informações mais precisas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvío Torres) - Ministro, se quiser apresentar dali, de pé, eu acho que será melhor para V.Exa.

O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - Está *o.k.*

(Segue-se exibição de imagens.)

Então, temos aí 17, na verdade 18 portos, porque o nº 5 está dividido entre Aratu e Salvador. Temos aí 18 portos que estão no Programa Nacional de Dragagem. Não está aí a primeira fase do canal de Itaguaí, no Rio de Janeiro, que já foi concluída, e falta acrescentar Maceió, falta acrescentar o Porto de Areia Branca, no Rio Grande do Norte, e o Porto de Luiz Correa, no Piauí. Ainda falta acrescentar 3 portos. Portanto, estamos falando dos principais portos brasileiros.

Vários... no Porto de Recife, por exemplo, já temos 70% da dragagem concluídos. No Porto de Rio Grande o contrato já foi assinado e hoje mesmo recebemos a licença de instalação, ou seja, já vai poder começar a dragagem nesse Porto. Em Santos o processo está concluído; falta haver a confirmação, se o consórcio vencedor tem a necessária documentação, e espero que tenha, para que não atrase o começo da obra. Caso não tenha, vamos ter de fazer, infelizmente, uma nova licitação. Em Fortaleza a licitação, a primeira, resultou deserta, e estamos fazendo uma nova. Aratu, Salvador, Rio de Janeiro, a derrocagem de Santos, Natal, Angra dos Reis, Cabedelo e Vitória, todos estão com licitações lançadas, já em processo de abertura de preço e na sequência contratação. E para os demais nós temos aí as datas de publicação do edital.

O importante é que até final de agosto estaremos com todas as licitações lançadas no País inteiro, e com todo o processo de dragagem concluído até o final de 2010. Aquilo que escapa de 2010, ali — é o caso, por exemplo, de Santos, que é de derrocagem, e Vitória também —, é porque o trabalho de derrocagem é mais demorado. Por exemplo, no caso de Vitória, existem várias pontas de pedra no fundo do canal que precisam ser dinamitadas e retiradas. Então, é um processo mais demorado, com mais exigências ambientais. Portanto, se aqueles 3 portos escapam um pouquinho de 2010, isso acontece por conta das intervenções de derrocagem.



Temos aqui novamente os mesmos portos, com a situação de cada um. Em Recife a obra está em andamento, com 70% concluída.

Em Rio Grande o contrato já está assinado, a licença prévia de instalação já foi emitida, vamos começar a obra agora. O que está aí mostra quase tudo que já abordei. Estou fazendo a descrição da situação de cada porto.

Estão faltando os portos de Areia Branca, Maceió, Itajaí e Luiz Correa, que também fará parte, o Presidente Lula inclusive já autorizou. Vamos adicioná-los ao Programa Nacional de Dragagem.

Itajaí está destacado porque já existe projeto aprovado para 12,5 metros e estamos ampliando para 14 metros. Isso, Deputado Léo, não se trata da dispensa; esse projeto ainda será lançado.

Tendo em vista o tempo, passarei muito rapidamente como está cada um dos projetos citados.

No caso de Recife, como disse, 70% da obra está concluída, está faltando aditivar o contrato. Dentro do que permite a lei, vamos aditivar em cerca de mais 20%, com vigência até 12 de agosto.

Em Rio Grande recebemos hoje a licença de instalação, a draga já está sendo deslocada para o Rio Grande do Sul, com início previsto das obras para 20 de julho.

Em Santos, como já mencionei, o problema é que o consórcio vencedor da licitação não apresentou ainda toda a documentação exigida pela lei. Estamos esperando essa documentação para poder contratar ou, uma hipótese bastante ruim, fazer nova licitação.

Quanto à derrocagem de Santos, as propostas de preço devem ser abertas na próxima semana. Falta ainda a licença de instalação, prevista para o dia 26 de agosto, e o início da obra em outubro. Santos está dividido entre a dragagem propriamente dita e a derrocagem daquelas duas famosas pedras — o Deputado Márcio França deve ser familiarizado com esses nomes, porque são duas pedras que prejudicam a navegação no canal de Santos.

Em Aratu a licitação já está na praça, a abertura de preço será também na próxima semana, falta a conclusão dos projetos básicos ambientais, e há previsão de início da obra em outubro.

Em Salvador é mais ou menos como Aratu, são 2 portos vizinhos, por isso fizemos uma única licitação. Diferentemente dos demais casos, que são licitações específicas para cada obra, no caso de Aratu e Salvador é uma licitação só para os 2 portos.

Em Itaguaí, no Rio de Janeiro, ou Sepetiba, como queiram, a primeira fase já está concluída e, na próxima semana, lançaremos o edital da segunda fase do projeto de licitação. A licença de instalação está prevista para outubro. Portanto, essa obra pode começar em novembro.

No Rio de Janeiro já lançamos a licitação e, na próxima semana, será feita a abertura de preços, com início das obras em agosto.

Paranaguá está diferente dos demais portos, porque nesse caso estamos fazendo convênio com o Estado, uma vez que o volume de recursos do Paraná está maior do que os recursos federais. O valor total da obra corresponde a 117 milhões de reais, o Governo Federal está entrando com 53 milhões de reais e o Estado do Paraná está entrando com 64 milhões de reais. Por essa razão, estamos fazendo convênio com o Porto de Paranaguá, e eles vão fazer diretamente a licitação.

Em Suape, Pernambuco, esta a maior obra do ponto de vista de valor, porque inclui dragagem, derrocagem e a proteção dos cabeços dos arrecifes rompidos para permitir a entrada dos navios. Certamente

[p4] Comentário: Sessão:0986/09 Quarto
Taq.:Carla Rev.:



também vai ser o porto de maior profundidade no Brasil depois da obra concluída. Vamos passar de 15 para 20 metros para atender a todo o parque industrial que está sendo montado em Suape, inclusive a parte de indústria naval.

Esse edital está previsto para ser lançado ainda este mês. Esperamos apenas a aprovação do projeto de lei, sem o qual não podemos lançar o edital, porque esse projeto de lei é que destina os recursos para as obras de engenharia, as obras civis de proteção dos cabeços dos arrecifes.

O Porto de Fortaleza é uma obra pequena. Eu não estou falando do Porto de Pecém, que não precisa de dragagem, tem profundidade natural entre 16 e 17 metros, mas o Porto de Mucuripe precisa de uma dragagem e, como já tinha dito no início, foi um processo de licitação que deu deserto porque não apareceram interessados nos preços que estipulamos. Então, estamos concluindo a revisão desses preços para lançar um segundo edital.

Em Natal as propostas vão ser abertas na próxima semana, e o início das obras em outubro.

Em São Francisco do Sul, Santa Catarina, temos um projeto básico que está previsto para ser concluído em 8 de julho, lançamento do edital também até o final deste mês e, depois da licença de instalação em setembro, vamos começar as obras em novembro.

Itajaí, em Santa Catarina. De novo, aqui não é a dragagem emergencial; é o projeto da dragagem de aprofundamento do Porto de Santa Catarina, que tem cerca de 11 metros e, num primeiro momento, com o projeto já aprovado, passaríamos para 12,5 metros. Estamos finalizando um projeto para deixar o Porto de Itajaí com 14 metros, que é uma profundidade compatível com os portos concorrentes de Itajaí. Estou falando de São Francisco do Sul, que vai ter 14 metros; de Itapoá, que também vai ter 14 metros; do Rio Grande, que vai ter 16 metros; de Santos, 15 metros; de Paranaguá, 15 metros. Esses são os portos que concorrem com Itajaí. Se deixássemos Itajaí com 12,5 metros, o porto deixaria de ser escalado pelos armadores. Por isso Itajaí terá de ter também 14 metros.

O Porto de Cabedelo, na Paraíba, é pequeno, mas estava praticamente parado sobretudo por falta de dragagem, agora vai ter 11 metros. Estamos apenas aguardando a conclusão, pelo Estado, dos estudos ambientais para poder encerrar o processo de licitação.

Também já falei de Imbituba, em Santa Catarina, que vai ter 13 metros de profundidade. Ele está com sinal de alerta em amarelo porque a obtenção da licença prévia está prevista para 24 de julho, quando já deveria ter sido concedida. Se for confirmada a obtenção da licença prévia, vamos também colocar sinal verde e dar início às obras.

Vitória, no Espírito Santo. Há 15 dias estive lá para lançar o edital. A licença de instalação deve sair até mesmo antes dessa data prevista, de 28 de agosto, e vamos ter o Porto de Vitória com 14 metros.

Angra dos Reis é um porto pequeno, apenas 5 milhões de reais, e também está dentro do prazo. Até o final do mês, abriremos as propostas e vamos dar início às obras.

Essa obra não está ainda no PAC, mas é muito importante. Do Rio Grande do Norte sai 80% do sal para atender toda a demanda da indústria brasileira, inclusive para exportação. Esse porto é uma ilha artificial, criada há mais ou menos 20 quilômetros da costa, inclusive vai ser ampliada. Ela tem o tamanho de um campo de futebol, vai ser ampliada em mais 80% para ter capacidade de estocar mais sal. Aproveitou-se aí a geologia que existe nessa região do Rio Grande do Norte, que tem um canal natural, com profundidades



que variam de 15 a 25 metros. O navio ancora nos *dolphins* preparados um pouco à frente dessa ilha. Navios de mais de 100 mil toneladas podem ser carregados nesse local. Então, a dragagem da qual estamos falando é a de acesso à ilha para as barcas que carregam sal para colocar dentro da ilha, porque, senão, o porto vai ficar incompatível, pois navios com mais de 100 mil toneladas poderão lá ancorar e as barcas não vão dar vazão a essa necessidade de mais sal para atendê-los.

O Porto de Maceió, estamos concluindo um novo cais, precisa também ter a sua profundidade aumentada para 10,5 metros. A obra já foi apresentada, e estamos aguardando a decisão do GPAC, grupo interministerial que autoriza a inclusão das obras no PAC.

Em uma visão geral, era o que queria mostrar do Programa Nacional de Dragagem.

Agora, Deputado Sílvio, quero entrar especificamente no caso do contrato emergencial de Itajaí, uma solicitação do Deputado Leo.

Como todos conhecemos, o Estado de Santa Catarina sofreu, no final do ano passado, em novembro e dezembro, um desastre de graves proporções, com perda de vidas, o que foi a coisa mais dramática e pior para todos nós que assistimos ao drama dos catarinenses e também com perdas econômicas muito importantes, perdas materiais de casas, de empresas, de negócios. Um dos locais mais atingidos foi justamente o Porto de Itajaí.

Antes dessa catástrofe, o Porto de Itajaí era o segundo maior em contêineres do Brasil, só perdia para Santos. Hoje, certamente, os concorrentes ganharam essas posições.

O Porto de Itajaí era o maior exportador de carnes frigorificadas do Brasil: de frango, em primeiro lugar; depois bovinas e suínas. Então, era o primeiro exportador de carnes congeladas no País. O Porto de Itajaí parado representa perdas enormes para as economias de Santa Catarina e do Brasil. É claro que a carga, assim como a água, sempre encontra um caminho para ir embora. Se o Porto de Itajaí está parado, a carga vai encontrar o seu caminho, certamente com custos adicionais importantes e com perda de competitividade para a pauta de exportação brasileira.

O que aconteceu em Itajaí. Em primeiro lugar, a força da água derrubou 2 berços do cais, que tem o comprimento de 750 metros. Dois berços bem do meio do cais, em cerca de 500 metros, foram simplesmente levados pela água. Fez um buraco, a água levou esses 2 berços e os jogou dentro do canal de navegação.

Isso teve 2 impactos. O primeiro foi no próprio cais destruído, que está sendo reconstruído, num prazo naturalmente um pouco maior porque é uma obra muito grande, as estacas vão a 50 metros de profundidade, tem uma retroárea de 30 metros. É uma obra grande, tanto é que a medida provisória destinou 350 milhões de reais somente para o porto de Santa Catarina.

O mais grave do ponto de vista de curtíssimo prazo foi o canal de acesso, que ficou completamente obstruído. Houve pontos do canal de acesso que ficaram com 5 e 7 metros; e outros, devido à violência da água, ficaram com 25 metros. Então, crateras em certas partes e acúmulo de entulhos em outras.

Como a Marinha só autoriza a navegação pelo teto do que se encontra em termos de profundidade, claro que nenhum navio poderia entrar, como não entrou, em Santa Catarina, durante esse período. Isso aconteceu em novembro. Iniciamos as obras emergenciais de dragagem no final de janeiro. Com a retirada dos primeiros entulhos, começaram a entrar navios menores e menos carregados em Santa Catarina. Com 3 meses a obra foi concluída.

[P6] Comentário: Sessão:0986/09 Quarto
Taq.:Odilon Rev.:

[P7] Comentário: Sessão:0986/09 Quarto
Taq.:Irma Rev.:



Sobre o processo dessa obra, que é o que mais importa para a Comissão de Fiscalização, quero dizer que ele obedeceu ao seguinte critério: 5 metros, 5 quilômetros, 130 metros de largura, e profundidade variando entre 11 e 12 metros. Isso são dados técnicos do canal. O objetivo da dragagem de emergência era fazer com que o porto pudesse voltar a operar imediatamente.

As características desse processo de emergência são essas. Uma retirada de entulho em um volume de 2 milhões e 200 mil metros cúbicos de areia e de lama jogados no canal de acesso.

(Não identificado) - Esse foi o total que entrou depois da chuva?

O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - Exatamente. E o que é pior: como disse, partes do canal ficaram com profundidades absolutamente anormais e partes com entulhos que elevavam o fundo do canal para menos 7 metros. O talude do projeto 1 para 4. O canal tem paredes em forma de talude para proteger. E há outros dados técnicos. O importante para nós é que a obra foi contratada em 90 dias, prazo que a lei de contratos emergenciais permite, e exibimos uma mobilização de 20 dias para a obra começar imediatamente.

Fizemos uma pesquisa para caracterizar o processo de contratação. Naturalmente essas contratações são feitas dando-se um preço em real por metro cúbico que vai ser retirado. O regime de contratação é por preço unitário. E aí colocamos uma cláusula de não se admitir tolerância, o que normalmente acontece nos contratos de dragagem feitos em processos normais. Quando se contrata 1 milhão de metros cúbicos está embutida no contrato a tolerância, porque os equipamentos que fazem as dragagens, os navios-draga, não operam como se fossem um sipilho de madeira que faz isso aqui lisinho. Quero deixar com menos 11, mas partes vão ficar com 11,5 e outras com 10,90, mas tem que ter pelo menos 11 em tudo, quando esse é o contrato. Essa tolerância está, portanto, fazendo parte do preço. Tecnicamente, admite-se essa tolerância. No caso, como era uma obra de emergência, dissemos que não a iríamos pagar. Essa tolerância é um risco para quem está fazendo o empreendimento.

A apresentação das propostas foi feita dia 5 de dezembro. Para convidar as empresas, pegamos empresas que estavam naquele momento participando do processo de licitação de Recife.

Essas foram as empresas: a Bandeirantes Dragagem, que é a única empresa brasileira, o parque de dragagem, no Brasil, praticamente acabou ao longo do tempo; Jan de Nul do Brasil, que é uma empresa belga; a Somar, que é uma empresa holandesa; o consórcio EIT DTA/CHEC, empresa chinesa — os chineses representam cerca de 20% do mercado de dragagem no mundo — que trabalha já há algum tempo no Brasil, fazendo dragagem para projetos privados; a INTERPA Engenharia; e a DRAGABRAS. Todas essas representantes de empresas estrangeiras. É bom que fique bem claro. Brasileira mesmo só a Bandeirantes.

Aqui está o resumo do resultado final. A Bandeirantes e a Jan de Nul não apresentaram propostas. As outras empresas apresentaram propostas, sendo que a INTERPA não tinha dragas com produtividade compatível naquele momento disponível para fazer a obra, porque esse é um mercado em que também existem vários tipos de draga, dependendo do solo, dependendo da velocidade, do tipo de trabalho que se quer fazer, não só tipos de dragas diferentes, como tamanhos de dragas completamente diferentes. O prazo de mobilização, requisito importante que pedimos de cada uma, é de 7 a 25 dias para a SOMAR, de 5 dias úteis para o consórcio CHEC, de 20 dias para empresa (*ininteligível*) e 2 dias para a DRAGABRAS. Na certa ela tinha alguma draga do lado disponível.



Naquela coluna está o custo de mobilização da draga, ou seja, trazer a draga de Dubai, do Chile, do Rio de Janeiro. Por isso os custos são diferentes.

No final, os resultados das propostas foram esses. O consórcio vencedor apresentou o preço de 7 reais e 48 centavos por metro cúbico. O segundo lugar apresentou o preço de 12 reais por metro cúbico. Naturalmente, não tínhamos o *kit tube (ininteligível)*, porque esse é um preço que está muito baixo para quaisquer padrões de dragagem feitos hoje no mundo e no Brasil, lembrando sempre que cada caso é um caso. Um dos custos mais importantes no processo de dragagem é a distância do bota-fora, porque quando o IBAMA exige um local de descarte do material que fica muito longe do local em que está sendo retirado implica custo adicional importante, uma vez que o combustível pesa muito na composição dos custos do processo de dragagem.

Esta foi a empresa vencedora. Já há alguma tempo, eles concluíram o trabalho, entregaram o trabalho, embora ainda haja questões que estamos discutindo com o Porto de Itajaí, porque contratamos um valor de retirada de 2 milhões e 200 mil metros cúbicos, para deixar o porto com menos 11 metros em todo o seu canal de acesso. Ao entregarem a obra, alegaram que tinham retirado muito mais do que os 2 milhões e 200 mil metros cúbicos, mas em alguns pontos localizados não ficou com menos 11, principalmente na entrada da barra ficaram alguns cocurutos acima do menos 11, que é o que queríamos. Mas o porto já contratou a sua dragagem de manutenção para acertar esses pontos que não foram retirados.

Do valor total de 17 milhões e meio só pagamos até agora 6 milhões, e estamos com as equipes técnicas fazendo a checagem dessas medições, uma vez que as batimetrias foram todas feitas anteriormente e durante o processo de dragagem, como deve ser feito. Foram feitas batimetrias quinzenais e mensais e antes, durante e depois da obra. Elas nos dão a matéria-prima para fazer o controle, com precisão, do volume de material retirado. Mas o fato concreto é que a obra já foi entregue. Dos 17 milhões, já pagamos 6 milhões e estamos esperando que a empresa contratada para fazer essa batimetria, com o porto e com a empresa contratada para fazer a dragagem, chegue ao número efetivo para poder fazer o pagamento do volume dragado. Já sabemos, preliminarmente, que não vamos chegar ao pagamento total dos 17 milhões e meio, porque os volumes da batimetria nos indicam que talvez, no máximo, 1 milhão, 1,5 milhão ou até menos de metros cúbicos tenham sido retirados. Então, o pagamento vai ser rigorosamente proporcional ao volume que a batimetria identificar como sendo aquele retirado, sem admitir tolerância, conforme ficou especificado por ocasião da contratação.

Sr. Presidente, encerro aqui a minha apresentação e fico à disposição da Comissão.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Sílvio Torres) - Agradecemos ao Ministro Pedro Brito.

Vamos passar imediatamente aos debates.

Tem a palavra o autor do requerimento, Deputado Leo Alcântara.

Se os demais Deputados quiserem, poderão se inscrever na Secretaria da Mesa.

O SR. DEPUTADO LEO ALCÂNTARA - Sr. Presidente, agradeço ao Ministro a presença.

V.Exa., em duas outras oportunidades, não pôde vir, e na última reunião tivemos um debate um pouco acalorado, porque eu necessitava da vinda de V.Exa.



Quero tranquilizar V.Exa. e a sua equipe. Não se trata de nenhuma política paroquial. V.Exa. é cearense. É um orgulho para qualquer cearense haver um Ministro representando nosso Estado. Não fazemos parte da mesma corrente política, mas aqui estamos todos apoiando o Governo do Presidente Lula. Volto a dizer: V.Exa., por ser cearense, é um orgulho para qualquer cearense.

Pedi esta PFC, no caso de Itajaí, porque chegaram algumas informações, que V.Exa. acabou aqui confirmando, de que a empresa não tinha prestado o serviço de forma desejável. V.Exa. acabou de confirmar que só pagou 6 milhões dos 17 milhões previstos.

Algumas dúvidas persistem. Qual foi a empresa que fez batimetria? De que forma foi feita a escolha? Foi também uma dispensa de licitação? De que forma era feita a medição? Foi feita por essa empresa ou por uma equipe da Secretaria Especial de Portos?

Sr. Ministro, também preciso fazer um relato. Em 23 de abril de 2009, a *Agência Brasil* circulou com matéria do jornalista Alex Rodrigues, divulgando que sabia que a Secretaria Especial de Portos, no início do mês de abril passado, havia solicitado à Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça a instauração de processo administrativo para apurar o comportamento de 15 empresas suspeitas de fraudar as licitações realizadas pela Secretaria Especial de Portos para executar, pelo menor preço, obras do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária.

A instauração desse processo administrativo pela Secretaria de Direito Econômico deu-se no dia 23 de abril de 2009. Em nota, a Secretaria de Direito Econômico diz ter identificado indícios de que as empresas estariam se unindo para direcionar resultados das licitações.

Ainda de acordo com a nota, a Secretaria de Direito Econômico diz que foram encontrados indícios de que as empresas se uniram para fraudar as licitações feitas para contratar serviço de dragagem para os Portos de Santos, em São Paulo, e Rio Grande, no Rio Grande do Sul.

O valor estimado de cada uma das licitações é de 200 milhões de reais. O Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária abrange 16 portos, como V.Exa. explicou, com investimentos previstos em torno de 1,5 bilhão de reais. O objetivo maior desse programa é aprofundar as vias de acesso.

Pesquisando no *Diário Oficial* da União nº 77, de 24 de abril de 2009, encontramos 2 avisos de homologação e adjudicação de concorrências internacionais, ambas com data de 22 de abril, mas publicadas no *Diário Oficial* de 24 abril. Sabemos que só se torna válido após a publicação no *Diário Oficial*.

Na primeira, o Edital nº 03, de 2008, a Secretaria Especial de Portos contrata obras no Porto do Rio Grande que serão executadas pelo consórcio formado pelas empresas Odebrecht e Jan de Nul do Brasil.

Na segunda, o Edital nº 04, de 2008, está o contrato para ser executado pelo consórcio formado pelas empresas, EIT, Equipav, DTA e CHEC Dredging, as escolhidas para o Porto de Santos — foram as empresas ganhadoras da dispensa de licitação do Porto de Itajaí.

Em abril, pelas explicações de V.Exa., elas praticamente já tinham entregue o serviço do Porto de Itajaí. Se foram 90 dias, em abril já haviam decorridos os 90 dias. Então já era de ciência do Governo Federal que essas empresas não estavam executando um serviço a contento. Mesmo assim, foi homologada a licitação em que elas ganharam a execução das obras do Porto de Santos.

No *Diário Oficial* do dia 24 de abril, a Secretaria Especial dos Portos homologou as obras a serem executadas por empresas que estão sendo investigadas pela Secretaria de Direito Econômico, a pedido da

[P10] Comentário: A partir deste parágrafo, claro para os ouvidos que se inicia uma leitura. Não recebi o texto.



própria Secretaria Especial dos Portos, que são: EIT — Empresa Industrial Técnica S/A, Equipav S/A e Odebrecht Serviços de Engenharia e Construção S/A.

Concluindo, diante das informações aqui postas, indago ao Ministro Pedro Brito: quais as razões da Secretaria de Portos ter publicado no *Diário Oficial* da União, do dia 24 de abril de 2009, aviso de homologação de obras e adjudicação de concorrências internacionais para obras que serão executadas por empresas que estão sendo investigadas pela Secretaria de Direito Econômico a pedido da própria Secretaria Especial de Portos.

Algumas perguntas que eu tinha V.Exa. já respondeu. Eu perguntava em que pé estavam as licitações.

No caso particular do Porto do Mucuri, no Ceará, indago a V.Exa. se existiu, por parte do Tribunal de Contas da União, alguma interferência na elaboração desse novo edital com preços.

Quanto às licitações para dragagem dos portos, existe em paralelo uma licitação para supervisão da execução dessas obras? Porque, no caso específico de rodovias, só pode ser dada uma ordem de serviço de qualquer obra, se existir também a ordem de serviço de uma supervisão independente contratada pelo órgão.

V.Exa. citou a obra de dragagem do Porto de Itajaí. A administração do Porto de Itajaí é do Estado ou da Secretaria Especial de Portos? E com qual prazo V.Exa. está trabalhando para que seja concluída essa batimetria por parte da Secretaria Especial de Portos?

Eram essas as indagações que eu tinha a fazer, mais uma vez agradecendo ao Ministro Pedro Brito sua vinda a esta Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Agradecemos ao Deputado Léo Alcântara.

São 3 inscritos. O Deputado Duarte Nogueira não se encontra presente.

Vamos dar continuidade à reunião e o Deputado Márcio França é o próximo inscrito.

O SR. DEPUTADO MÁRCIO FRANÇA - Sr. Presidente, Sr. Ministro, Srs. Deputados, acompanho um pouco mais de perto esse assunto, especialmente o da dragagem, porque tenho minha origem política no litoral de São Paulo, particularmente, na Baixada Santista, e sei que há anos a comunidade e os trabalhadores portuários esperam que os portos brasileiros sejam competitivos em relação ao mercado internacional, para não perderem espaço nesse mercado tão competitivo e tão bruto, que é o mercado internacional de portos.

Então, o primeiro ponto importante que quero abordar é o seguinte: para nós todos, brasileiros, em especial aqueles que têm responsabilidade política e administrativa, a ideia de se fazer um programa nacional de dragagem é um marco importante para a política brasileira. Como dizia nosso velho amigo — meu e do Silvio —, o Governador Mário Covas, as pessoas não gostam de fazer saneamento básico porque é uma obra que se enterra. Dragagem é uma obra ingrata porque ninguém vê. Investem-se milhões de reais e nem todo mundo vê. É uma obra útil para quem se utiliza dela, mas não é uma obra física acima da superfície.

Quero mencionar um detalhe que acho importante. Tive contato com pessoas que lidam com dragagem e me parece que não restou muita gente no País que faça dragagem, somente a Bandeirantes e outros que fazem com dragas emprestadas. Ao mesmo tempo, fico a pensar que, se nós não tivéssemos certo ritmo ao tocar essas obras, não haveria outra empresa a concorrer. É uma concorrência meio ingrata porque não se está lidando com automóvel, que se licita e aparecem 100 empresas para vender aquele

[P11] Comentário: Sessão:0986/09 Quart
Taq.: Tatiana Rev.:



mesmo automóvel. Nesse caso específico, está-se lidando com um público muito pequeno. O número de concorrentes é muito limitado, vão ser 5, 6, talvez 8, não mais do que isso. Alguns desses, com certeza, sequer são especialistas no assunto. Foram buscar parcerias fora para suprir a necessidade.

Vem daí uma pergunta. Hoje temos uma MP para votar que trata do Fundo de Marinha Mercante e da possibilidade de se fazer investimentos privados na construção de navios, enfim, de embarcações etc. Não seria interessante que V.Exa., Sr. Ministro, incrementasse ou incentivasse, junto com alguns outros Ministérios, a eventual criação até por fundos transversais — o Ministério da Ciência e Tecnologia, por exemplo, mexe com recursos da PETROBRAS, com *royalties* —, para que nós tivéssemos, quem sabe, pelo menos o início da produção de dragas. Porque, pelo que se percebe, essas dragas vão ser, neste instante, utilizadas, mas isso não é um serviço que é feito somente uma vez. Daqui a 10 anos, suponho, será preciso fazer novamente. E em um país que pretende ser forte, importante no jogo mundial, fatalmente, tanto a Marinha Mercante quanto a dragagem têm que ter um certo componente nacional. Senão, no dia em que tivermos que concorrer com a China, em determinadas situações, se não houver draga chinesa, não conseguimos fazer dragagem. O ideal seria que houvesse um pouco de dragagem com dragas nossas também.

Para finalizar, eu queria mencionar o seguinte. Se entendi direito, na medida em que V.Exa., por precaução — porque são poucas empresas, e naturalmente não é impossível que elas tentem se entender antes de uma licitação. Mas uma coisa é a possibilidade, outra, a ocorrência —, faz o envio de um expediente para que uma entidade do Governo fiscalize o eventual acordo das empresas para macular licitações, não dá, também para que isso suspenda as licitações. A rigor, V.Exa. não é do Poder Judiciário, nem quem está julgando é do Poder Judiciário. Somente um dia, talvez, alguém poderá dizer: "*Não, de fato existe um conluio e as empresas estão inaptas a participar da licitação*". Enquanto alguém não disser isso, judicialmente, por sentença transitada em julgado, as empresas estão aptas. O pressuposto é de que as empresas só passam a ser inaptas na hora em que alguém julga a inaptidão. Até então, todas as empresas estão aptas. Se não fosse por tudo, por um motivo apenas, quer dizer, se não forem essas, não haverá outras. Também é um problema, se você não tem essas não há outras.

Eu digo tudo isso para que a gente tenha a devida precaução. É diferente quando você licita a compra de uma mercadoria, por exemplo, em que há 200 fornecedores, porque se 5 ficarem excluídos, 195 vão concorrer. Mas quando você tem, 7, 8, 10 concorrentes, se 10 ficam excluídos, você não tem quem concorra. E aí é diferente. O grau de prejuízo que isso pode causar para a economia brasileira é um negócio extraordinário. Eu posso apontar os números dos prejuízos, especificamente do Porto de Santos. O fato de termos 1 metro a menos ou 1 metro a mais de calado faz uma brutal diferença na quantidade de funcionários e trabalhadores, enfim, de várias outras coisas. Num momento como esse, em que o Brasil tem, pela primeira vez, a chance de sair de um momento mundialmente ruim e está numa situação em que pode dar um salto a frente dos outros, justamente porque se abateu menos com a crise, o setor portuário, o setor aeroportuário, enfim, o setor de infraestrutura são essenciais para estarem funcionando. Se tivéssemos tido essa preocupação, ao longo de tantos anos, de permitir que a dragagem fosse feita constantemente, ela não chegaria a esse número. Talvez não se precisasse fazer esse aprofundamento tão grande.

[Zilfa12] Comentário: Sessão:0986/09
Quarto:10 Taq.:Zilfa Rev.:



Eu me lembrei de um detalhe importante. O contrato de Itajaí e o contrato dos outros portos tem uma diferença básica, porque em Itajaí foi contrato por metro cúbico, e nos outros portos, pelo que entendi, o contrato leva em consideração um calado fixo, quer dizer, o Ministério contratou para que mantivesse naquela quantidade de calado fixo. Ou mantém naquela quantidade ou não recebe. Quer dizer, esse é o padrão: eu quero 15 metros em determinados trechos. Faz a batimetria, tem 15 metros, recebe; não tem 15 metros, tem 14,5 metros, não recebe. É diferente do outro sistema em que você paga por tonelada retirada ou por metro cúbico retirado. Isso também modifica um pouco a situação.

Só me restou uma dúvida. Esse consórcio, que eventualmente tentou fazer aquele contrato, ou que fez aquele contrato em Itajaí, considerou-se impotente para fazer o resto que faltava em Itajaí? Por que ele se retirou do assunto lá em Itajaí? O que fez ele achar que estava feito o serviço? Ou ele achou que o preço estava ruim para aquilo que ele foi contratado? Porque, como foi emergência, naturalmente foi meio de supetão. O que o levou a falar: “*Olha, não é mais possível fazer desse jeito*”? Porque ali, por algum motivo, se a batimetria não está dando o que eles... Reparem: se eles deram o preço de 7,98 por metro cúbico e ainda tem mais coisa a ser retirada, em tese, eles estariam com mais serviço a ser feito. O que fez com que eles parassem esse serviço lá?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Agradecemos ao Deputado Márcio França a exposição.

Concedo a palavra ao Deputado Paulo Bornhausen, próximo orador inscrito.

O SR. DEPUTADO PAULO BORNHAUSEN - Presidente Silvio Torres, quero cumprimentar o Ministro dos Portos, Pedro Brito.

Na condição de Presidente da Comissão Externa de Acompanhamento da Tragédia em Santa Catarina, antes de entrar diretamente no assunto, quero dar um depoimento — e provavelmente os colegas daquele Estado que aqui estão vão concordar comigo — de que o Sr. Ministro, desde o início do acontecido, foi e tem sido absolutamente diligente com a questão do Porto de Itajaí. S.Exa., logo depois do acontecido, esteve em Itajaí e foi, *in loco*, verificar os prejuízos causados pela tragédia.

A medida provisória, editada pelo Governo Federal, prevê uma quantidade de recursos que se mostrou e se mostra razoável para o atendimento do ocorrido, em face da importância, como citado por V.Exa., do Porto de Itajaí para a economia nacional, e não apenas local.

Na verdade, a pior coisa que pode existir para um homem público — e todos nós somos homens públicos — é ele se esforçar ao máximo e não conseguir bom resultado. E V.Exa., de acordo com a minha visão, tem-se esforçado ao máximo para fazer acontecer, mas o grau de insatisfação ainda está elevado, depois de 7 meses do acontecido.

E eu vou explicar e relatar o porquê, baseado em dados. Vou fazer algumas indagações e terminar fazendo um pedido que diz respeito à comunidade catarinense, mais especificamente à comunidade de Itajaí, da Bacia do Rio Itajaí, que compreende não só o Porto de Itajaí, mas também o Porto de Navegantes que atua na mesma área, no mesmo leito do Rio Itajaí-Açu.

Escutei atentamente as suas explicações, e não concordo com a primeira observação feita por V.Exa. em relação à questão do Porto de Itajaí, quando disse que a obra foi concluída. A obra da dragagem emergencial não foi concluída. Estou falando aqui e agora da dragagem emergencial.

[P13] Comentário: Sessão:0986/09
Quarto:11 Taq.:Monica Rev.:



Para aqueles que não são de Itajaí e que não acompanharam o assunto — a bancada de Santa Catarina acompanhou, mas aqueles que não são de Itajaí não têm obrigação de fazê-lo — informo que logo que houve a adjudicação desse consórcio vencedor (o Ministro mostrou a questão dos preços), numa tomada de preço emergencial, não houve, na verdade, um processo concorrencial. E, naquele momento, as pessoas ligadas ao Porto de Itajaí, ao mundo portuário, os representantes da associação comercial e industrial do município e as autoridades constituídas locais, levantaram muitas dúvidas em relação ao que vinha a ser contratado, pois que esse consórcio era desconhecido. Não se tinha notícias, na longa história do Porto de Itajaí, de que existia esse consórcio. Pode ser que haja um pouco de exagero nisso que estou falando, Ministro, eu não conheço o histórico dessa empresa, desse consórcio. Mas ela não havia atuado ainda na bacia do Rio Itajaí-Açu. Lá, se não me engano, vinha atuando uma empresa de origem holandesa, a SOMAR, que é uma empresa que presta serviço de manutenção ao longo de muitos anos, licitada diretamente pelo Porto de Itajaí. Aqui tem um ex-superintendente, ou atual superintendente, o Deputado Federal Décio. E, naquele momento, já se abateu uma grande apreensão sobre a comunidade itajaiense, a comunidade usuária do Porto de Itajaí. Primeiro porque o momento era muito difícil, pela destruição total, pela paralisação das atividades (*ininteligível*) do porto e, segundo, porque, na falta de referência e diante de tal calamidade, começaram a levantar dúvidas quanto à capacidade dessa empresa de fazer o serviço.

[P14] Comentário: Sessão:0986/09
Quarto:12 Taq.:Irma Rev.:

V.Exa. mesmo viveu isso, porque na undécima hora é que o consórcio entregou as dragas então prometidas. Chegaram 2 equipamentos. E, mesmo assim, ao aportarem, de madrugada, no Porto de Itajaí, no limite que a Secretaria havia dado para o início do trabalho, chegaram sem a licença da Marinha do Brasil, com uma série de problemas difíceis — Receita Federal etc. Houve problemas seriíssimos no desembarço de tripulação, problemas de questões locais, de legislação nacional. Já começou com desconfiança, sem seguida iniciou com um processo atabalhado, na manutenção do contrato, o que me remete, Sr. Ministro, a um tema que tenho discutido. Eu gostaria que V.Exa. — aí vem a primeira pergunta — me respondesse: houve alguma pressão, alguma interferência, alguma ingerência de alguma parte interessada no processo, para que esse serviço não fosse conveniado através da Medida Provisória nº 448, com o Porto ou com a cidade de Itajaí?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Sílvio Torres) - Deputado Paulo Bornhausen, V.Exa. sabe que tem um tempo restrito e que há vários Deputados inscritos. Se V.Exa. puder, passe às perguntas, por favor.

O SR. DEPUTADO PAULO BORNHAUSEN - Presidente Sílvio Torres, é a primeira oportunidade que estou tendo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Sílvio Torres) - Entendo que é muito importante o que V.Exa. está dizendo, mas é que outros Deputado também estão inscritos.

O SR. DEPUTADO PAULO BORNHAUSEN - Perfeito. Se os colegas tiverem um pouco de paciência, eu aqui não me vou deter a nenhum tipo de embate político. Vou apenas me deter àquele assunto levantado pelo Deputado requerente, para que possamos esclarecer alguns assuntos.

Este é o meu primeiro questionamento. Estranhou-me muito não ter sido feito, emergencialmente, esse contrato com o Porto de Itajaí, até porque era emergencial. Poderia ter sido feito e gerenciado localmente, e talvez até esse próprio consórcio poderia ter ido, ou não, mas ficaria muito mais condição local de acompanhar aquela agonia que se dava no Porto de Itajaí.



Em segundo lugar, eu gostaria que V.Exa. me dissesse quem fez o acompanhamento dos volumes. Como foi feito isso? Eu vi que V.Exa. falou em batimetria. Mas eu já vi que a empresa alega que os detritos continuaram descendo rio abaixo e que, portanto, era muito difícil medir. Então, quem contou a carrada, vamos dizer assim? Quem estava dentro da embarcação contando a carrada para saber dos volumes, já que foram contratados por volume, e não pela obra, como desejaríamos que tivesse sido feito o contratado, isto é, para repor a profundidade do leito anterior, que era o que desejava o Porto de Itajaí. Hoje, o porto trabalha com meia carga, Deputado Sílvio Torres. Meia carga é meio emprego. É um problema não resolvido.

A outra pergunta que quero fazer é: se o Governo tem saldo na 448, por que não trocou o consórcio, por que não continuou o aprofundamento e pediu para que o Porto de Itajaí, ou até os terminais privados arcassem com esses recursos para continuar a fazer essa dragagem? Até porque a draga chinesa já estava lá, poderia ter sido contratada para continuar o que não fez — não sei se foi medido ou não. Por que se jogou isso e até hoje nós estamos vivendo isso. Agora é que existe um processo suportado pelos terminais privados para terminar com 4 ou 5 milhões, não sei direito o valor, para botar nos 11 metros.

Por último, eu gostaria de saber de V.Exa., já que não existe o pagamento para essa empresa, já que ela não terminou o serviço, já que ela alega que terminou, mas o próprio Ministério não lhe dá o certificado de ter terminado, e a maior prova disso é que não pagou ainda o restante, como essa empresa pode ser adjudicada para outra licitação, se ela está inadimplente, na minha opinião, com o Ministério? Como é que se pode adjudicar a dragagem do Porto de Santos a uma empresa que está inadimplente num contrato direto com o Ministério dos Portos?

Faço aqui um pedido final a V.Exa. que não adjudique essa empresa e que faça ela retornar com as suas obrigações e terminar o trabalho que deixou de ser feito, ou indenizar aqueles que estão fazendo no lugar dela.

Era isto que eu queria colocar, e gostaria que V.Exa. respondesse, Ministro Pedro Brito, com objetividade essas questões para a comunidade de Itajaí, a qual o Deputado Décio Lima representa, eu represento e os Deputados de Santa Catarina que estão aqui também. Nós — e o Deputado João Matos, diretamente —, que temos votação naquele Estado, somos alvo de cobrança por parte da população, que deseja saber por que o Porto de Itajaí, que afeta todo o Vale do Itajaí, toda a economia catarinense, ainda está engatinhando, sob o risco de perder realmente a sua condição de porto de grande porte para um porto quase inexpressivo, com consequências que vão recair sobre a população do Estado de Santa Catarina.

Desculpe, Sr. Presidente, por ter me estendido, mas me dei o direito de usar um pouco da sua paciência.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Sílvio Torres) - Nobre Deputado, V.Exa. estreia hoje na Comissão já com um tempo suficiente para várias sessões.

Tem a palavra o Deputado José Carlos Vieira.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS VIEIRA - Quero, inicialmente, cumprimentar o autor do requerimento.

É bom termos aprofundado as discussões, e o objetivo maior, creio eu, é que nós tenhamos o Porto de Itajaí revigorado. Como o Ministro disse, o porto é da maior importância para o País, é o segundo maior porto em *containers* e, para Santa Catarina, é uma verdadeira mola para o desenvolvimento do Estado.

[P15] Comentário: Sessão:0986/09
Quarto:13 Taq.:Irma Rev.:



Na verdade, eu estranhei os valores: 17 milhões para o consórcio vencedor, metade praticamente do preço de alguns outros. O mais próximo tinha trinta e tantos por cento, 40% a maior. O mais próximo era 24 ou 26 milhões, se não me enganou. Isso me estranhou.

Mas esse assunto parece que está bem encaminhado pelo Deputado Paulo Bornhausen.

Sr. Ministro, eu queria cumprimentá-lo pela reunião que tivemos com V.Exa. e o Governador de Estado Luis Henrique da Silveira, semana passada. Lá estivemos falando desse assunto de dragagem do Porto de Itajaí. E V.Exa. defendeu a idéia de que não devemos manter a profundidade nos 11 metros e meio, 12 e meio no Porto de Itajaí. V.Exa. aconselhou que desde já fizéssemos o contrato para 14 metros, para que o Porto de Itajaí não ficasse defasado em relação aos outros, para que não ficasse em inferioridade, o que levaria, em um futuro próximo, a uma posição, como sempre teve o Porto de Itajaí, preponderante, de grande importância. Mas, naturalmente, como V.Exa. disse, os armadores iriam começar a deixar de lado o Porto de Itajaí, não fosse essa providência. Na hora, nós, os Deputados e Senadores presentes, até questionávamos, porque a nossa preocupação é que o porto volte logo a funcionar e, talvez, essa ampliação de contrato pudesse prejudicar essa celeridade e atrasar as obras que queríamos fossem feitas. Mas acredito que a decisão foi acertada, o Governador logo entendeu. S.Exa. está comprometido com a licença ambiental e creio que a decisão foi muito boa, ou seja, a de encarmos uma obra para 14 metros e meio.

Quero cumprimentar V.Exa. por isso.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Sílvio Torres) - Agradecemos ao Deputado José Carlos Vieira.

Tem a palavra o Deputado Décio Lima.

O SR. DEPUTADO DÉCIO LIMA - Sr. Presidente, Deputado Sílvio Torres, querido colega Léo Alcântara, em nome de V.Exas. quero cumprimentar os membros desta colenda Comissão pelo zelo, pela atuação e, particularmente, o Ministro Pedro Brito, a quem tenho importunado desde o começo da criação da Secretaria Especial de Portos. Reúno-me hoje com V.Exa., por quem tenho um carinho muito grande, pelo grande homem público que tem sido à frente do Governo do Presidente Lula.

Antes de mais nada, Sr. Presidente, teria de fazer algumas considerações. Eu fui Superintendente do Porto de Itajaí. Tive a honra de ser a pessoa que substituiu o Superintendente que está aqui entre nós, o Dr. Antônio Ayres, e que hoje assume o Porto de Itajaí numa condição bem adversa.

Mas é importante lembrar, Deputado Márcio França — e eu me recordo da época, 2005, em que assumi o Porto de Itajaí —, que há 40 anos que não eram feitas obras naquele porto. Isso também era um paradigma para todo o nosso País. Felizmente, o Presidente Lula, que teve a percepção de criar a Secretaria Especial de Portos, traz-nos aqui, somente no processo de dragagem, um programa para colocar o nosso País dentro das condições que o momento exige. Há anos estamos ouvindo a palavra mágica globalização, que o Brasil, felizmente, entendeu que só ocorre por meio de um porto. Ninguém manda um contêiner nem dentro de um avião, nem por teleférico. É a Marinha Mercante que materializa essa integração em todo o mundo. Por isso o nosso País está dando saltos consideráveis não só no programa de dragagem — nós tivemos a oportunidade de assistir à exposição de V.Exa. —, mas também num conjunto de obras realizada na área portuária, no campo da infraestrutura, que vem recebendo a atenção, o dinamismo e a dedicação de V.Exa.



Mas é importante lembrar, Deputado França, quando V.Exa. fala em frota de dragagem, que o Brasil já teve uma companhia brasileira de dragas. Isso tudo foi literalmente sucateado nesse processo de ideia de Estado mínimo, ideia essa que, graças a Deus, o nosso País já afastou. As próprias dragas brasileiras levaram, no período do Governo Fernando Henrique Cardoso, a um processo de privatização. Depois o nosso mercado ficou refém, com as próprias máquinas que foram compradas do Governo Federal, de 3 empresas de dragagem.

Quero crer que o processo que nós estamos verificando no Programa Nacional de Dragagem é extremamente correto. O Ministro Pedro Brito, inclusive com os indícios que V.Exa. apontou, teve o cuidado de encaminhar um processo de fiscalização, para que não houvesse absolutamente nada que pudesse ser registrado como irregularidade no gasto desses 1 bilhão e 500 milhões que foram investidos no programa que V.Exa. conduz com tanta eficiência.

No que diz respeito a eventuais indícios, é importante ressaltar que não sofreram nenhum tipo de impugnação as contratações que V.Exa. fez no âmbito da Secretaria. Muito menos o Tribunal de Contas da União encontrou qualquer irregularidade nos procedimentos de contratação. Além disso, V.Exa., pelo zelo que tem tido com a *res publica*, não efetua pagamentos em dúvida, como é o caso da obra realizada na cidade de Itajaí. Aliás, é importante lembrar que essa obra realizada na cidade de Itajaí é produto de um desastre. Ela não era uma obra que tinha previsibilidade alguma. Tanto é que, depois daqueles nefastos eventos do dia 22 de novembro, nós sofremos outras intempéries climáticas, ocorridas em rio à montante, que trouxe problemas, sim, de assoreamento do rio, que é o nosso canal. Além do que os entulhos que obstruíram o canal não eram aqueles de costume oriundos do processo natural de assoreamento do Rio Itajaí-Açú. Eles vieram da queda dos berços, de pedras e volumes de barro que saíram de todos os cantos do rio à montante, portanto, uma obra extremamente atípica e com relação à qual não poderíamos ter qualquer tipo de previsibilidade.

Aqui fala-se, por exemplo, da contratação de consultoria que acompanha e fiscaliza as obras, todas feitas dentro dos padrões que estabelece a legislação, quando ocorre a possibilidade de contratação excepcional.

Além do mais, Sr. Presidente e Srs. Deputados, é importante ressaltar o cuidado que o Ministro Pedro Brito teve. Imaginem quem de nós aqui, agentes públicos, colocaria a caneta numa obra cujo segundo menor preço elevaria seu valor a quase o dobro, como dito pelo Deputado José Carlos Vieira. Ou seja, de 17 milhões para 28 milhões. Todas as empresas que participaram são idôneas. Nós estamos vivendo em um Estado de Direito e não podemos simplesmente fazer um processo de exclusão num processo de licitação e de concorrência sem que haja a devida impugnação, conforme prevê a própria legislação, que neste caso teria que declarar as empresas inidôneas.

É bem verdade, Deputado Paulo Bornhausen, que a nossa região está sofrendo, que este porto não só é importante para a cidade onde eu nasci — eu não sei se V.Exa. também lá nasceu —, mas também para o desenvolvimento de Santa Catarina. Itajaí é um porto que responde por quase 4% do superávit da balança comercial brasileira, é um porto que nos últimos 5 anos deu a felicidade ao nosso País de crescer mais do que todos os portos do hemisfério norte. Perdemos apenas para o Porto de Balboa, na movimentação de cargas. Balboa é um porto de traslado de um oceano para o outro. Ele é importante para o nosso País.

[zilfa16] Comentário: Sessão:0986/09
Quarto:15 Taq.:Zilfa Rev.:



Agora, deixar de entender o zelo que o Ministro está tendo com a contratação das obras, deixar de reconhecer quantas vezes S.Exa. lá esteve, assim como o próprio Presidente República, que foi até lá no último dia 26, preocupado que estava com a obras realizada no Porto de Itajaí, deixar de reconhecer as inúmeras reuniões que fizemos em seu gabinete é não entender o considerável esforço e o carinho que S.Exa. vem tendo para com o Porto de Itajaí.

Sr. Presidente, sem fazer qualquer pergunta ao Ministro Pedro Brito, que tem estado nesse furacão, aproveito este espaço que V.Exa. nos dá para dizer da eficiência e da regularidade dos procedimentos que S.Exa. tem comandado.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Sílvio Torres) - Agradecemos ao Deputado Décio Lima.

Tem a palavra o Deputado Beto Albuquerque. Depois falará o Deputado João Matos.

O SR. DEPUTADO BETO ALBUQUERQUE - Sr. Presidente, Deputado Sílvio Torres, demais colegas Deputados, ilustríssimo Ministro da área de portos do nosso País, Pedro Brito, primeiro, quero fazer uma menção positiva às preocupações que qualquer Parlamentar nesta Comissão tem ao questionar e querer buscar esclarecimentos, como fez o Deputado Leo Alcântara. Essa a tarefa desta Comissão.

Segundo, gostaria de registrar nossa absoluta confiança no trabalho e na conduta da equipe que o Ministro Pedro Brito tem na Secretaria Especial de Portos. Nós temos confiança nesse trabalho, na determinação, na lisura, no cumprimento legal de todos os atos ali praticados. Estou aqui também para enaltecer isso. Esse é um dever, evidentemente, da Liderança do Governo, mas em particular meu, Ministro Pedro Brito. Como integrante do partido que confia evidentemente nessa vaga, também reitero, de forma dupla, a confiança que tenho no trabalho que V.Exa. vem desenvolvendo não apenas nesse caso, mas de resto pelo Brasil afora. Aliás, o Programa Nacional de Dragagem já é fruto da inteligência, da visão de mundo, de presente e futuro do quanto desafiador esse setor precisa ser, porque o mundo está crescendo, os portos estão avançando e muitas obras mundo afora estão usando praticamente todo o parque de máquinas hoje disponibilizado para dragagens. Essa é uma dificuldade, inclusive, que o Brasil enfrenta.

Então, o Programa Nacional é corretíssimo. A prudência de V.Exa. de instar a Secretaria de Desenvolvimento Econômico, em alguns casos, para que haja uma opinião a cerca das concorrências é importante. Eu, particularmente, tenho certeza de que a Secretaria haverá... Quantos equipamentos estão disponibilizados — esses de grande porte para grandes portos no mercado internacional — e, portanto, por qual razão muitas vezes participam numa ou noutra licitação as mesmas empresas, porque draga não cai do céu. Quer dizer, se o mundo mais recentemente explodiu numa ofensiva grande para transformar um conjunto de portos em vários continentes do mundo em portos concentradores, esses equipamentos todos estão lá comprometidos por anos, alguns por décadas. E não temos hoje, infelizmente, equipamentos grandiosos dispensados para algumas obras ou em livre circulação para esse tipo de tratamento.

No caso de Itajaí, evidentemente foi uma emergência, uma catástrofe. O processo de contrato se deu em cima da característica legal de uma emergência e do que manda a lei do menor preço. Idôneas as empresas, sem que ninguém as conteste, vale, ao fim, ao cabo, no plano de tempo e de metas, o chamado menor preço. Eu ouvi o Deputado Paulo Bornhausen, que está atento a essas questões, falar sobre a questão de convênio com o município. Eu não conversei com o Ministro sobre isso, mas evidentemente fazer

[p17] Comentário: Sessão:0986/09
Quarto:16 Taq.:Gilberto Rev.:



um convênio de 17 milhões com a Prefeitura é impor-lhe 20% de contrapartida. Ela não teria como fazer isso. Por isso a administração direta dessa dragagem pela Secretaria. Estou deduzindo sem ter avaliado o caso, mas qualquer convênio pressupõe contrapartida. Então, se eu tenho uma obra de 18 milhões e faço um convênio, a parte que está conveniando comigo teria de apresentar contrapartida num montante gigantesco, seguramente, para as dificuldades de qualquer município.

Também acho, Ministro, e nós vemos — quero insistir neste assunto — que as dragas disponíveis hoje é que determinam o volume, a agilidade, a possibilidade de nós executarmos as obras. O mercado brasileiro, que tem hoje um Governo que quer enfrentar o atraso na questão de dragagens, de aprofundamento de calado, de modernização de portos, disputa com o resto do mundo os equipamentos que estão disponíveis. Isso tem criado uma série de obstáculos, evidentemente. Acho muito louvável, caro Ministro, que já para Itajaí se comece a pensar nos chamados 14 metros, já que o calado do Porto de Rio Grande terá praticamente 52 metros. Ficará com 16, em razão do alongamento dos moles. Era para ser mais, mas o Ministro diminuiu um pouquinho.

Mas eu acho que esses desafios são importantes. Quer dizer, um porto como o de Itajaí, que cumpre historicamente, na área de contêiner, uma vocação indissociável, tem de ter essa visão de futuro que a Secretaria está tendo. Eu acho que isso é extremamente louvável.

Então, a minha fala aqui é de confiança no trabalho que faz o Ministro Pedro Brito, de confiança no trabalho que faz a Secretaria Nacional de Portos, no acerto do Governo do Presidente Lula, que foi criar a Secretaria, para que ela pudesse se dedicar de forma incisiva, com os olhos focados insistentemente na questão portuária e de dragagens, na qual o Brasil precisa também concorrer mundialmente.

Louvo também o fato de que todos os processos, Ministro, até hoje conhecidos de todos nós sempre foram balizados por aquilo que manda a lei. Como eu digo: para os empresários competentes, a lei; para os maus empresários, as penas da lei. É simplesmente isso que se está fazendo, evidentemente, na gestão da Secretaria Nacional de Portos.

Então, agradeço muito a V.Exa. a presença. Acho que a provocação legítima que o Deputado Léo Alcântara faz permite que V.Exa., estando aqui, passe a limpo para esta Casa o trabalho competente que vem sendo feito pela Secretaria Nacional de Portos, sob seu comando, no qual temos absoluta confiança.

Parabéns, Ministro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Agradecemos ao Deputado Beto Albuquerque.

Tem a palavra o Deputado João Matos.

O SR. DEPUTADO JOÃO MATOS - Sr. Presidente, quero cumprimentar V.Exa. pela dinâmica imprimida aos trabalhos desta Comissão, assim como os responsáveis pela realização desta sessão, com a presença do Ministro.

Ministro, vem-se percebendo a preocupação da Secretaria Especial, desde o momento da sua instalação, com o tratamento das questões dos portos brasileiros, que assumem cada vez mais uma importância muito grande na circulação de riquezas, seja para embarque, seja para desembarque, seja para expedir, seja para receber. Resido na foz do Rio Itajaí, se bem que há apenas alguns anos, e posso avaliar por isso bem melhor do que avaliaria a alguns anos atrás a importância do Porto de Itajaí, tradicional, com uma larga folha de serviços prestados à Santa Catarina e à Região Sul do Brasil e também a Navegantes,

[p18] Comentário: Sessão:0986/09
Quarto:17 Taq.:Gilberto Rev.:



cidade na qual resido. Sei da importância que tem um programa definitivo de manutenção das condições de trafegabilidade dos nossos portos e a validade da preocupação por parte do Governo com uma política que pense no conjunto de portos marítimos e fluviais do País, como a que se debate neste momento.

A importância dos portos de Itajaí e Navegantes para o embarque e desembarque de riquezas produzidas na Região Sul do País ou para lá destinadas, no caso das importações, é indiscutível.

Assistimos, no ano passado, à maior catástrofe meteorológica que o País já enfrentou, e o foco foi justamente a região da foz do Rio Itajaí — não foi lá nas cabeceiras, não foi no médio vale, foi na foz que ocorreu a maior incidência de fenômenos que arrastaram milhões de toneladas de detritos ou de sedimentos para o leito dos nossos rios, obstruindo tudo. Hoje ainda boa parte dos ribeirões, dos pequenos afluentes do Rio Itajaí-Açú ainda continuam sem condições de qualquer utilização, muitos deles, inclusive, fora do seu leito original, desvio este provocado evidentemente pela catástrofe. Mas essa catástrofe realmente trouxe uma carga enorme de detritos ou de sedimentos, armazenando-os no rio e que devem ser retirados. Discute-se ainda, claro, depois de passados 9 meses da catástrofe, sobre o fato de o Porto de Navegantes não ter condições ainda de operar em toda a sua plenitude. Sabemos das dificuldades, do prejuízo que isso acarreta, não só financeiro, mas na exportação das nossas riquezas, como também para Navegantes.

Há pouco, conversando com o Deputado Paulo Bornhausen, S.Exa. chamou-me a atenção para algo e acho que ele realmente tem razão. Quem sabe a forma, o objeto, a medida da contratação é que foi equivocada? À época talvez não se devesse ter contratado um volume de material a ser retirado, e sim uma profundidade a ser atingida, pois que a profundidade que foi possível alcançar com o material contratado para ser retirado não permite condições plenas de trafegabilidade nessas 2 instalações portuárias.

Pois bem, Ministro. Evidentemente, se tivéssemos contratado à época os trabalhos para uma profundidade determinada — 13, 14, “x” metros —, poderíamos estar com essa questão bem mais avançada.

Por isso, trago aqui, por um lado, a preocupação de um Deputado daquele Estado e região específica e, de outro lado, na certeza de que há essa preocupação por parte do Governo, por intermédio da Secretaria Especial, o pleito daquela população, que depende muito do porto para manter o equilíbrio econômico local, uma vez ele que pesa significativamente para Itajaí e Navegantes.

É de toda a região o pleito no sentido de que se dê toda a atenção possível ao porto, a fim de que, na maior brevidade, seja devolvido para o tráfego normal, com todas as condições necessárias àquelas instalações.

E, na visita do Presidente Lula, causou surpresa a manifestação pública de S.Exa., quando disse que pensava que a situação já estivesse resolvida. Realmente, ficou até meio estranho o Presidente da República chegar a Itajaí e dar uma declaração dessas, cobrando por que não havia sido informado e por que as coisas não tinham acontecido ainda.

Ministro, ao encerrar, uma vez mais, quero cumprimentar V.Exa., reconhecer a sua preocupação, o seu trabalho e a sua dinâmica e também pedir que a atenção de sua equipe seja mais e mais eficiente a cada dia, no sentido de dar condições de devolução rápida das condições de tráfego aos 2 portos do meu Estado.

Evidentemente, é preciso pensar na malha toda, mas penso naqueles 2 terminais, que são de suma importância para minha região e para o meu Estado.

Muito obrigado.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Agradecemos ao Deputado João Matos a participação.

Sr. Ministro, não há mais oradores inscritos, mas gostaria de formular algumas questões para V.Exa.

E começaria, aproveitando um comentário do Deputado Décio Lima, que fez referência a um tempo em que se imaginava o Estado mínimo e ao fato de que teria sido esse tempo o responsável pelas dificuldades vindas depois. Hoje, uma discussão praticamente vencida.

Ainda assim, gostaria de saber de V.Exa., em primeiro lugar, qual é sua opinião sobre a privatização dos portos brasileiros e se está em andamento algum estudo no Ministério acerca da questão.

Quero lembrar aqui, como já fez o Deputado Márcio França, que foi graças a um homem de muita coragem e determinação, o ex-Governador Mário Covas, que conseguimos quebrar um período longo de imobilismo e de corporativismo, que atravancava os portos brasileiros. E, posteriormente, até por conta do debate que ele proporcionou à sociedade brasileira, colhemos os frutos plantados para o tempo em que estamos. Não tivesse o Brasil se preparado para o *boom* econômico que aconteceu num período recente, provavelmente estaríamos numa situação muito mais difícil.

Então, gostaria de deixar essa pergunta para V.Exa. e acrescentar mais algumas, objetivamente.

Primeiro, Ministro, é muito preocupante saber que 55% do mercado mundial de dragagem está nas mãos de apenas 4 empresas — todas internacionais.

Há um programa previsto para atender 20 portos. E esse é um programa ambicioso, de R\$1,5 bilhão. Por trás desse programa existe uma perspectiva de desenvolvimento e investimentos muito grandes que dependem desse trabalho de dragagem. Quero, então, perguntar a V.Exa. se há condições de essas empresas atenderem às necessidades. Se são 5 anos mais 1 ano de concessão, digamos assim, e se o mercado de oferta é tão restrito, serão eles que vão atender a essa demanda. Como o Ministério fez a avaliação ao abrir essas concorrências todas? Como está avaliando a perspectiva de, de repente, não acontecer uma paralisação das obras todas e, aí, um enorme prejuízo?

Pergunto também: qual a avaliação do impacto ambiental dessas obras todas previstas no programa?

Outra questão que abordo é quanto às nossas necessidades com relação à Copa de 2014, em razão da qual as companhias estrangeiras já estão prevendo enviar para o Brasil muitos navios. Há alguma ação prevista nesse sentido nas 12 sedes escolhidas para a Copa de 2014?

Quero ainda saber, Ministro, quem atende os portos privados e demais portos públicos. São as mesmas empresas que estão participando dessas concorrências que estão em andamento ou as que já foram vencidas?

O Deputado Décio Lima fez uma observação que quero contrapor. V.Exa. disse que não houve nenhuma impugnação em todo o processo, mas quando há acordo, Deputado, não há impugnação. O acordo já combina que não há impugnação.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - O acordo é para não haver a impugnação.

Até poderia dizer que pode ter havido aqui um exemplo de acordo, porque nenhuma das empresas convidadas apareceu. Isso certamente foi um acordo de Deputado.

O SR. DEPUTADO DÉCIO LIMA - Com o TCU, não é?

[P19] Comentário: Sessão:0986/09
Quarto:19 Taq.:Veiga Rev.:



O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Não, eu estou dizendo...

O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - O TCU verifica apenas se há superfaturamento, se há cláusulas impeditivas de participação. Não trata de...

O SR. DEPUTADO DÉCIO LIMA - Cabe a ele fiscalizar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Fiz apenas uma observação, sem nenhuma outra pretensão que não a de aprofundar um pouco o debate.

A outra questão, Ministro é sobre Itajaí. A empresa que venceu, realmente venceu com quase a metade do preço da segunda concorrente. Havia um preço referência, um preço base? Havia um preço mínimo e um preço máximo? Segundo o Deputado Márcio França, as empresas que já trabalham para a Secretaria Especial de Portos, operam com condições diferentes. E realmente há condições diferentes. Mas, no caso, trata-se de uma dragagem, e ela pode ser mais difícil ou mais fácil. Deve haver um preço de referência. Pergunto, então: havia um preço base para se dizer que tal empresa não poderia fazer por R\$17 milhões e, assim, não poderia ser qualificada?

Quanto à batimetria, não se acompanhou todo o serviço, ou seja, só no final é que se descobriu que não estavam cumprindo aquilo que se tinha contratado?

Por último, Ministro, refiro-me à situação hoje no Porto de Itajaí, que imagino não esteja resolvida — não tive essa informação. Se a empresa não cumpriu aquilo que tinha contratado, remanesceu uma parte de entulhos e de material não dragado. Isso está trazendo algum prejuízo à movimentação do porto? Esse prejuízo é quantificável?

Não sei se foram muitas perguntas, mas se V.Exa. puder respondê-las, agradeço.

O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - Muito obrigado, Presidente. Muito obrigado, Deputados que se manifestaram e fizeram perguntas.

Inicialmente, Presidente, quero fazer um resumo sobre a situação do mercado de dragagem no mundo, para entendermos pontos que foram abordados aqui por vários Deputados.

De fato, o mercado mundial de dragagem é muito concentrado. Mais ainda, não existem empresas brasileiras. Duas empresas holandesas e duas belgas dominam o mundo de dragagem, por motivos óbvios: são de países que historicamente trabalham com dragagem, e o fizeram até para se viabilizar como as nações ricas que são hoje por força da sua estratégia de investir em logística.

Apesar de ser um país muito pequeno, a Bélgica, por conta da sua estratégia em logística portuária, é hoje um dos países mais ricos do mundo, com renda *per capita* de 38 mil euros. Sua costa é de 60 quilômetros, e o Porto de Antuérpia tem 160 quilômetros de cais. Um único porto tem 3 vezes mais cais do que toda a costa do país, sem falar de Ghent e Zeebrugge, 2 portos importantíssimos para todo o mundo. O mesmo fez a Holanda, com o Porto de Roterdã.

Por isso não é de se estranhar que esteja nesses 2 países a massa crítica de dragagem no mundo, porque foi assim que eles se desenvolveram.

Além da Bélgica e da Holanda, a China vem se tornando cada dia mais importante nesse mercado. A China, 10 anos atrás, não tinha um porto entre os 10 maiores do mundo. Hoje, se formos verificar a lista dos 10 maiores portos do mundo, veremos que 6 são chineses. Por mais impressionante que seja, entre os 10 maiores portos do mundo, 6 são chineses. Roterdã, que sempre foi o primeiro porto do mundo, hoje ocupa a

[p20] Comentário: Sessão:0986/09
Quarto:20 Taq.:Antonio Morgado Rev.:



nona posição, e não por que tenha parado de crescer, mas pelo fato de a China estar crescendo muito rapidamente.

Então, essa dita empresa contratada para Itajaí, a Shanghai Dredging Company, faz parte de outra empresa chinesa que fatura US\$25 bilhões por ano. É uma empresa gigantesca para quaisquer padrões mundiais. É uma empresa especializada em dragagem e que já opera no Brasil em vários portos, inclusive em portos privados, respondendo à indagação que V.Exa. acabou de me fazer. Essa empresa, por exemplo, vem fazendo a dragagem do porto do Eike Batista, se não me engano, no Estado do Rio de Janeiro. Então, é uma empresa que já trabalha no Brasil, fazendo inclusive dragagem em portos privados. Não é, portanto, uma principiante nesse negócio de dragagem; é, sim, uma empresa especializada em dragagem, uma empresa gigantesca.

Com certeza, a concentração desse mercado nos traz dificuldades para ter todo o programa nacional de dragagem em progresso sem nenhum constrangimento. E o Deputado Márcio França referiu-se muito bem à necessidade que tem o Brasil de desenvolver o seu próprio parque de dragagem, porque não podemos ficar eternamente dependentes de meia dúzia de empresas, todas internacionais, para fazer as nossas dragagens.

Alguns países adotaram estratégias diferentes. Nos Estados Unidos, por exemplo, quem faz a dragagem dos principais portos é o exército norte-americano. O Japão tem suas próprias empresas, e elas não saem do país, porque não dão conta sequer atender os portos japoneses. As da China, agora, começam a sair.

Daí por que é importante que o Brasil, pelas suas dimensões e pelo trabalho permanente que terá com seus portos, desenvolva o seu próprio parque de dragagem, inclusive com estaleiros, utilizando recursos do Fundo da Marinha Mercante, para produzir dragas. São equipamentos caríssimos, até mesmo as dragas intermediárias. Por exemplo, uma draga como aquela que foi enviada para Santa Catarina — uma draga de 13 mil metros cúbicos — custa €100 milhões. São equipamentos violentamente caros, portanto, é preciso de um programa dedicado para desenvolver esse parque nacional de dragagem.

No entanto, não poderíamos fazer isto antes de dragar os nossos portos, porque aí a nossa situação ficaria absolutamente caótica. Os navios crescem a uma velocidade muito grande. Naturalmente, o armador deseja transportar sua carga nos maiores navios que puder fabricar, porque isso significa uma redução do custo unitário por contêiner transportado. No caso do Porto de Santos, que hoje só recebe navios de 5.500 TEUs, depois da dragagem, irá receber navios de 9 mil TEUs, e para o armador seria preferível colocar lá navios de 14 mil TEUs, desde que houvesse carga, naturalmente, porque o custo unitário ficaria reduzido ao mínimo.

Cabe à sociedade questionar se vale a pena investir tanto para satisfazer os armadores. O fato concreto é que o tamanho dos navios tem crescido numa velocidade muito grande. Então, se fôssemos, primeiro, criar um programa de desenvolvimento da indústria naval, para, depois, ter o mercado, não teríamos nem uma coisa nem outra. O mercado desapareceu porque não se tinha um programa de dragagem.

Concordo plenamente com o Deputado Márcio França. É preciso, sim, desenvolver esse parque de dragagem, e o ponto inicial, a meu ver, seria o Programa Nacional de Dragagem. Daí para a frente, teríamos não só toda a condição de desenvolver o mercado de empresas nacionais que começariam a ver uma nova oportunidade de negócios em relação à dragagem, como também teríamos empresas brasileiras capazes



inclusive de ofertar esse serviço mundo afora. Assim, não precisaríamos comer na mão da meia dúzia de empresas que hoje dominam o mundo.

Digo mais: tivemos muita sorte com a crise internacional. Se não fosse essa crise, não teríamos a menor condição de fazer o Programa Nacional de Dragagem. Todas as dragas estavam ocupadas na Ásia, principalmente na China e nos Emirados Árabes, em Dubai, com aqueles projetos megalomânicos de construção de ilhas artificiais.

No caso particular de Dubai, que visitei e onde está o quinto maior porto do mundo em quantidade de contêineres, posso dizer que não há mais dragas por lá. Todas saíram. Todos os programas de dragagem que vinham sendo executados ali estão paralisados. Por isso estão sobrando algumas dragas, e elas estão vindo para o Brasil.

O processo do Porto de Rio de Grande já foi todo contratado, e a draga já está em deslocamento para lá. É uma draga grande. E a dragagem do porto será feita antes mesmo do tempo programado.

Contamos, então, com essa sorte. Se assim não fosse, não teríamos dragas mesmo.

A *Jan de Nut*, empresa belga, contratou recentemente a maior draga do mundo de uma empresa espanhola, uma draga de 46 mil metros cúbicos, 4 vezes maior do que aquela que foi para Santa Catarina. Construída para operar em Dubai, essa draga nem entra nos portos brasileiros. O calado que ela exige não permite que sequer entre em nossos portos.

Esse é o mercado mundial de dragagem, um mercado muito difícil e muito apertado. E é nesse contexto que trabalhamos.

Agora, indo diretamente aos questionamentos, tentando, em primeiro lugar, responder ao Deputado Léo Alcântara, e, misturando as respostas em relação às outras intervenções, quero dizer que a empresa que contratamos para fazer a medição do Porto de Itajaí, a Hidrotopo, é especializada nessa matéria e que trabalha há anos no Porto de Itajaí e em outros portos brasileiros fazendo batimetrias. Além da Hidrotopo, especialista na realização de batimetrias em dragagens Brasil afora, temos os próprios fiscais da CEP e os fiscais do Porto de Itajaí, que acompanham essas medições.

No final, para dar a carta náutica como garantia aos navios, para que os navios possam entrar ali com segurança, a Marinha faz a sua própria batimetria. E, só aí, fornece a carta náutica dizendo que Itajaí está liberado para 10 metros, para 10,50 metros, para 10,90 metros, para 11 metros, seja lá quanto for.

Esse processo de fiscalização é feito com absoluta tranquilidade e segurança. Os equipamentos de batimetria são eletrônicos e atestam, com segurança quase absoluta, a profundidade em diversas partes do canal. Produz-se inclusive um mapa — a carta náutica — em que a profundidade é vista a distâncias mínimas: aqui são 10,50 metros; ali, 10,55; lá, 11 metros. É uma medição que se faz com tranquilidade.

O caso específico de Itajaí — e é isto que temos de compreender — não é um processo normal de dragagem. Não temos lá um rio que esteja em condições normais, a uma velocidade normal de 5 nós. Ele alcançou a velocidade de 20 nós, 4 vezes mais do que a normal, levando tudo que tinha pela frente inclusive o próprio porto e jogando no canal um tipo de assoreamento absolutamente desproporcional e incompatível com o regime de assoreamento do Rio Itajaí-Açu.

Então, não podemos ter, com essas condições de catástrofe e de acidente natural, um processo normal de dragagem. Esse processo de dragagem de emergência — e eu estive várias vezes em Itajaí, e não



somente uma vez, para acompanhar de perto — teve de ser conduzido conforme a situação exigia, ou seja, de forma a tornar o porto navegável o mais rapidamente possível.

No entanto, Sr. Presidente, mesmo nessas condições, o administrador público não tem segurança jurídica para fazer aquilo que acha que deva ser feito. Se eu fosse fazer o que achasse que deveria, contrataria a melhor empresa do mundo e diria: *“Draque o rio e me diga quanto custa”*. Se fosse feito dessa forma, se, em vez de pagar R\$17 milhões eu pagasse R\$50 milhões, isso ainda seria muito barato para colocar o Porto de Itajaí em condições ideais de operação, olhando do ponto de vista do emprego e da economia local, ou seja, da solução definitiva do problema. Mas o gestor público não pode fazer isso, ele tem de seguir as leis emanadas desta Casa, que dizem como a situação tem de ser conduzida.

Em situação de emergência, isso se torna mais crítico ainda: se o gestor público não age rapidamente, é condenado por omissão; se age, mas deixa faltar uma vírgula, pode ser condenado porque agiu fora dos padrões legais.

Então, com os cuidados que a lei impõe, tivemos de fazer uma tomada de preços. Evidentemente, com aqueles preços que apresentei aqui, nenhum administrador público poderia se dar ao luxo de dizer: *“Não, eu não quero essa empresa, porque tenho dúvida. Eu quero a outra, porque tenho certeza de que ela fará o trabalho”*. Eu não poderia fazer isso, do contrário, eu não estaria nesta Comissão respondendo a essas perguntas, mas a outras.

Então, tivemos de seguir esse percurso de trabalho. Não fizemos, Deputado Paulo Bornhausen, convênio com o porto — e não poderíamos ter feito — por questões legais, uma vez que ele tem uma inadimplência antiga com o Governo Federal de cerca de R\$8 milhões. O fato de essa inadimplência não ter sido resolvida ainda, porém, não é muito importante, pois ela será solucionada dentro do tempo que o porto necessitar para se organizar. No entanto, ela nos impede, como nos impedia à época, de fazer qualquer convênio com o porto. Por questões legais, o Governo Federal não pode fazer convênio com empresa que com ele esteja inadimplente. Essa poderia ser uma saída: entregar ao porto a gestão daquela situação de emergência, mas a inadimplência nos impediu de realizar esse contrato.

Hoje, apesar das dificuldades que ainda permanecem, o fato concreto é que o porto tem um calado que já recuperou sua capacidade de movimentação de carga, embora esteja longe da ideal, que será conseguida somente com a dragagem de aprofundamento. Na minha visão, conforme os dados objetivos que tenho da região, o ideal, que é menos 14 metros, somente será conseguido com a dragagem de aprofundamento.

A dragagem de emergência para menos 11 metros que o porto está concluindo, retirando as partes que ficaram, a dragagem contratada, somente lhe dará condições de continuar fazendo o mesmo tipo de trabalho de antes e que é incompatível com as grandes embarcações que lá poderiam estar fazendo escalas. Por isso, o Porto de Itajaí não pode ficar nem com 11 metros nem com 12,5 metros; tem de ficar com 14 metros, pelo menos. Somente assim, ele terá competitividade com os demais portos que trabalham na mesma região. Isso, porém, só será conseguido com a dragagem de aprofundamento, a qual está dependendo da licença ambiental — de que o Governador está cuidando — e de que se incluam no PAC os recursos adicionais necessários.



Para tanto, peço à bancada de Santa Catarina que faça esse trabalho indispensável, pois, para os 12,5 metros, são necessários recursos da ordem de R\$22 milhões, que já estão no PAC. Para passar para os 14 metros, a obra será de pouco mais de R\$50 milhões. Então, precisaremos de cerca de R\$35 milhões somente para a dragagem. Além disso, com o aprofundamento maior, teremos de reforçar os molhes de proteção, senão, com a nova profundidade, a água vai levá-los. E, para fazer esse reforço dos molhes, serão exigidos mais cerca de R\$17 milhões. Então, temos de incluir no PAC esses recursos adicionais para podermos viabilizar a dragagem para menos 14 metros. Essa é única saída.

Não concordo, tecnicamente, com a opção de se fazer primeiramente 12,5 metros, pois estaremos condenando o porto a, dentro de poucos meses, estar absolutamente fora de mercado. A solução definitiva para o Porto de Itajaí é a dragagem de aprofundamento, pois a dragagem de emergência, como o próprio nome está dizendo, destina-se a recompor as condições parciais de operação do porto.

E, mais ainda: temos de rapidamente viabilizar também a construção dos 2 berços destruídos. Estamos tendo alguns problemas relativos a exigências dos órgãos de controle, que entendem também que a reconstrução dos berços exige projetos mais elaborados e é um processo mais detalhado. Se formos seguir esse processo mais detalhado de projeto e de construção, quando chegar novembro, e começarem as chuvas, correremos o risco de as águas levarem o restante do cais, que está desprotegido.

Então, eu diria, Deputado Paulo Bornhausen, que a questão mais crítica neste momento é a reconstrução dos 2 berços, para protegermos o berço já existente, que está lá aberto. Principalmente, depois de terem sido feitas a dragagem e a retirada dos entulhos, tudo ficou aberto. É como se tivéssemos uma cárie exposta: não podemos comer, porque tudo cai diretamente lá. Assim está hoje o Porto de Itajaí: um buraco aberto, que temos de recompor imediatamente, mediante a reconstrução desses berços.

Deputado Léo Alcântara, em relação às questões da Secretaria de Direito Econômico, acho que as próprias intervenções dos Deputados Beto Albuquerque e Décio Lima já deram a resposta. Esse mercado de dragagem, como expus aqui, é concentrado; as empresas são somente essas, não aparecerão outras. E estamos falando em termos mundiais: são somente essas.

Por questão de precaução — o Deputado Márcio França utilizou, inclusive, essa palavra —, nas licitações dos Portos de Santos e do Rio Grande, que foram as duas primeiras a serem realizadas, observamos que participaram 4 empresas em um processo e 4 em outro — essas mesmas aqui. Por ocasião da abertura de preços, conforme as regras, sem nenhum tipo de irregularidade em relação ao processo formal de licitação, apenas uma empresa deu um valor viável, as demais apresentaram preços acima. Então, achamos que era um problema a ser encaminhado à Secretaria de Direito Econômico. Assim, enviei um ofício ao Ministro Tarso Genro e encaminhei os 2 processos à SDE, para que ela examinasse a possibilidade de ter havido alguma formação de cartel.

Agora, isso não pode nem implica paralisar o processo de licitação, de contratação e de execução da obra. Ele continua normalmente, porque seguiu o rito legal, sem nenhum tipo de constrangimento ou ação que pudesse sequer arranhá-lo. Ele está perfeito.

Portanto, estamos seguindo o processo licitatório, fazendo a abertura de preços e a contratação e executando as obras. A questão da Secretaria de Direito Econômico é outro processo, pois ela tem um tempo absolutamente distinto da execução da obra. Ela abriu os processos formais de exame de eventual formação

[P23] Comentário: Sessão:0986/09
Quarto:23 Taq.:Wanessa Rev.:



de cartel, e a lei é muito específica e clara com relação a isso. Se, ao final, a SDE julgar e comprovar que houve formação de cartel, as empresas serão penalizadas de acordo com a lei, inclusive com multas que variam de 1% a 30% do faturamento.

Portanto, são processos separados. Uma coisa é o processo de licitação, que segue o seu rito legal, normal e sem nenhum tipo de problema; outra coisa é o processo de exame de formação de cartel, que segue no Ministério da Justiça, também com um rito legal diferente. Esses processos não se misturam; são independentes. Uma coisa é a formalidade da licitação; outra coisa é a eventual formação de cartel, que inclusive tem uma lei distinta, com penalidades distintas. Então, esses processos não estão misturados.

O Deputado também falou na questão do Porto do Mucuri. Com relação a ele, estamos reanalisando as planilhas de preço, inclusive com o auxílio do Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias — INPH, para que uma nova licitação seja feita.

E, Sr. Presidente, infelizmente, cada preço é um preço, porque as condições são absolutamente distintas, mesmo quando os portos são próximos. Isso ocorre porque o preço depende, principalmente, do local de descarte do material. No caso de Santa Catarina, por exemplo, o descarte está a 3 milhas náuticas, uma distância muito pequena. Em outros lugares, está a 12 milhas náuticas, o que multiplica o preço. O preço depende também do tipo de solo. Quando é um solo duro, que exige equipamentos diferentes, o preço muda, porque existem vários tipos de dragas, escolhidas de acordo com o tipo de solo a ser retirado.

Outro fator que determina a formação do preço é o fato de existir contaminação, pois o IBAMA pode exigir diferentes tratamentos para essa contaminação. Com isso, o preço também muda, porque a contaminação pode ser, por exemplo, de tal ordem, que implique fazer cisternas para receber aquele material contaminado, as quais serão, depois, fechadas. Nesse caso, o preço é diferente do cobrado para retirar uma areia limpa, que simplesmente é jogada fora.

Então, é por isso que o preço varia muito de situação para situação.

(Não identificado) - É o IBAMA que determina onde vai ser feito o descarte?

O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - Sim, é o IBAMA que determina onde vai ser feito o descarte.

E nós — respondendo também à pergunta de alguém — estamos com processos de licitação separados tanto para supervisão quanto para fiscalização. Existem empresas contratadas para fazer toda a supervisão do projeto.

Alguém perguntou por que não retirar o consórcio contratado para Itajaí. Porque se nós retirássemos o consórcio, o nosso objetivo, que era o de recuperar no prazo mais curto possível a profundidade de Itajaí, estaria severamente comprometido. Se eu retirasse uma empresa que cobrou R\$7,48 por metro cúbico e colocasse outra que cobrou R\$12,00, como justificar depois perante os órgãos de controle? Não é uma tarefa fácil para o gestor público fazer a substituição de empresas numa condição de preços como essa, principalmente em se tratando de uma empresa mundialmente conhecida, que fatura US\$25 bilhões no negócio de portos. Não se trata de uma empresa qualquer, mas de uma empresa com trabalhos prestados.

(Não identificado) - Ministro, parece-me que é a segunda maior fortuna da China, inclusive, essa empresa que ganhou a licitação.

[p24] Comentário: Sessão:0986/09
Quarto:24 Taq.:Bibi Rev.:



O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - Entre as empresas estatais chinesas. Exatamente.

Eu não sei se deixei de responder a alguma pergunta.

O SR. DEPUTADO PAULO BORNHAUSEN - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - O Deputado Léo Alcântara também tem alguma dúvida. Mas o Deputado Paulo Bornhausen tem direito a réplica. Por isso concedo a palavra a S.Exa.

O SR. DEPUTADO PAULO BORNHAUSEN - Não é só por isso que peço a palavra, Presidente, mas porque não foram respondidos alguns dos meus questionamentos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - V.Exa. poderá repeti-los rapidamente.

O SR. DEPUTADO PAULO BORNHAUSEN - Sugiro, Sr. Presidente — eu estou chegando hoje, aqui, mas vou dar uma sugestão —, que, se possível, façamos sempre uma bateria de 3. Sempre que conseguimos fazer isso, direcionamos melhor as perguntas para a pessoa que está respondendo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Certo. Nós começamos com 3 inscritos, e, de repente...

O SR. DEPUTADO PAULO BORNHAUSEN - Não, eu sei disso, mas as perguntas devem ser respondidas sempre em blocos de 3, porque senão fica difícil. Eu entendo a dificuldade do Ministro, porque vai anotando, anotando, anotando, mas os assuntos vão se misturando, e alguns são repetitivos, outros não. Então, é só para que possamos ter mais eficácia que faço essa sugestão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Agradeço, Deputado Paulo Bornhausen.

V.Exa. quer fazer alguma pergunta?

O SR. DEPUTADO PAULO BORNHAUSEN - Gostaria apenas de comentar com o Ministro que não me senti contemplado com as respostas.

Primeiro, eu fiz a S.Exa. o seguinte questionamento: a situação do Porto de Itajaí levou à inadimplência desse consórcio? A afirmação de V.Exa. no sentido de que não pagou e tão cedo não pagará, enquanto não tiver as comprovações, me remete a essa pergunta, uma vez que o Deputado Léo Alcântara questionou V.Exa. sobre a adjudicação de um contrato de mais de R\$200 milhões, no Porto de Santos, com essa mesma empresa. **E** não quero que o Deputado Márcio França sofra o que nós sofremos em Itajaí.

Então, quero saber, efetivamente, de que forma o Ministério está tratando o assunto relativo a essa companhia — que pode ser a mais rica da China, pode ser o que for, mas lá em Itajaí é melhor não aparecer tão cedo.

Estou dizendo isso porque há um sentimento de revolta com relação ao tema. Aliás, isso me lembra muito uma história de Henry Kissinger: quando o Presidente americano lhe perguntou o que fazer com o Vietnã, ele respondeu: “*Declara vitória e se arranca*”. Em Itajaí, disseram que o trabalho havia terminado e foram embora. E a draga ficou parada, Ministro, enquanto negociavam com as empresas da Foz, só que não aceitavam fiscal a bordo. Não aceitavam fiscal a bordo! Queriam continuar o trabalho, deram um preço, mas não aceitavam fiscal a bordo por volume.

Então, essa é a segunda pergunta que V.Exa. não respondeu.

O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - Deputado, por favor. A primeira é quanto à inadimplência; e a segunda...

[p25] Comentário: Sessão:0986/09
Quarto:25 Taq.:Bibi Rev.:



O SR. DEPUTADO PAULO BORNHAUSEN - A primeira é sobre a inadimplência dessa companhia perante a Secretaria dos Portos. Ela está ou não inadimplente? E, em relação a isso, quero saber mais sobre esse contrato do Porto de Santos, que é um contrato expressivo.

A segunda questão, Ministro, diz respeito à medição. Desculpe-me, eu sou neófito na questão, mas há uma empresa contratada para fazer a medição por batimetria. Segundo entendo, essa medição serve para quando se contrata por profundidade. Agora, na medida em que há volume, ainda mais numa condição excepcional como a do Porto de Itajaí, onde a própria empresa chinesa alega que os volumes que desceram taparam o trabalho dela, como se vai chegar a um ponto de medição?

Estou perguntando isso porque talvez existam outros problemas parecidos com esse. Talvez eu não tenha a *expertise* do Deputado Décio, que foi Superintendente do Porto, mas a lógica me manda dizer que, numa condição especialíssima como essa, o serviço deveria ter sido contratado por profundidade — até porque, no preço unitário de volume, ou no volume contratado, a alegação seria fácil: "Olha, o processo ainda está em andamento. Portanto, quando eu tiro um metro, volta outro no dia seguinte. Eu não vou terminar nunca o trabalho."

Então, essa é a questão que está colocada.

E a última: por que o Governo não continuou a obra, se tinha saldo — como ainda tem — proveniente da MP nº 448, e, portanto, não precisava colocar isso na mão do Porto Organizado de Itajaí para resolver. Por que não fez um contrato emergencial seguinte, uma vez que, inclusive, estava vigendo o decreto de calamidade, ou, mesmo que não estivesse, poderia ter sido estendido, como emergência, por dispensa de licitação? Por que a Secretaria não fez isso, tendo recursos para tanto?

São questões objetivas, Sr. Ministro. Eu não quero politizar o tema. Procurei não fazer isso e não vou fazer em tempo nenhum. Aqui eu não me sinto Oposição nem Governo, mas um cidadão e um Deputado da região, que, como os outros que aqui estão, tem interesse em dirimir suas dúvidas, para que não se repita no futuro esse drama de quase 8 meses e que não está terminado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Deputado Léo Alcântara.

O SR. DEPUTADO LÉO ALCÂNTARA - Sr. Presidente, vou seguir na linha do que disse o Deputado Paulo Bornhausen. Pelo que o Ministro nos explanou, o consórcio liderado por essa empresa chinesa ganhou pelo preço unitário de recolhimento de entulho. Foi isso o que V.Exa. nos explicou aqui, Ministro. A batimetria vai, ao final, dizer se está com o calado de 11 metros ou não. Mas essa não é a forma como será remunerada a empresa. Ela será remunerada pela quantidade de entulho que tiver recolhido — metros cúbicos, não é isso?

Como é a fiscalização? Disse V.Exa. que foi contratada uma empresa que fiscalizou e, depois, ao final, a Marinha do Brasil vai fazer a carta náutica e autorizar ou não a entrada de navios de determinado calado. Mas esse é um processo que ocorre apenas ao final.

Essa empresa fiscalizou a cubagem que foi retirada do fundo do rio? Como se deu — eu também havia feito essa pergunta — a contratação dessa empresa? Foi por meio de dispensa de licitação também ou já existia um contrato do próprio Porto de Itajaí com essa empresa e ele apenas foi aditivado?

Quando tratei especificamente do Porto de Santos, Ministro, eu quis dizer que o processo licitatório se dá da seguinte forma: lança-se o edital; a partir dali, tem-se 30, 45 dias, dependendo do tipo de licitação —



tomada de preços, concorrência pública nacional ou internacional, itens que diferenciam os prazos —, e, a partir disso, é aberta a habilitação, em que a empresa deve apresentar todos os atestados. Depois abre-se o preço. Do preço abre-se o prazo para recurso. Dá-se então a homologação.

Eu fiz a indagação especificamente a respeito do Porto de Santos por 2 motivos: primeiro, porque ganhou uma empresa que estava dando problema em Itajaí. A homologação se deu no dia 22 de abril. Àquela altura já se havia detectado que a empresa não estava executando a contento os serviços contratados.

Segundo, no dia 22 de abril V.Exa. homologou a licitação do Porto de Santos. No dia 23 V.Exa. deu entrada na Secretaria de Direito Econômico dizendo que havia uma possível formação de cartel.

O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - As datas não estão...

O SR. DEPUTADO LEO ALCÂNTARA - Eu estou aqui com o Diário Oficial da União.

O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - Não, eu estou aqui com o aviso encaminhado ao Ministro Tarso Genro de 22 de abril, antes da homologação.

O SR. DEPUTADO LEO ALCÂNTARA - Então V.Exa. me perdoe, eu estou falando baseado naquela nota que recebi do jornalista Alex Rodrigues, que é de 23 de abril. Eu estou me referindo à nota. Agora V.Exa. está me corrigindo dizendo que foi no dia 22 de abril e que no próprio dia V.Exa. encaminhou.

A minha indagação é: V.Exa. não poderia ter informado a formação de cartel antes de ser homologada a licitação?

O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - Foi o que eu fiz.

O SR. DEPUTADO LEO ALCÂNTARA - Mas aí V.Exa. enviou para a Secretaria de Direito Econômico e no mesmo dia V.Exa. homologou a licitação. Esse pequeno...

O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - Não foi no mesmo dia, foi no dia seguinte.

O SR. DEPUTADO LEO ALCÂNTARA - Não, a licitação foi homologada no dia 22. Veja bem, eu detecto naquele dia a existência de uma...

(Intervenção fora do microfone. Ininteligível.)

O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - No mínimo decorreram, da abertura do preço até ser homologada a licitação, cinco 5 dias. É o prazo legal de recurso. Com menos de 5 dias eu não tenho como homologar uma licitação.

Então, ao abrir eu detectei o indício de que haveria o cartel. Eu esperei decorrer o prazo de 5 dias e aí provoqueei a Secretaria de Direito Econômico.

(Intervenção fora do Microfone. Ininteligível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - O Ministro vai ter oportunidade para responder.

O SR. DEPUTADO LEO ALCÂNTARA - O Ministro vai ter a oportunidade de falar aqui. Eu esperei que todos fizessem suas perguntas no momento devido. Estou aqui porque não me senti respondido.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Sim, Deputado, pode fazer as indagações de V.Exa.

O SR. DEPUTADO LEO ALCÂNTARA - As minhas indagações foram no sentido de que a empresa que vinha dando problema foi homologada na maior licitação, que naquele momento era a do Porto de Santos.



Segundo, no mesmo prazo eu digo que há indícios de formação de cartel, e V.Exa. explicou aqui que é um cartel mundial...

O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - Eu não disse que era cartel mundial.

O SR. DEPUTADO LEO ALCÂNTARA - V.Exa. disse que 4 grandes empresas dominam 55% do mercado mundial de dragagem, e a chinesa mais 20%, então temos 75%. V.Exa. não usou realmente a expressão cartel, a expressão cartel sou eu que estou usando.

Então, V.Exa. detectou que havia indícios e no mesmo dia homologou. Esta é a minha indagação: por que não foi provocado antes? E aí uma nova indagação que eu faço: em que pé estão essas investigações na Secretaria de Direito Econômico? V.Exa. simplesmente jogou para a Secretaria de Direito Econômico, que é a Secretaria responsável por fazer isso, e a Secretaria não mais informou a V.Exa. ou V.Exa. é informado constantemente do pé em que está o processo de fiscalização?

Eram essas as indagações, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Ministro, V.Exa. pode responder, porque, como disse o ilustre Deputado Paulo Bornhausen, são muitas perguntas.

O SR. DEPUTADO DÉCIO LIMA - V.Exa. me inscreveu, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - O Deputado quer falar? Eu achei que V.Exa. queria apenas apartear o Deputado Paulo Bornhausen. V.Exa. quer formular uma pergunta?

O SR. DEPUTADO DÉCIO LIMA - Eu serei bem breve porque me parece que, nos debates, alguns colegas Deputados, em que pese o grau de inteligência, não conseguem entender o processo de dragagem.

Por exemplo, a medição do volume é feita pela batimetria, fiscalizada numa empresa contratada, depois acompanhada pela Marinha e pela própria Secretaria de Portos. Ela se dá geralmente de 15 em 15 dias. A batimetria é feita, é detectado o volume e esse volume é pago. Não há necessidade de estar dentro do navio, da draga, etc.

A segunda questão, Deputado Leo, é que se houve cartel ou não, apenas...

O SR. DEPUTADO LEO ALCÂNTARA - Sr. Presidente, o Ministro é que deveria estar respondendo às indagações.

O SR. DEPUTADO DÉCIO LIMA - V.Exa. teve o direito de falar aqui, eu quero falar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - O Deputado Décio Lima está com a palavra.

O SR. DEPUTADO LEO ALCÂNTARA - Mas eu não quero ser respondido por V.Exa., eu quero ser respondido pelo Ministro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - É, mas o Ministro poderá responder também.

O SR. DEPUTADO DÉCIO LIMA - É, mas eu também não tenho aqui obrigação de ouvir bobagens de V.Exa., que não entende de porto.

O SR. DEPUTADO LEO ALCÂNTARA - V.Exa. entende muito de porto, até demais. Agora, não venha acusar Deputado de não entender.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Eu queria que restabelecêssemos a ordem, o que é tão simples, tão elementar. V.Exa. tem a palavra, Deputado Décio Lima, para fazer suas considerações a respeito do que disse o Ministro. Sobre o que disseram os demais Deputados, V.Exa. poderia aguardar que o Ministro respondesse. Depois, se quiser fazer algum comentário, darei a palavra a V.Exa.



O SR. DEPUTADO DÉCIO LIMA – Esta é uma Casa de debates. Eu posso fazer o contraditório.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) – Não, nós estamos fazendo uma audiência pública, Deputado, só peço para não tumultuá-la. V.Exa. tem a palavra.

O SR. DEPUTADO DÉCIO LIMA - A questão do cartel. O Ministro tomou providências. Agora, nós não podemos parar um programa nacional porque existe cartel, porque depois haverá multas duríssimas, calculadas sobre o faturamento dessas empresas internacionais.

Nós não podemos parar obra de dragagem neste momento porque isso é inviabilizar os portos brasileiros. Não há, absolutamente, nenhum reparo na conduta que o Ministro tomou. E, se houver cartel, nós vivemos num Estado de direito, nós vamos saber que a tutela jurisdicional vai funcionar e as pessoas vão ser apenadas na forma da lei.

Era só isso, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Obrigado, Deputado. Eu só quero acrescentar, Deputado, que eu, pelo menos, não tive a percepção de que alguns dos Deputados estariam acusando o Ministro de qualquer irregularidade. Estão democraticamente expondo algumas dúvidas que eu tenho certeza de que o Ministro compreendeu muito bem.

V.Exa. tem a palavra, Ministro.

O SR. DEPUTADO DÉCIO LIMA - Nós estamos todos torcendo para que algum brasileiro compre uma draga desse tamanho e entre na concorrência. Enquanto não houver, não podemos fazer nada.

O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - Eu, se possível, Presidente, gostaria de começar a responder ao Deputado Leo Alcântara e, depois, ao Deputado Paulo Bornhausen.

Sobre o processo de prazos, quanto a enviar qualquer pedido de procedimento ao Ministério da Justiça, não há prazos, eu posso fazer isso em qualquer prazo. Os prazos legais são os do processo de licitação, eu não os posso perder porque senão estarei perdendo o próprio processo de licitação.

Portanto, não há nenhuma vinculação entre eu ter de encaminhar antes ou depois uma percepção ou uma impressão de que houve algum processo de formação de cartel e mandar para o órgão de direito, que é a SDE, fazer o exame competente da matéria.

Ainda que tenha sido feita em data anterior, a carta ao Ministro da Justiça foi no dia 22, estou com ela, deixo até com o Presidente da Comissão, foi no dia 22 de abril e a homologação foi feita no dia 23 de abril, ou no próprio dia 22.

Agora, eu acho, quanto a essas datas, que uma coisa não tem nada a ver com a outra. O processo de exame de possível formação de cartel é do Ministério da Justiça. Compete ao Ministério da Justiça examinar, e sempre que quiser informações da Secretaria Especial de Portos o Ministério da Justiça as terá. Eu estou sabendo que as empresas todas foram chamadas a prestar esclarecimentos, a defesa, e já o fizeram, o prazo até já expirou na última semana. O Ministério da Justiça deve encaminhar as cópias dessas defesas para que a Secretaria Especial de Portos as analise e dê a sua opinião, mas a faculdade de examinar e de tomar uma posição sobre se houve ou não cartel é da SDE, que tem lá o seu rito próprio. A SDE examina e manda para o CADE, que julga se houve ou não formação de cartel e aplica as penalidades, se for o caso.



Então, é um processo independente do processo de licitação. Se eu estiver errado gostaria de ser corrigido, mas esse é o encaminhamento legal que me foi dado pela minha consultoria jurídica no Ministério. A minha primeira tentação, inclusive, foi de anular, mas aí o Consultor Jurídico disse: "Baseado em que o Ministro vai anular esse processo de licitação? Qual é o argumento para anular esse processo de licitação? Não há nenhum, o processo de licitação está absolutamente limpo." Então, não é porque alguém imagina que houve cartel que vai anular uma licitação, por imaginar que houve cartel. Eu não posso fazer isso, nenhuma autoridade pública pode fazer isso.

Então, o procedimento que adotei foi o legal, o cabível para a matéria. Ou seja, como gestor público responsável, encaminhei uma perspectiva de formação de cartel para o órgão competente examinar e, certamente, ele vai fazer isso no prazo de que dispõe. Na minha avaliação, são processos independentes.

Não há como vincular o trabalho que o consórcio estava fazendo no programa emergencial em Santa Catarina com uma nova licitação. Se há ou não problemas no processo emergencial de Santa Catarina, ainda não sabemos. Do ponto de vista prático, concordamos com o Deputado Paulo Bornhausen.

E volto um pouco à questão da medição, sobre a qual está havendo certa confusão. A medição pode ser feita em cito, que não é o caso específico. Fazer a medição em cito significa o seguinte: as dragas têm capacidades previamente conhecidas de armazenar um volume dentro da sua cisterna. As dragas são conhecidas por essa capacidade. Há dragas de 2.500 metros cúbicos, dragas de 5 mil, de 13 mil metros, e assim por diante. Então, em cito significa: estou trabalhando com uma draga de 10 mil metros cúbicos. Quando ela enche a cisterna, mediu 10 mil metros cúbicos. Esse processo hoje não é mais usado no Brasil porque no passado gerava muita corrupção. "O cara encheu ou não encheu? Ele vai descartar onde essa areia?" O IBAMA determina a área de descarte, daqui a 10 milhas náuticas. É muito longe, gasta muito combustível, e ele já vai soltando areia pelo caminho. Então, para evitar todo esse tipo de problema que havia no passado, mudamos todo o processo.

Hoje a medição é feita sempre por batimetria, que é um sistema que não provoca discordância. A batimetria feita por qualquer equipamento eletrônico dará sempre a mesma indicação. O navio passa na área, o aparelho faz a batimetria e vai indicar: aqui tem 10 metros, aqui tem 10,5 metros, aqui tem 11 metros, aqui tem 12 metros. E a partir dessa batimetria se calculam os volumes dragados. O volume é, na verdade, o indicativo para se fazer o pagamento. Se a empresa cota que vai receber 7 reais e 48 centavos por metro cúbico, eu tenho de ter essa medição em metros cúbicos para poder fazer o pagamento. Isso não me impede, Deputado Paulo Bornhausen, de ter um contrato, um acompanhamento e uma fiscalização por profundidade. Na realidade, na minha dragagem de emergência, o meu desejo de contratante era o de que o porto fosse entregue com, no mínimo, menos 11 metros. Esse o objetivo do contrato.

Para isso estimamos um volume dragado de 2 milhões e 200 mil metros cúbicos de sedimentos. Pode ser mais, pode ser menos. Pode ser mais se o regime de assoreamento do rio estiver numa condição diferente daquela da normalidade. E pode ser menos. Por isso tenho de fazer a batimetria, porque ela me indicará quanto tenho de pagar em termos de metros cúbicos retirados.

Qual é o problema específico que está havendo na medição daquela dragagem de emergência? A empresa contratada alega que fez uma retirada de sedimentos muito superior aos 2 milhões e 200 mil metros cúbicos estimados como sendo aqueles adaptados à condição de menos 11 metros. E, pela batimetria feita



pela empresa contratada e fiscalizada pelo porto e pela SEP, não estamos encontrando esse volume que ela diz ter retirado. Por isso paramos de pagar. Pagamos relativamente à primeira medição e paramos de pagar até que essa dúvida seja sanada.

Não vamos aceitar nenhum dado da empresa contratada que não seja absolutamente comprovado, porque, aí sim, nós vamos ter de provar aos órgãos de controle que aquele valor que estamos pagando corresponde a uma batimetria que foi feita e mostrar todos os dados. Como hoje tudo se faz por processo eletrônico, não há como ninguém inventar ou manipular esses dados.

O SR. DEPUTADO DÉCIO LIMA - Mas é possível, por exemplo, durante o período em que a empresa estiver dragando, cair um novo sedimento. Ou seja, ela draga um pedaço, caem mais sedimentos e ela...

O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - É possível.

O SR. DEPUTADO DÉCIO LIMA - Na verdade ela não tem que dragar só 2 milhões, mas 4 milhões para chegar ao seu...

O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - Para chegar aos 81. E aí, no caso de Itajaí, fizemos um aditivo de prazo no contrato, que inicialmente seria só de 90 dias, para que a empresa continuasse fazendo a dragagem. A empresa continuou e alega que já dragou 3 milhões de metros cúbicos. Por isso ela parou de dragar. No entanto, mesmo tendo alegado a retirada desses 3 milhões de metros cúbicos, encontramos na batimetria diversos pontos que não têm menos 11. Essa é a questão que está havendo e é por isso que não pagamos a empresa. Não é que a empresa esteja inadimplente. Não pagamos a empresa porque as medições não coincidem com o que a empresa está nos dizendo.

(Não identificado) - E toda essa batimetria é aferida pela Marinha?

O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - No final é aferida pela Marinha.

O SR. DEPUTADO DÉCIO LIMA - Agora, existe também na batimetria uma chamada nuvem subterrânea, que é uma espécie de lama. E quando você faz a batimetria, como ela é por som, bate no primeiro sinal de densidade. Não é isso?

O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - Pode haver esse problema.

O SR. DEPUTADO DÉCIO LIMA - Aí, quer dizer, você mediu como se a areia estivesse aqui, mas está mais embaixo.

O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - Pode haver esse problema.

O SR. DEPUTADO PAULO BORNHAUSEN - Só para fazer um comentário. O que eu disse não tem nada absolutamente fora da lógica. V.Exa. me esclareceu que não se faz mais o acompanhamento, por uma questão de vivência ao longo do tempo, com a presença de fiscalização permanente sobre o volume captado.

Mas quero dizer a V.Exa. que, pelas condições em que foi contratada — e é nesse sentido a minha observação —, essa obra no Porto de Itajaí mereceria um regime especial de fiscalização, fosse por quem fosse, exatamente porque, mesmo já tendo terminado o pico do problema da enchente — o Deputado Décio mencionou isso aqui —, continuou, até por outros efeitos climáticos havidos em continuidade, depositando material no porto ou no leito — o que ainda não está constatado. Essa é a discussão com a empresa. Na verdade, a eficácia do processo não foi a esperada pela Secretaria de Portos, e traz essas consequências que estamos vendo hoje. Acredito que os técnicos da Secretaria que aqui estão sob a sua batuta precisariam



formular para o futuro alguma coisa um pouco mais concreta para ser eficaz em casos emergenciais como esse, principalmente em rios, porque essa questão se dá muito em rios, isso não se dá no mar.

O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - É verdade.

O SR. DEPUTADO PAULO BORNHAUSEN - É importante também, Ministro, que essas questões sejam colocadas na oportunidade em que o senhor puder ir a Itajaí. Espero que até lá já esteja restabelecida a navegabilidade do rio, com a operação, mesmo considerando os 11 metros. Mas que V.Exa. possa ir à Associação Industrial do Município e possamos com calma discutir isso. E até mesmo, Sr. Ministro, se tiver uma nova visão, porque Santa Catarina está num ponto que não tem, Presidente... Sabemos que daqui para a frente recrudescerão os efeitos climáticos em nosso Estado. Não é nosso desejo, mas não estamos imunes a novos acontecimentos. Precisamos tirar disso uma lição, Sr. Ministro.

Esperamos que V.Exa., juntamente com seus técnicos, possa chegar a alguma conclusão sobre o que se poderia fazer hoje, diferente do que já foi feito, para evitar um problema que pode se repetir, para deixar a comunidade mais tranqüila. Há, neste momento, um sentimento de intranqüilidade com o futuro e de revolta com o que está acontecendo.

Dentro disso, ressalvado o que eu disse no início, Deputado Décio, não estou fazendo nenhum ataque ao Ministro, pelo contrário, fiz aqui o reconhecimento da sua ida várias vezes a Itajaí, da diligência com que tratou e vem tratando esse assunto, mas há questões que precisam ter respostas para o futuro.

Eu perguntei, e V.Exa. ainda não respondeu, por que não foi feita a extensão e por que V.Exa. delegou isso ao porto organizado. Por que não houve a possibilidade de se completar esse trabalho com uma nova draga, por conta da 448? Sei que a iniciativa privada, no desespero, até foi lá, se cotizou, para fazer. O Porto de Itajaí está apenas coordenando.

O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - Mas é porque não tínhamos mais tempo, Deputado. Do ponto de vista legal, a medida provisória dá 180 dias, no máximo, de prazo para qualquer obra de emergência.

O SR. DEPUTADO PAULO BORNHAUSEN - Isso é um outro absurdo, porque tragédia não tem apenas seis meses de duração. Essa é uma tragédia de mais longo prazo e sei que não é culpa de V.Exa. Estamos discutindo aqui no Congresso Nacional esse ajuste que tem de ser feito.

Então está respondido. Por esse motivo não foi feito um novo contrato emergencial para terminar a obra. Ficam o débito da obra não terminada, Sr. Ministro, e a experiência que não pode ser repetida, seja em Santa Catarina ou em qualquer outro lugar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Ministro, restou não respondida a minha pergunta, que aliás foi a primeira pergunta que fiz a V.Exa. Se V.Exa. puder respondê-la já podemos encerrar, a não ser que tenha mais alguma observação a ser feita.

O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - Não, não. Só lembrando que o Deputado Silvio Torres me perguntou sobre a questão da privatização dos portos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Qual é a visão do Ministério sobre esta questão?

O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - Hoje o Brasil tem um modelo de porto público, igual ao que encontramos no mundo inteiro. Igual ao modelo europeu, asiático, americano, de qualquer parte do mundo. A única exceção é a Inglaterra, onde os portos são privados. E ainda assim são

[P29] Comentário: Sessão:0986/09
Quarto:30 Taq.:José Mário Rev.:



portos pequenos. No resto do mundo os portos são públicos. Por uma razão muito objetiva: porto é um ativo estratégico para qualquer nação, e quem tem que ditar como as coisas devem ser, onde os investimentos devem ser feitos é o poder público.

Além disso, porto é um equipamento que não funciona isoladamente. O Porto de Santos, para funcionar, não pode prescindir de um conjunto de acessos terrestres, ferroviários, hidroviários, rodoviários. Não pode prescindir de fornecimento de energia elétrica abundante, de telecomunicações, de pessoal treinado. Enfim, é um equipamento que depende de várias intervenções do Estado do ponto de vista de fornecimento de infraestrutura.

Se alguém tem um terreno à beira-mar e quer fazer dele um porto, isso é incompatível com a necessidade de uma infraestrutura pública para o funcionamento de um porto.

No caso do Brasil, embora os portos sejam públicos, toda a operação é privada. Cem por cento da operação portuária no Brasil é privada. São operadores privados que participaram de processos de licitação e que fazem a operação portuária com sistemas operacionais, com equipamentos iguais aos que se vê em qualquer parte do mundo. Quais são as diferenças entre portos brasileiros, europeus, americanos, etc.? Não estão, certamente, na formação das sociedades que vão gerir os portos, porque são públicas também. O Porto de Roterdã pertence 66% ao Município e 34% à União. É um porto público. O Porto de Nova Iorque pertence ao Estado de Nova Iorque. O Porto de Los Angeles pertence ao Estado da Califórnia. O Porto de Barcelona pertence à região da Catalunha. Quem manda no Porto de Barcelona é o Presidente da Catalunha.

As diferenças práticas que existem são, primeiro, o planejamento, porque todos esses portos têm uma estrutura de planejamento a longo prazo que faz as coisas acontecerem, determinando os investimentos públicos e privados daqui para a frente. O Brasil não tinha. Estamos montando a estrutura de planejamento.

A segunda é a capacidade de financiamento. Nenhum desses portos precisa de dinheiro público. Todos fazem projetos de expansão maiores sem usar um único centavo de orçamento do governo, todos com recursos gerados a partir do seu próprio caixa ou tomados de financiamento na banca privada ou em bancos públicos. Os portos brasileiros também podem chegar a esse nível. Não há nenhuma razão objetiva para o Porto de Santos, de Rio Grande, dependerem da União para fazer os seus investimentos. Basta que se organizem, que planejem.

Uma outra diferença importante é a gestão. Nesses locais todos a gestão é profissional, a despeito de serem portos públicos. E a escala. Essa é outra dimensão também muito importante. O Porto de Roterdã movimenta sozinho a metade do que todo o Brasil movimenta em toneladas. O Porto de Roterdã movimentou no ano passado 370 milhões de toneladas de cargas, que é a metade do que movimentou o Brasil. Em termos de contêineres é mais grave ainda. O Porto de Roterdã movimentou 10 milhões de TEUs, e o Brasil inteiro não chegou a movimentar 8 milhões.

A escala é uma coisa regional. O Porto de Roterdã é o porto do norte da Europa. Não podemos comparar o Porto de Santos com o Porto de Roterdã, porque existem essas diferenças, principalmente de escala.

Portanto, a privatização permitida pela Lei nº 8.630 é dos operadores portuários. Todos esses são privados.



No Brasil temos o modelo que vemos no mundo inteiro. A diferença é que no Brasil os portos são federais, e aí por fora muitos são municipais.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Também estava pensando em como são vistos os investidores privados que querem construir os seus portos.

O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - A lei brasileira é completamente aberta a investimentos privados. Temos 125 portos privados no Brasil que atendem diretamente às necessidades das empresas que precisam de portos, como a Vale, PETROBRAS, Bunge e Cargill. Essas empresas podem investir em porto a qualquer momento, porque são terminais para atender às suas necessidades. E os demais investidores interessados em prestar serviços públicos também podem investir, desde que participem de licitação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - E o Ministério estimula esse investimento?

O SR. MINISTRO PEDRO BRITO DO NASCIMENTO - Estimula.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Muito obrigado, Sr. Ministro.

Agradecemos, mais uma vez, ao Ministro Pedro Brito do Nascimento e a todos os demais pela presença.

Está encerrada a reunião.