



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: 0462/10	DATA: 04/05/2010
INÍCIO: 14h55min	TÉRMINO: 17h09min	DURAÇÃO: 02h13min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 02h13min	PÁGINAS: 48	QUARTOS: 27

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO
GENEIDE MACHADO SIQUEIRA – Assessora Jurídica da Secretária de Portos, representando o Sr. Pedro Brito do Nascimento, Ministro da Secretaria de Portos. FRANCISCO GIUSEPE DONATO MARTINS – Gerente de Divisão da Secretaria de Fiscalização de Desestatização do Tribunal de Contas da União – TCU. GIOVANNI CAVALCANTE PAIVA – Superintendente de Portos, em substituição ao Sr. Antônio Brito Fialho, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. MÁRIO POVIA – Especialista em Regulação, em substituição ao Sr. Antônio Brito Fialho, Diretor-Geral da ANTAQ. JAIR CAMPOS GALVÃO – Gerente de Portos Públicos, em substituição ao Sr. Antônio Brito Fialho, Diretor-Geral da ANTAQ. WILEN MANTELI – Presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários – ABPT.

SUMÁRIO: Esclarecimentos sobre supostas irregularidades na prorrogação dos contratos de arrendamento dos terminais portuários que operam dentro da área dos portos públicos.

OBSERVAÇÕES
Houve exibição de imagens. Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Declaro aberta a reunião

de audiência pública — aprovada a requerimento do Deputado Carlos Brandão — destinada a obter esclarecimentos sobre supostas irregularidades na prorrogação dos contratos de arrendamento dos terminais portuários que operam dentro da área dos portos públicos.

Para compor a Mesa, convido a Sra. Geneide Machado Siqueira, Assessora Jurídica da Secretaria de Portos, em substituição ao Sr. Pedro Brito Nascimento, Ministro da Secretaria Especial de Portos; o Sr. Giovanni Cavalcante Paiva, Superintendente de Portos, em substituição ao Sr. Antonio Brito Fialho, Diretor-Geral da ANTAQ; o Sr. Jair Campos Galvão, Gerente de Portos Públicos, e o Sr. Mário Povia, Especialista em Regulação, ambos em substituição ao Diretor-Geral da ANTAQ, Sr. Antonio Brito Fialho; o Sr. Wilen Manteli, Presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários; e o Sr. Francisco Guisepe Donato Martins, Gerente de Divisão da Secretaria de Fiscalização e Desestatização do Tribunal de Contas da União — TCU.

Informo aos Srs. Deputados que Assessoria Parlamentar do Ministério Público Federal comunicou à Comissão a impossibilidade de Procuradores da República do Rio de Janeiro participarem da presente reunião, em virtude de compromissos assumidos anteriormente.

Antes do início das exposições, quero anunciar os procedimentos a serem seguidos nesta Comissão, de acordo com o Regimento Interno da Casa.

O tempo reservado para cada convidado será de 10 minutos, prorrogável, não sendo permitidos apartes. Cada Deputado inscrito para interpelar o expositor poderá fazê-lo estritamente sobre o assunto da exposição por 3 minutos, tendo o interpelado igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica pelo mesmo prazo, vedado ao orador interpelar qualquer dos presentes.

Dando início a esta audiência pública, passo a palavra a Sra. Geneide Machado Siqueira, Assessora Jurídica da Secretaria de Portos, representando o Ministro Pedro Brito, para sua exposição, por 10 minutos.

A SRA. GENEIDE MACHADO SIQUEIRA - Exmo. Sr. Presidente, Srs. Deputados, Srs. Ministros, autoridades, representantes de entidades de classe em geral, de empresários e de trabalhadores, primeiramente, em nome do Ministro

[P1] Comentário: Supervisor.:Estevam

[P2] Comentário: Sessão:0462/10 Quarto
Taq.:Sherlei Rev.:



Pedro Brito, apresento desculpas pela impossibilidade de seu comparecimento, em face de uma convocação de última hora.

Com relação à matéria objeto do Requerimento nº 316, de 2010, a publicação no jornal *Folha de S.Paulo*, no último dia 30 de março, de matéria sobre a possível existência, no âmbito do Governo Federal, de medida provisória para tratar da situação dos contratos de arrendamento celebrados anteriormente à Lei nº 8.630, de 1993, o Ministro Pedro Brito, no *site* da Secretaria de Portos, já fez uma nota explicativa em que nega essa notícia.

Essa nota assegura — eu a tenho aqui — que não há nenhuma medida provisória no sentido de adaptar todas as situações existentes nos contratos celebrados anteriormente à Lei nº 8.630.

O que existe hoje sobre a matéria — e isso já foi dito aqui em 10 de dezembro último, por ocasião da audiência pública por conta do projeto de lei existente que trata da matéria — é que a Secretaria, órgão do Governo responsável para ditar as diretrizes e políticas do setor, com vistas a que se consubstanciasse sua atuação de forma a que não houvesse mais nenhuma dúvida jurídica sobre a matéria, até mesmo porque se trata de assunto em que há muita divergência, expediu um Aviso Ministerial à Advocacia-Geral da União no sentido de que ela se manifestasse e pacificasse a matéria. E, diante da posição da Advocacia-Geral da União, ele, aí, sim, adotaria, dentro das suas atribuições, as diretrizes políticas pertinentes para resolver essa situação, isto é, os contratos de arrendamento celebrados anteriormente à Lei nº 8.630.

Acontece que, até a presente data, a Advocacia-Geral da União ainda não deu uma posição ao Ministro Pedro Brito com relação a essa consulta. Assim sendo, o Ministro Pedro Brito está aguardando a manifestação da AGU, para que possa adotar as medidas cabíveis no âmbito da sua competência.

Então, diante do objeto desta audiência, justamente essa matéria da *Folha de S.Paulo* sobre a existência de uma medida provisória, quero afirmar isso não existe, que o Ministro Pedro Brito, no *site* da Secretaria, já fez uma nota à imprensa sobre a inexistência, no âmbito do Governo, de qualquer medida provisória que trate dessa matéria.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

[p3] Comentário: Sessão:0462/10 Quarto
Taq.:Hely Cácia Rev.:



A SRA. GENEIDE MACHADO SIQUEIRA - Poderia ser a ANTAC, que é o órgão regulador...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - A senhora ainda tem tempo, se quiser falar mais um pouco.

A SRA. GENEIDE MACHADO SIQUEIRA - Na realidade, fica muito difícil a Secretaria se posicionar sobre aspecto da juridicidade, porque ela está no aguardo da posição da AGU.

Por que isso? Por que o Ministro Pedro Brito assim preferiu adotar? Porque, na realidade, o que existiu, da edição da Lei nº 8.630 até a presente data, foram diversas normatizações para tentar resolver essa situação. E, feitas de forma, talvez sem o estudo devido, geraram todo esse complicador.

O que existe hoje? São diversos contratos com mesmo objeto e situações distintas, porque sujeitos a determinada norma. Então, para que acabe com essa divergência e essa multiplicidade de situações, o Ministro Pedro Brito decidiu consultar a AGU, para que pacifique a matéria sobre o aspecto jurídico e legal, e, aí, sim, sejam adotadas medidas para todos, de forma de igual, observando, claro, a situação individual de cada um. Por isso, o Ministro Brito entendeu por agir dessa forma.

Sr. Presidente, queremos ratificar a posição do Ministro Pedro Brito. Cumpre registrar que foi dada uma nota à imprensa de que não existe, no âmbito do Governo, da Secretaria e da Presidência da República, nenhuma medida provisória tratando dessa matéria.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Agradeço à Sra. Geneide a exposição.

Concedo a palavra ao Sr. Francisco Giusepe Donato Martins, representante do TCU. S.Sa. dispõe de 10 minutos.

O SR. FRANCISCO GIUSEPE DONATO MARTINS - Boa tarde a todos.

Sr. Presidente, Sras. e Srs. Parlamentares, demais ouvintes desta audiência pública, inicialmente, agradeço ao Deputado Nelson Bornier, Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados, o convite para participar desta reunião.



O tema desta audiência pública foi objeto de auditoria realizada pelo TCU durante os anos de 2008 e 2009. Para atender ao convite, trouxe um inserto dessa auditoria e vou fazer uma apresentação para tentar contextualizar toda essa situação.

(Segue-se exibição de imagens.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Em função da gravação, é importante que V.Sa. fale ao microfone.

O SR. FRANCISCO GIUSEPE DONATO MARTINS - A auditoria contou com a participação de 40 auditores do Tribunal. Desde 2008, foram feitos vários eventos, painéis de referência, seminários, a fim de auxiliar o Tribunal de Contas da União na realização dessa auditoria, que foi incluída como tema de maior significância na área de portos.

O objetivo da auditoria foi analisar as atuais condições para modernização e expansão da infraestrutura portuária. Essa auditoria foi dividida em 2 segmentos. O primeiro tratou do planejamento portuário e sustentabilidade financeira das administrações portuárias federais, apreciado na sessão de 26 de agosto de 2009, quando o Plenário do TCU deliberou o Acórdão nº 1.904. O segundo tratou do modelo de arrendamento de áreas e instalações portuárias, apreciado na sessão de 2 de dezembro de 2009, tendo sido deliberado o Acórdão nº 2.896.

Com relação ao planejamento portuário, destaco os principais aspectos do modelo de arrendamento.

Durante a auditoria, foram observadas boas práticas em relação ao planejamento nacional, destacando sinais de iniciativas com vistas à elaboração de política para o setor portuário, após muitos anos de inação — esse é um trecho que consta do voto do Ministro Relator Walton Alencar Rodrigues; elaboração do Decreto nº 6.620, de 2008, que dispõe sobre os objetivos das políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos, entre outros pontos; elaboração do Plano Geral de Outorgas — PGO pela ANTAQ, aprovado pela SEP; e condução do processo de licitação para contratação do Plano Nacional Estratégico dos Portos — PNE.



Quanto ao planejamento, existem 2 instrumentos importantes para o setor portuário: o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento — PDZ e o Programa de Arrendamento.

O PDZ tem natureza estratégica e projeta as oportunidades de exploração no longo prazo. O Programa de Arrendamento define a prioridade e natureza das licitações, de acordo com o zoneamento aprovado pelo Conselho de Administração Portuária — CAP.

Quanto ao PDZ, a auditoria constatou que os PDZs dos portos auditados são vistos como planos de zoneamento de área, estão desatualizados, possuem fragilidade técnica e constatou-se ausência de orientação central; falta normativo para regulamentação do PDZ dos portos marítimos para o auxílio à elaboração de planejamento consistente.

No que diz respeito aos programas de arrendamento, os PAs dos portos auditados não decorrem, em regra, do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, não são efetivamente implementados e representam apenas documentos burocráticos e há pouca iniciativa na realização de arrendamentos por parte das autoridades portuárias.

Em função desses achados na auditoria, o Plenário do TCU, ao deliberar o Acórdão nº 1.904, determinou à Secretaria Especial de Portos: desenvolver normativo para regulamentação do PDZ dos portos marítimos, contendo definições, diretrizes, processo de elaboração, requisitos básicos, conteúdo obrigatório, metas, prazo para revisão, outras informações pertinentes para o auxílio à elaboração de planejamento consistente; orientar e acompanhar as autoridades portuárias na promoção de programas de arrendamento.

Determinou à Agência Nacional de Transportes Aquaviários: estabelecer regras claras para a revisão e o reajuste das tarifas portuárias com base em estudos fundamentados sobre os custos das administrações portuárias, prevendo mecanismos para compartilhar com os usuários os benefícios gerados com possíveis aumentos de eficiência, prezando pela modicidade tarifária e pelo equilíbrio econômico-financeiro das administrações portuárias.

No que diz respeito ao modelo de arrendamento, o certame licitatório deve ser precedido de estudos de viabilidade e de avaliação do empreendimento que,

[P4] Comentário: Sessão:0462/10 Quarto
Taq.:Lelaine Rev.:



desenvolvidos pela própria autoridade portuária, por consultoria contratada ou pelo próprio interessado, abordarão necessariamente aspectos econômico-financeiros, técnicos e ambientais.

Com relação a esse aspecto, a auditoria constatou falta de estrutura organizacional adequada das autoridades portuárias para desenvolver os estudos dos projetos de arrendamentos e má qualidade dos estudos envolvidos, o que impede o célere andamento dos procedimentos licitatórios.

No que se refere ao processo licitatório em si, foi constatada inobservância das autoridades portuárias quanto aos aspectos legais que regulamentam e trâmites necessários para a descentralização do serviço público, definidos na Resolução nº 55, de 2002, da ANTAQ, e na Instrução Normativa nº 27, de 1998, do TCU; a baixa capacidade das autoridades portuárias em efetivar os procedimentos licitatórios, em grande parte pela falta de planejamento fidedigno, aliado à eficiente execução das etapas legalmente exigidas.

Quanto ao contrato de arrendamento, nos termos do art. 4º, inciso I, da Lei nº 8.630, de 1993, o direito de arrendar e explorar instalação portuária depende de contrato de arrendamento, precedido de licitação. Esse contrato presta-se a regular os termos da avença entre o ente público e o privado para prestação do correspondente serviço público.

Quanto ao contrato, observou-se, de forma geral, a utilização por parte das autoridades portuárias de instrumentos contratuais sem o necessário procedimento licitatório; situações em que os contratos de arrendamento não se conformam, em absoluto, aos parâmetros necessários à plena estruturação dos contratos administrativos; inexistência de regras suficientes para aferir seu equilíbrio econômico-financeiro, notadamente quanto ao parâmetro adotado para sua verificação, bem como a periodicidade e os procedimentos para revisão contratual; eventuais expansões da instalação arrendada devem estar previstas nos estudos de viabilidade para fixação do valor mínimo de arrendamento e serem corretamente valoradas, mesmo não sendo usadas.

O Plenário do TCU deliberou o Acórdão nº 2.896, determinando à SEP e à ANTAQ, no prazo de 180 dias, identifiquem todos os contratos operacionais, ou quaisquer outros instrumentos destinados a permitir a movimentação e



armazenagem de cargas por terceiros, firmados, no âmbito dos portos marítimos brasileiros, após a edição da Lei nº 8.630, de 1993, e sem o devido procedimento licitatório, dando ciência dos resultados obtidos ao Tribunal; no prazo de 120 dias, regulamentem os procedimentos destinados a assegurar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento, notadamente a revisão tarifária, nos termos do art. 29, incisos IV, VI e VII, do Decreto nº 6.620, de 2008, e do art. 28, parágrafo único, da norma sobre arrendamentos portuários, anexa à Resolução nº 55, de 2002, da ANTAQ; no prazo de 120 dias, apresentem plano de ação para implementação dos procedimentos mencionados no item anterior aos contratos de arrendamento regularmente firmados antes da criação da ANTAQ, prevendo, de preferência, negociações com os interessados, nos termos do art. 29, incisos IV, VI e VII, do Decreto nº 6.620, de 2008, e do art. 28, parágrafo único, da norma sobre arrendamentos portuários, anexa à Resolução nº 55, de 2002, da ANTAQ; verificar se os contratos de arrendamento contêm as cláusulas essenciais previstas no art. 4º, § 4º, da Lei nº 8.630, de 1993, e no art. 23 da Lei nº 8.987, de 1995, e, com fulcro no que dispõe o art. 27, inciso VI, da Lei nº 10.233, de 2001, adotar as medidas necessárias para adequar os contratos de arrendamento aos citados dispositivos legais.

Esse foi o resultado da auditoria realizada.

Agradeço a atenção a todos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Agradeço ao Sr. Francisco Giusepe Donato Martins a exposição.

Passo a palavra ao Sr. Giovanni Cavalcante Paiva, Superintendente de Portos, em substituição ao Diretor-Geral da ANTAQ.

O SR. GIOVANNI CAVALCANTE PAIVA - Boa tarde a todos.

Não se trata de proibir ou não, de achar legítimo ou não o pleito colocado, mas a ANTAQ, como agência reguladora, deve obedecer ao que está escrito no termo legal.

A própria Lei nº 8.630, de 1993, no art. 4º, dispõe:

[P5] Comentário: Sessão:0462/10 Quarto
Taq.:Juliana Baldoni Rev.:



“Art. 4º Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo:

I - de contrato de arrendamento, celebrado com a União no caso de exploração direta, ou com sua concessionária, sempre através de licitação, quando localizada dentro dos limites da área do porto organizado;

§ 4º São cláusulas essenciais no contrato a que se refere o inciso I do caput deste artigo, as relativas:

XI - ao início, término e, se for o caso, às condições de prorrogação do contrato, que poderá ser feita uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado, desde que prevista no edital de licitação e que o prazo total, incluído o da prorrogação, não exceda a cinquenta anos;”

Quer dizer, há uma série de condicionantes que hoje estariam freando a nossa ação diante do projeto abordado.

Toda essa história começou, pelo menos desde a minha chegada à ANTAQ, com a visita do grupo da BTP — nessa oportunidade, o Antero não pôde participar, devido ao falecimento do seu pai. Veio o pleito de todo o time e, *a priori*, com muita boa vontade, foi visto, e se achava que cada caso seria um caso.

Analisando o que havia ocorrido em épocas anteriores, parece-me que não houve a busca ou a manifestação de regularização desses terminais.

O que ocorreu? Dezesseis anos depois, surgiu todo esse imbróglio, uma situação em que, anteriormente, tínhamos vários arrendamentos pequenos, áreas pequenas. A cara de um porto no Brasil era, com um arrendamento pequeno, renovável de 10 em 10 anos, em um contrato de 10 em 10 anos, *ad aeternum*, ou de 20 em 20 anos, assim que se comprovasse a eficácia da operação, o interesse do gestor portuário.

Aí veio a Lei nº 8.630 e disse que, agora, se tem 25 anos terá que devolver, ao final desses 25 anos, os investimentos que fez, porque já foram depreciados e



retornam à União. Acho que isso é um incômodo, e muitos não quiseram participar disso.

Então, surgiu todo esse imbróglio em que hoje estamos imbuídos e que devemos resolver. Além do mais, mesmo que tenha sido afirmado pelo Francisco que os PDZs estão realmente sofríveis, o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento é realmente a vontade da comunidade portuária. Então, ele que tem de espelhar se o gestor portuário tem ou não a intenção de manter áreas, seja qual for o tamanho, para seus arrendamentos.

Hoje, no contexto portuário, os contêineres, que são o calo da área portuária, exigem áreas cada vez maiores em função da economia de escala. Operam-se navios maiores, com maiores quantidades de contêineres, com equipamentos cada vez mais caros e eficiência alta. Não se utiliza um equipamento com eficiência alta para operar 2, 3, 10, 20, 100 contêineres.

A despeito disso e do tempo da criação da ANTAQ — de 2002 para cá —, o setor vem se organizando, notadamente com a chegada da SEP e com o cenário mundial.

Eu não sei como isso aí se comportaria diante das licitações que já ocorreram. Ou seja, não sei se seria um desestímulo essa arrancada, essa tentativa de organizar as áreas portuárias, como rezam os Acórdãos nºs 1.904 e 2.896.

Estamos junto à SEP, Francisco. No finalzinho de dezembro, a SEP, com o apoio da ANTAQ, publicou uma política para PDZs. Estamos fazendo na mesma linha do programa de arrendamentos. As tarifas já estão com o termo de referência na rua para haver contratação. Os EVTEs já estão com sistematização na nossa página, para que se apresente em um só padrão esses EVTEs, haja vista a modelagem que está sendo melhorada com o CEFTRU. Todos esses itens abordados pelo Francisco estão sendo tratados no seio de um grupo de trabalho formado pela SEP e ANTAQ.

Com relação à afirmação do jornal de que a ANTAQ já admite que isso ocorra, mas com critérios, tenho certeza de que isso deve ter acontecido. Como todos sabem, ninguém precisa negar, o jornalista pinça o que é de interesse e o que vai dar notícia, principalmente se tiver vindo da boca de um diretor-geral, de um Ministro e, agora, de um superintendente, porque o que eu digo aqui é gravado e

[P6] Comentário: Sessão:0462/10 Quarto
Ta.:Raquel Resende Rev.:



não é imprensa. Alguém deve ter perguntado: “Se a política muda, se a lei muda, e, aí, admite?” “Admito, claro, mas com critérios.”

Acho que se o que está escrito no texto ocorrer, deveria ser verificado ou priorizado ou só aceito naqueles terminais que tivessem os arrendamentos concedidos mediante licitação. Além de licitação, que tivessem adequados à regulação.

Nesse contexto, a ANTAQ se coloca na impossibilidade de passar à frente dessa questão se a legislação não estiver acobertando as suas normas.

É só isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Obrigado, Sr. Giovanni Cavalcante Paiva.

Consulto o Sr. Jair Campos Galvão e o Sr. Mário Povia, que também representam a ANTAQ, se teriam algo mais a acrescentar ao que foi dito pelo Sr. Giovanni. (Pausa.)

Pois não. Com a palavra o Sr. Mário Povia.

O SR. MÁRIO POVIA - Boa tarde a todos.

Queria só complementar a palavra do nosso superintendente Dr. Giovanni e levantar algumas questões pontuais que, a nosso juízo, mereceriam apreciação, sobretudo se a questão for adiante e houver um texto legal tratando da matéria.

A primeira questão é: o simples fato de o contrato ter sido celebrado antes da Lei nº 8.630, a nosso juízo, não é fator suficiente para ensejar isonomia com os contratos posteriores? Estaríamos comparando contratos celebrados sem procedimento licitatório com contratos celebrados com procedimento licitatório. É certo que, a partir da edição da Lei nº 8.630, não foram mais celebrados contratos sem procedimento licitatório.

O simples pleito de isonomia, parece-me, está prejudicado por essa questão que é de todo relevante.

Então, dar hoje os 25 ou os 50 anos restantes a esses contratos celebrados sem licitação, parece-me, é questão que merece discussão mais profunda.

O segundo ponto é a expressão “vigente” — os contratos vigentes e celebrados antes da Lei nº 8.630. O que seria esse “vigente”? Temos uma série de contratos de arrendamento que estão vencidos, nos quais, ou por questões de



gestão da autoridade portuária ou pela matéria ter sido judicializada, os arrendatários permanecem na exploração da área. Essa é outra questão. O contrato venceu em 2002. Ele está vigente? A lei tem que contemplar isso. A nosso juízo, é um contrato vencido. Ele está em vigor de fato, mas está vencido de direito.

Parece-me que o detentor desse contrato não seria legítimo a pleitear novas prorrogações, sob o risco de prejudicar exatamente aquelas autoridades portuárias e aqueles arrendatários que se submeteram à lei e permitiram que as suas áreas fossem licitadas, voltando à posse delas mediante o pagamento de lances, de valores altos no certame licitatório. Estaríamos, então, castigando os bons em detrimento dos que não cumpriram a norma.

Outro fato importante: quando a ANTAQ editou, em 2002, a Resolução nº 55, todos os arrendatários foram chamados a renegociar esses contratos e, sob o manto de deterem atos jurídicos perfeitos, disseram: *“Olha, a norma não pode atingir meu contrato, que é ato jurídico perfeito”*. Pois bem. Os detentores desses atos jurídicos perfeitos estão aqui hoje batendo e dizendo: *“Olha, eu quero alegar aqui que o meu ato jurídico perfeito não era tão perfeito assim; ele seria perfeito se me dessem os 50 anos”*. Essa é outra questão importante de levantarmos.

Não é correto e razoável dizer que foi por negligência do Poder Público que esses contratos não foram repactuados. Absolutamente! Quem se negou a repactuá-los foram os detentores da outorga, os arrendatários.

Outra questão importante é o pleito dos 50 anos. Olha, os 50 anos é uma mera possibilidade, não é garantia alguma. Os 50 anos, primeiro, é um prazo máximo. Não há garantia alguma de que o arrendatário que ganhe uma licitação hoje vai ter direito, aspas, *“à segunda pernada do contrato”*. Ele tem que aperfeiçoar esse contrato por 25 anos, e dentro de critérios de conveniência e oportunidade, a autoridade portuária poderá, e não deverá — a lei fala *“poderá”* —, permitir a ele a ocupação dos outros 25.

Então, quero crer que a discussão aqui seria em dar, sem caráter compulsório, o saldo aos 25 anos, jamais o saldo aos 50 anos.

Volto a dizer: o TCU explorou muito a questão dos PDZs. Esses contratos de arrendamento firmados em 1989, 1980, anos 70, nos quais as empresas



permanecem na área, podem estar totalmente em desacordo com os PDZs atuais ou com as perspectivas de planejamento dos portos.

Impor à autoridade portuária que mantenha esses arrendatários lá, por mais 20, 30 anos, pode gerar prejuízo ao planejamento do porto. Temos, no Porto de Santos, notadamente, áreas retalhadas, nas quais há interesse de fazer um arrendamento único, porque o mercado assim demanda e porque os navios cresceram.

Então, impossibilitar a autoridade portuária de que faça esse remanejamento, impondo a ela esses 50 anos, parece-me, ao contrário do que vejo aqui, um retrocesso e não um avanço do setor portuário.

Essa questão de isonomia deve ser debatida. Acho importante que, para se obter essa isonomia que o Dr. Manteli defende e muito bem, há de se ter condições essenciais e prévias, ou seja, o contrato deve ter nascido com licitação, o saldo deve ser para os 25 anos e não para os 50 anos, a área deve estar em consonância com o PDZ, deve haver conveniência, oportunidade e o mínimo de discricionariedade para as autoridades portuárias. Isso sem falar em questões de natureza econômica. Hoje a regra é outra. Hoje deve haver um Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica — EVTE da área. Esses contratos, em geral, estão defasados, pagam-se quantias ínfimas para o porto. Isso não pode se perpetuar. Essa repactuação também seria necessária.

Não vejo, tanto no Projeto de Lei nº 5.980 como no PLV nº 01, salvo engano, de 2010, essa questão ser tratada ou possibilitada uma regulamentação em cima disso. Isso preocupa o ente regulador sim. Estamos no caminho de regularização, para sanear, não vou dizer, erros do passado, enfim, trazer a melhoria para o setor portuário. Acho que a grande maioria defende isso.

Nesse sentido, careceria de um detalhamento melhor.

Há uma série de outras empresas que querem atuar no porto e precisam de viabilização de áreas para poder atuar. À medida que se beneficia um arrendatário que está ocupando a área há 20, 30 anos, com os seus investimentos devidamente amortizados, prejudica-se o direito de tantos outros que gostariam de participar de um procedimento licitatório e assim realizar as suas atividades dentro do porto. Não me quero alongar muito. Acho que, basicamente, a questão é essa.

[MSOffice8] Comentário: Sessão:0462/10
Quarto:8 Taq.:Luciene Motta Rev.:



Boa tarde.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Passo a palavra ao último convidado, Sr. Jair Campos Galvão, que também representa a ANTAQ.

O SR. JAIR CAMPOS GALVÃO - Apenas complementando o posicionamento dos outros representantes da ANTAQ, o Superintendente Giovanni disse muito bem que cabe à ANTAQ regulamentar os dispositivos legais que tratam do setor portuário.

A ANTAQ não se furtou a essa competência. A Agência editou esses instrumentos normativos, ela regulamentou esses dispositivos.

Destaco 2 instrumentos regulamentados pela ANTAQ: a Resolução nº 55, de 2002, e a Resolução nº 525, de 2005. Esses instrumentos dispõem com detalhes sobre toda a questão da regulamentação de que falei.

No caso da Resolução nº 55, o art. 52 dispõe: *“os contratos de arrendamentos para exploração de áreas e instalações portuárias, firmados antes da Lei nº 8.630, de 1993, deverão ser licitados quando do seu encerramento, salvo se forem adequados, até 31 de junho de 2004, às disposições desta Norma, hipótese em que poderão ser prorrogados pela metade do prazo previsto em suas disposições originais, a critério da Autoridade Portuária”*.

Então, em 2002, a ANTAQ já regulamentava esse assunto.

Mais à frente, a própria Resolução nº 525, de 2005, **voltou** a tratar da matéria, quando diz: *“As áreas e instalações portuárias, cujos contratos de arrendamento tenham sido firmados antes da entrada em vigor da Lei nº 8.630, de 1993, serão objeto de novo processo licitatório nas seguintes condições:”*

A partir daí, ele detalha cada caso, cada situação do contrato.

Queria só registrar que a ANTAC regulamentou, a tempo, tempestivamente, todo esse dispositivo, tudo o que foi disposto na Lei nº 8.630.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Como último convidado, representando a Associação Brasileira dos Terminais Portuários — ABTP, concedo a palavra ao Sr. Wilen Manteli.

O SR. WILEN MANTELI - Caro Deputado Nelson Bornier, agradeço-lhe a oportunidade. Acho que é um bom momento para esclarecer dúvidas e interpretações erradas.

[p9] Comentário: Sessão:0462/10 Quarto
Taq.:Hely Cácia Rev.:



Agradeço também ao Deputado Carlos Brandão por ter provocado essa importante audiência. Aliás, acho que o nosso País carece de maior diálogo entre os setores público, privado e governamental e a sociedade.

Ou o País segue uma linha de um regime republicano ou vamos ter problema de desenvolvimento. No regime republicano, o que vale é a igualdade de todos perante a lei formal.

O mérito do caso que hoje estamos examinando é simples. Trata-se de uma lei federal, de uma lei nacional arduamente conquistada por esta Casa. Essa lei tramitou 2 anos nesta Casa. Parlamentares foram agredidos.

Participei das várias reuniões. Foram 2 anos com corredores lotados pela turma que não queria o avanço do sistema portuário, que queria manter o País engessado ao atraso! Enquanto o mundo se desenvolvia, nosso País perdia competitividade, empregos e tinha todos os problemas de pobreza. Foram 2 anos!

Essa reunião de hoje é importante, senhores, para desagravar esta Casa, que fez uma lei que deve ser respeitada. Essa lei não está sendo respeitada no seu todo. Sou testemunha disso, porque a minha entidade, a Associação Brasileira dos Terminais Portuários, congrega terminais de uso privativo e terminais de uso público. E nós defendemos que deve haver total isonomia entre os atores portuários.

Não pode o Governo ou qualquer autoridade pública beneficiar um em detrimento do outro. Nesse caso, temos 10 grandes associados que detêm 13 importantes terminais de empresas privadas e de empresas estatais. Entre elas, o sistema PETROBRAS. Isso para mostrar que não estamos aqui brincando ou querendo uma vantagem especial para nós. Estamos aqui defendendo o respeito e o cumprimento da Lei nº 8.630, repito, duramente conquistada por esta Casa.

Foi uma das leis mais discutidas. Eram 50 Deputados envolvidos em reuniões de manhã, de tarde e de noite. Quem participou se lembra disso.

Esse é o momento de desagravar esta Casa. As leis que o Congresso baixa têm de ser respeitadas. Se V.Exa. permitir, Deputado, vou demonstrar o que está sendo descumprido nessa lei. Essa é a ideia.

(Segue-se exibição de imagens.)

Vale a pena voltar um pouquinho antes da lei de 1993. Muitos aqui não tinham nascido, é o caso do meu amigo Mário. Então, quero mostrar as dificuldades



que tivemos na época. Por que este momento? O que está acontecendo? Estamos aqui para discutir justamente o que interessa a este País, o que vai ajudar este País a crescer.

Vejam que antes de 1993, já havia o Decreto-Lei nº 5, que estabelecia essa disposição para o sistema portuário:

*“Poderão ser locados ou arrendados a seus usuários ou a outrem os terrenos, armazéns e outras instalações portuárias, tendo preferência na locação ou arrendamento a longo prazo os que se dispuserem a investir para completar, expandir ou aparelhar as instalações, **ressalvados** os interesses da segurança nacional”.*

[P10] Comentário: Sessão:0462/10
Quarto:10 Taq.:Wanessa Melo Rev.:

O Decreto nº 59.832, de 1966, estabeleceu:

“Art. 108. Terão preferência, para o arrendamento a longo prazo dos bens a que se refere o artigo anterior, os interessados que se obrigarem a realizar investimentos na complementação, expansão e reaparelhamento das instalações existentes”.

O Poder Público precisava do capital privado para atender às grandes necessidades de desenvolvimento do nosso sistema portuário.

“Art. 111. A locação não poderá ser contratada por prazo superior a 5 (cinco) anos e o arrendamento por mais de 20 (vinte) anos.”

Refere-se à locação de equipamentos, sendo que o arrendamento da área portuária não seria superior a mais de 20 anos.

“Parágrafo único. As prorrogações serão precedidas de novas avaliações para atualização dos respectivos valores básicos.”

Então, não havia licitação na época. O interessado, a empresa, apresentava o projeto, e a administradora do porto, Companhia Docas, fazia o contrato de arrendamento. De tempos em tempos, tanto a autoridade portuária quanto a



empresa sentavam-se para renegociar as condições e fazerem repactuação e atualização dos valores etc. Mas não havia licitação.

Houve uma luta por mais de 20 anos, quer do setor privado, quer do próprio Governo, interessado em mudar o regime jurídico dos portos, pois havia uma parafernália de leis, decretos e resoluções, que, parece, estamos retomando hoje. Isso é um sinal vermelho, já não digo nem amarelo, porque afasta investimentos.

Em 1993, esta Casa recebeu o projeto de lei que havia tramitado, durante 1 ano, no Poder Executivo. Depois de discuti-lo longamente, não alterou coisa nenhuma; mudou o regime jurídico, criando algo totalmente novo. Ela revogou todo aquele cipó de leis, que mais atrapalhava do que ajudava o setor, e instituiu o verdadeiro e novo sistema portuário, totalmente diferenciado do anterior.

Ela criou e definiu o que é porto organizado, operação portuária, operador portuário, área do porto organizado, administração do porto organizado, instalação portuária de uso privativo, Órgão Gestor de Mão de Obra do Trabalho Portuário, que foi um problema seríssimo. Essa questão continua ainda, não foi resolvida totalmente. Diria que, para resolvê-la, estamos dependendo mais do Governo do que do setor empresarial ou dos próprios trabalhadores, que hoje estão entendendo e, vamos dizer, defendendo o Órgão Gestor de Mão de Obra — OGMO, que é instrumento moderno, flexível, de treinamento dos trabalhadores.

Com isso, mudou totalmente as características do sistema portuário. As Companhias Docas deixaram de fazer a operação de movimentação e armazenagem de cargas. Próximo a isso, veio o sistema em que a lei estabeleceu 2 tipos de terminais. O primeiro, através de contrato de arrendamento, dentro da área do porto organizado e sempre dependendo de licitação para as novas áreas, justamente as desocupadas pelas Companhias Docas. Então, o Governo licitou tais áreas, sob as novas condições da lei.

Criou-se contrato de adesão dentro e fora do porto organizado para os terminais, verdadeiras atividades-meio de uma atividade produtiva. Os 2 melhores exemplos que sempre cito são a Vale e a PETROBRAS, que não teriam a dimensão de empresas globalizadas, mundiais, sem a possibilidade de terem terminais de uso privativo. Apenas essas duas empresas movimentam mais de 300 milhões de toneladas por ano, o que não seria possível se fosse para os portos públicos. Além



disso, as cargas de elevado valor agregado, que vão em contêineres, afetariam os portos públicos.

Então, no caso dos terminais de uso exclusivo ou misto, o Ministério dos Transportes, a quem competia fazer adaptação, adaptou mais de 80 terminais aos parâmetros da nova lei — porque essa era a determinação, como veremos adiante.

Os contratos de arrendamento dependiam das Companhias Docas, que, na época, estavam totalmente desestruturadas. Os portos do Brasil estavam sucateados e praticavam os preços mais elevados do mundo. Então, o Congresso precisava encontrar medidas urgentes para colocar o sistema portuário brasileiro em pleno funcionamento. Ele adotou, tanto para contrato de arrendamento quanto de adesão, 18 cláusulas, estabelecendo direitos e obrigações do arrendatário e do poder concedente, impondo sempre a renegociação, inclusive do equilíbrio econômico-financeiro, Dr. Mário.

Essa estrutura da administração portuária, para as senhoras e os senhores verem, mudou. Criou-se o Conselho de Autoridade Portuária, formado pelos Governos Federal, Estaduais e Municipais, operadores portuários, trabalhadores e usuários. Quatro blocos contemplam todos os segmentos da sociedade com interesse e responsabilidade para com os portos. Abaixo está a administração do porto.

Criou-se o Órgão Gestor de Mão de Obra, conselho de supervisão dentro do espírito amplamente democrático e participativo, que é requisito de uma República. Dele participam o setor empresarial, um representante dos operadores, um dos trabalhadores e um dos usuários dos portos.

Agora, quero enfocar e deixar claro 2 verdadeiros dispositivos mandatórios, por meio dos quais o Congresso determinou à administração pública que procedesse à adaptação de todos os contratos, das concessões e autorizações, para possibilitar a continuidade dos investimentos nos portos, que estavam quase paralisados àquela época.

O art. 48 da Lei nº 8.630, de 1993, estabelece:

“Art. 48. Os atuais contratos de exploração de terminais ou embarcadores de uso privativo deverão ser adaptados, no prazo de até cento e oitenta dias, às disposições desta Lei,

[P11] Comentário: Sessão:0462/10
Quarto:11 Taq.:Wanessa Melo Rev.:



assegurado aos titulares o direito de opção por qualquer das formas de exploração previstas no inciso II do parágrafo 2º do art. 4º desta Lei”.

Mas esta Casa, não satisfeita com o dispositivo, estabeleceu ainda o art. 53, para deixar claro o comando que o Congresso Nacional estava dando ao Poder Executivo, pois sentiu a necessidade extrema de dar condições à continuidade dos investimentos e dos serviços portuários, tão fundamentais para o desenvolvimento do País.

Aí, estabeleceu o art. 53:

“Art. 53. O Poder Executivo promoverá, no prazo de cento e oitenta dias, a adaptação das atuais concessões, permissões e autorizações às disposições desta Lei”.

O fato de o Poder Executivo não ter cumprido tudo dentro de 180 dias não lhe tira a responsabilidade, muito menos o direito, de ver os respectivos contratos adaptados. Seria muito fácil se as autoridades pudessem fugir das responsabilidades, pois elas não podem alegar sua inércia em defesa própria.

O que ocorreu? O Ministério dos Transportes, na época, a quem competia adequar os contratos de terminais de uso privativo, adaptou, como já disse às senhoras e aos senhores, mais de 80 terminais de uma hora para outra. A maioria deles nem tinha autorização. Antes de 1993, tal era a desordem do setor portuário que se davam autorização e permissão, era tudo muito nebuloso, incerto e sem maior segurança jurídica. Mesmo assim, algumas empresas investiram porque terminais ou portos são fundamentais para qualquer atividade econômica quando depende do comércio exterior, quer para exportar, quer para receber insumos.

Este quadro mostra outro fator que deve ser considerado, embora saiba que a ANTAQ e a SEP estão trabalhando no sentido de agilizar a questão. Trata-se de trabalho apresentado há 2 anos, em seminário do Tribunal de Contas da União. O *slide* foi feito pelos presidentes de Companhias Docas para mostrar como estamos muito burocratizados no processo de licitação. Eles chegaram à conclusão, apresentada ao TCU, de que, para licitar terminal, até a sua conclusão, demoram 36



meses. Foram contestados — inclusive por mim, na época. Levam 5 anos para licitar, repito. O País não pode esperar 5 anos.

Sei que o Dr. Giovanni está trabalhando duro, assim como a ANTAQ também está trabalhando duro, no sentido de reduzir, mas nós conhecemos como funciona. O próprio Ministro dos Portos encaminhou um projeto de lei a esta Casa, que foi fundamental, estabelecendo a dragagem de 5 anos, prorrogáveis por mais 1, que era uma grande necessidade. Excelente! Mas na implementação, o Poder Público tem dificuldades com a sua própria burocracia: ou é exigência do meio ambiente ou é isso ou aquilo. Enfim, a coisa não anda na velocidade de que precisamos.

Quero deixar muito claro, no que diz respeito ao pleito da ABTP, que vem de muitos anos, com muitas promessas — começou com o Ministério dos Transportes, depois veio a criação da ANTAQ, a criação da Agenda Portos, pelo Presidente Lula, com as melhores das intenções, depois veio a Secretaria Especial de Portos —, que esse assunto continua sem solução, embora há clareza nos 2 dispositivos.

Então, Sr. Presidente, se continuarmos a aceitar que, neste País, as coisas sejam feitas pela metade e que a lei não seja igual para todos, vamos ter de abandonar o nosso conceito de que estamos em um país republicano — porque a república exige igualdade para todos, quer perante a elaboração da lei, quer na hora de sua implementação.

Qual o pleito da ABTP para essas 10 grandes empresas — que significam 13 terminais, além de outra com 2 terminais — fundamentais para o abastecimento deste País e para o comércio exterior? Em primeiro lugar, terminais em funcionamento. Aí, contestando o Dr. Márcio, se não foi ajustado, não é culpa do empresário. Ele está cumprindo com o seu dever. Mais importante do que licitar é funcionar, é poder atender às necessidades da exportação e da importação brasileiras, é gerar riqueza e emprego. Essa é a maior responsabilidade dos empresários brasileiros. Esses empresários, sejam de empresas privadas, sejam de empresas públicas, estão atendendo a esse primado de exigências de um país como o nosso. Eles devem estar adimplentes com as suas obrigações. Há um preceito jurídico que diz o seguinte: se o inquilino continua morando no prédio e o locador recebendo o valor do aluguel, há uma continuação automática do contrato. Se há alguém mais interessado, mais preocupado, mais necessitado de estar em



harmonia com o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto e com as exigências ambientais é o próprio administrador do porto, que seja de uso privativo, que seja de uso público, porque ele sabe das consequências.

Aceitação plena das 18 cláusulas contratuais impostas pela Lei dos Portos. Outra questão: ninguém quer um favor especial.

Dr. Mário, há aceitação plena de todas as empresas que a administração pública cumpra 2 dispositivos. Primeiro, que haja renegociação dos valores do arrendamento com a administração do porto. Faz uma avaliação dos valores do arrendamento em cada área portuária e renegocia. Essa é a nossa proposta. Não estamos pedindo nenhum favor, nenhum benefício.

Segundo, quanto ao prazo, evidentemente que não estamos pedindo 50 anos a partir de hoje. Estamos pedindo isonomia em relação aos terminais de uso privativo, que têm contrato de adesão, durante 50 anos, a partir de 1993.

O nosso pleito é: 50 anos, a partir de 1993; e isonomia. Numa República, o princípio fundamental é a isonomia, a igualdade. **E** há uma disputa — e ainda bem que há —, uma concorrência entre terminais de uso privativo e terminais públicos. Mais do que justo, portanto, que se estabeleça essa isonomia nas condições contratuais. Até porque o setor público herdou erros, práticas obsoletas, custos, encargos, através da mão de obra e outros, e o Governo não buscou uma solução; ou, se tentou, não encontrou. Nós temos hoje em torno de 30 mil trabalhadores avulsos, sendo que 40% dessa mão de obra não tem condições de continuar, quer por questão de idade, quer por questão de saúde. A Previdência Social, por intermédio do Ministério do Trabalho, que poderia estar, desde 1993, resolvendo essa questão, como determinam a Lei dos Portos e a Convenção da Organização Internacional do Trabalho, ratificada por este País, não está fazendo absolutamente nada. Isso está emperrando, está gerando custos, os quais são sustentados por esses terminais públicos dentro dos portos.

Então, é mais do que justo, mais do que necessário que se estabeleça essa isonomia. Não queremos nada, Presidente, que não seja a aplicação da lei, que foi desrespeitada. Esta Casa tem que nos ajudar, no sentido de se impor para que os seus atos normativos sejam cumpridos. Senão, estaremos quebrando a hierarquia



das leis — uma resolução vai alterar uma lei —, e estaremos invadindo a competência desta Casa.

Eu estou agregando um pouco o tempo que foi dado à ANTAQ — 3 falaram aqui, Sr. Presidente — e estou chegando ao fim.

Isto aqui é muito importante: a lei de concessões do serviço público, que se aplica parcialmente ao setor portuário, o qual tem uma lei específica, o regime especial... Trata-se da Lei nº 8.630, que diz o seguinte:

“Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.”

Os grandes especialistas de Direito Público e de Direito Administrativo dizem que a continuidade do serviço público é considerada premissa fundamental para a estabilidade social. Imaginem se esses terminais, por uma questão de licitação, ficassem parados durante 3 anos, 4 anos. Logo haveria um “desinvestimento” — o que vamos examinar logo em seguida.

Quanto a essas licitações urgentes, há outro aspecto: o Poder Público, a administração pública se viu atraída, porque, quando se faz a licitação, estão cobrando pela concessão. Isso é um erro neste País. Enquanto americanos, argentinos, europeus, chineses estimulam os investimentos, sejam estatais ou privados, aqui no Brasil se cobra a concessão. Recentemente, foi feita em Santos a licitação de um terminal do agronegócio, na qual a empresa teve que pagar em torno de 280 milhões. Isso foi festejado no setor público. Eu pergunto: quem é que paga essa conta dos 280 milhões? Primeiro, o pobre do produtor, que produz com a maior eficiência a sua soja, os seus produtos. Só que o preço da soja é definido nos mercados internacionais, como ocorre com a maioria dos produtos. E ali começam a bater: quem trabalha vai ser punido por essa licitação, porque a empresa vai repassar. No fundo, nós, a sociedade, é que pagamos, pois há geração de menos



emprego e, portanto, de menos riqueza. Com este clima que se apresenta hoje, como as empresas vão investir? Como as empresas vão fechar contratos, se daqui a 1 ano termina o prazo e não há uma definição? Ou, se se partir para as licitações, quando é que elas vão ser concluídas? Assim não há como fechar contrato, não há como continuar investindo. Mesmo assim, Sr. Presidente, há empresas investindo, porque acreditam no País, acreditam na ANTAQ, acreditam na SEP e acreditam nesta Casa. Mas há pior: há uma descontinuidade do serviço, há afastamento de empresas. Empresas sérias começam a sentir essa desorganização, a falta de cumprimento de lei — e lei nacional, aprovada pelo Congresso Nacional. Não se respeita.

O tempo passa e não há solução para esses problemas. E isso afasta os bons investidores. Vão investir lá... Isto quem me passou foi uma entidade: há empresas que estão saindo daqui para investir na Argentina, na Europa, nos Estados Unidos, onde as regras são mais claras e as decisões são mais rápidas. Eu estou dizendo isso porque essa é uma culpa nossa. Não é só de "A", "B" ou "C". Nós somos todos culpados disso.

Prejuízo para o usuário. O usuário hoje quer fechar contrato, precisa aumentar... Então o Brasil está em excelente momento. A agricultura está estourando, os setores de mineração também, assim como os setores de siderurgia, de contêineres, por exemplo. Nós estamos em um grande momento. Então, para que nós vamos trancar a passagem, impedir por questões burocráticas? Ora, a burocracia tem que dar preferência e eficiência àquilo que nos vai desenvolver.

Perdas e retração dos investimentos acarretam alta dos preços portuários. Todas essas licitações vão impactar sobre os preços dos produtos, porque os preços do setor portuário vão subir. Claro, pagava-se 280 mil para... Vai-se tirar de onde esse preço?

Perdas de emprego. Este é um problema sério. Porque, vejam, isto é um dado, um estudo feito pela ONU: cada contêiner movimentado no porto gera na cidade 5 empregos. E nós estamos na contramão, estamos caminhando no sentido de não gerar mais empregos.

Ações judiciais. Porque, senhoras e senhores, se nós queremos construir um país do futuro, olhar com orgulho para nossas futuras gerações, nós temos que



deixar para elas um país melhor, mais desenvolvido, acima de tudo um país que respeite as leis, um país que, quando o Congresso baixe uma lei, saberá respeitá-la, cumpri-la.

Em um país decente, o cidadão defende os seus direitos. Essas empresas, certamente, vão se defender. Interessa a quem essa questão judicial? Porque não interessa às empresas. Elas vão se defender. Interessa ao Governo? Também não interessa, porque vai atrasar todo um processo.

Art. 37 da Constituição. Aqui o Congresso inseriu o termo *eficiência*:

“Art. 37 A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade” — que é cumprir a lei — “, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência (...)”

Então, são princípios constitucionais. E também isonomia, que é um requisito de qualquer república que se digne, que faça jus ao nome. Porque todos são iguais perante a lei. Mas dizem: os terminais privativos merecem adaptação e os nossos arrendados não. Ora, se o Governo está dizendo, toda a hora, que quer priorizar o porto público, que inclusive tem mais encargos, como foi mostrado aqui... Porque tem mais de 10 Ministérios que atuam no porto público, o que gera tempo improdutivo, com impacto nas operações, que têm um contingente de trabalhadores que o Governo deveria estar ajudando a resolver, porque isso onera o operador portuário. Porque nada adianta comprarem equipamentos sofisticados se não têm condições de treinar essa mão de obra. Porque essa mão-de-obra, como disse, mais de 40% dela não têm condições nem de ser treinada. Deveriam estar aposentados.

Eficiência. Quer dizer, quando foi incluído aqui pelo Congresso Nacional, na Constituição, a expressão eficiência, isso visou a quê? Atenuar essa rigidez estrutural do setor público, dar mais flexibilidade, sem se desrespeitar a lei.

Uma delegação, uma parceria entre o setor público e o privado, esta é a finalidade da eficiência.

Economicidade. Esta é outra expressão. Significa a continuidade do serviço e o retorno mais rápido possível à sociedade. É para ser pragmático. O que interessa ao País? A filigrana burocrática terá o cumprimento da lei.



Então, eu digo para as senhoras e para os senhores o seguinte: se cumprirem a lei, os arts. 48 e 53, nós resolveremos essa questão. Se der os 50 anos, a partir de 1993, ou, como se fez com mais de 80 terminais... Porque nós não estamos pleiteando isonomia dos atuais contratos, objetos de licitação; nós estamos voltando ao passado, porque lá no passado é que houve o descumprimento da lei. Foi lá no passado que não se deu o tratamento igualitário. E o que me chama a atenção é o seguinte: logo para o setor público... Porque eu vejo aí os órgãos públicos sempre dizendo que a nossa prioridade é o porto público. Pois esta é a oportunidade de corrigir e de mostrar efetivamente que o Governo está apoiando o setor público.

Vejam, eu selecionei algumas frases de grandes juristas que estudam essa matéria e que estão olhando o Direito Administrativo Moderno. Temos que nos libertar das amarras do passado. Então, não é só por meio da licitação que se pode assegurar a moralidade, a isonomia, a impessoalidade e a indisponibilidade do interesse público. Tudo isso se pode conseguir por meio de uma negociação com as autoridades do Governo, desde que respeitando esses princípios. Por que só por meio de licitação? Porque sabemos que há muitas licitações que acabam questionadas na Justiça e que têm sérios problemas.

Celso Ribeiro Bastos, em *Tendências do Direito Público*, diz assim: “O que se deve proteger é o interesse público e não a licitação”. E interesse público é aquele que realiza os objetivos fundamentais, como o desenvolvimento do País. Esse é que é o interesse público. Não precisamos consultar o Oráculo de Delfos para saber o que é interesse público. Até há pouco tempo, aqui no País, isso era muito reservado à área pública, como se só a área pública soubesse o que é o interesse público. Ora, interesse público está na Constituição. Significa gerar riqueza, empregos, dar um padrão elevado ao cidadão brasileiro. Esses são os interesses públicos a serem preservados. Mas só se consegue isso por meio do desenvolvimento. E, para se conseguir desenvolvimento, o sistema portuário brasileiro é fundamental para que continuemos reconquistando mercados internacionais.

Finalizando, Sr. Presidente, diz o jurista: “O intérprete sempre terá em vista o fim da lei, o resultado que a mesma precisa atingir em sua atuação prática”.

Esta foi a intenção da Lei nº 8.630/93: adaptar todos os contratos para dar possibilidade à continuidade dos serviços portuários. A partir da adaptação e da



fluição dos prazos estabelecidos, aí se aplicam todas as regras da nova lei. Mas sem exigir que já se faça licitação a quem tenha direito a ser readaptado — isso está claro. A quem está bem intencionado, a quem tem bom senso, a quem quer ver esse País crescer, o que é elementar. É uma questão de justiça.

Ao finalizar, lembro que existe um velho princípio jurídico, o de que as leis não contêm palavras inúteis. Estão escritas, então estão válidas.

Então, se esses dispositivos não tiverem o seu cumprimento integral, o poder público tem oportunidade de fazê-los cumprir e, assim, corrigir uma injustiça.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Agradecendo ao último expositor, Sr. Wilen Manteli, vou passar, então, ao debate.

Concedo a palavra ao Deputado Carlos Brandão, autor do requerimento da presente audiência pública, para que, no prazo de 10 minutos, que pode ser prorrogado, faça suas perguntas.

O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO - Sr. Presidente, quero cumprimentar a representante da Secretaria de Portos, bem como os representantes da ANTAQ, do Tribunal de Contas da União, da Associação Brasileira de Terminais Portuários.

Para começar, lamento a ausência do Secretário de Portos — porque, a nosso convite, ficou acordado que não seria convocação, mas, sim, um convite. E aqui nos manda a sua assessora jurídica. Como também lamento a ausência do Diretor-Geral da ANTAQ.

Acho que por aí a nossa audiência pública já começa a perder um pouco da força no momento em que a gente não tem presentes as maiores autoridades para responder pelas devidas repartições. Então eu acho, Sr. Presidente, que aquela nossa proposta de fazer um requerimento convocando... Isso prova que não tem sentido o convite. O convite, simplesmente... Inclusive V.Exa. pediu que a gente mudasse para convite. Mas isso, acho, desqualifica um pouco, e aqui não desmerecendo os representantes. Porque a gente entende que eles não têm autoridade para responder a todas as perguntas que a gente entende fazer.

O que constatamos aqui, pela brilhante apresentação do TCU, é que há uma grande falta de planejamento.



Vimos aqui a defesa da legislação, aprovada por esta Casa. Mas me parece que não tem muito sentido essa legislação. Porque a gente aprova as leis e elas não são cumpridas por falta de planejamento.

Ora, se um contrato é feito para 15 anos e demora algum tempo para que seja feita a licitação, que se faça com antecedência. Que com 10 anos já se possa fazer um planejamento. Por quê? Porque o movimento dos postos vai aumentando e outras empresas desejam participar da licitação. Só que assim ficam fora do processo.

Isso favorece também o privilégio. Qual? O privilégio de renovar os contratos com aquelas que lá já estão. Às vezes, umas que estão fora são até mais competitivas, mais eficientes, mais competentes; contudo, é mais fácil renovar o contrato com as que lá já estão. Isso é privilégio, o que fere a legislação.

Por outro lado, temos a questão dos preços com que foi feito esse contrato. Falo de realinhamento dos preços, da movimentação de carga e descarga naqueles terminais que foram arrendados. Isso favorece, porque, muitas das vezes, esses contratos foram feitos com base em preços antigos; e não está havendo revisão dos preços.

Portanto, Sr. Presidente, eu gostaria de fazer uma pergunta à Sra. Geneide. Gostaria de saber se ela nos pode informar quantos contratos existem hoje nos portos brasileiros. Em que situação estão esses contratos? Quantos estão vencidos e quantos estão por vencer? E que tipo de planejamento está sendo feito para que seja feita a licitação? Até porque, provavelmente, o que a reportagem aqui diz é que já existem contratos vencidos e que vão vencer muitos outros no ano que vem. Ora, se esses que estão vencidos... Pergunto se está havendo algum planejamento para se fazer a licitação. E, sobre aqueles que vão vencer ano que vem e em 2012, já estão pensando em renová-los ou vão chamar os arrendatários para negociar a renovação verbalmente?

Eu acho que isso é privilégio, que isso fere a legislação. E isso fere a gente, que fez essa legislação. E cabe aí, ao Ministério Público, ao Tribunal de Contas da União cobrar punição. Porque nós não somos aqui responsáveis por isso. Elaboramos a lei e cobramos que essa lei seja cumprida.



Então, portanto, eu quero passar a palavra à Sra. Geneide para que ela nos informe. Porque realmente... Aqui o que ela teceu no comentário foi apenas essa questão de medida provisória. Eu acho que ela foi muito sucinta com relação a esta audiência pública que nós estamos tratando. Ficou muito evasivo. É preciso entrar mais na raiz dessa questão, no que diz respeito aos contratos. Quantos contratos existem, quantos estão vencidos e quantos estão por vencer? Digo os mais próximos, ano que vem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Com a palavra a Sra. Geneide Machado Siqueira.

A SRA. GENEIDE MACHADO SIQUEIRA - Boa tarde, Deputados.

Primeiramente, quero dizer que, com relação aos quantitativos, da forma que o senhor me questionou, eu não tenho condições de fornecer no momento. O que eu sei, dentro do âmbito em que eu atuo, que é na área jurídica, é que atualmente, — permita-me, doutor — é até matéria que, talvez, possa me dar esses dados com mais precisão. Só uma centena, eu acho, existe de contratos, hoje, com essa situação em que foram celebrados. Agora, quais os quantitativos de vigentes, os que já estão com os seus prazos vencidos, os que foram prorrogados com base na resolução da ANTAQ, isso eu não sei pontuar no âmbito estatístico. O que eu sei é que hoje existe aproximadamente uma centena de contratos nessa situação, por terem sido celebrados anteriormente à Lei nº 8.630, de 1993. Eu não sei dizer a situação pontual de cada um, qual o quantitativo dos que estão vigentes, ou os que estão com o prazo expirado, ou dentro da situação dos arts. 1º e 2º da Lei nº 525, da ANTAQ. Isso eu não sei pontuar.

A Secretaria Especial de Portos, como falei inicialmente, em observância às orientações do Tribunal de Contas da União, e considerando as ações determinadas pelo órgão regulador através de suas resoluções, é o órgão responsável pelas políticas e diretrizes do setor, com vistas a realmente pacificar todas essas divergências existentes hoje e citadas aqui. Acreditamos que até o excesso de normatização em cima de um artigo legal gerou várias situações e momentos distintos para iguais que acabaram se tornando desiguais. O Ministro Brito, em observância a tudo que foi dito aqui, até mesmo pelo Dr. Manteli, e em respeito aos princípios constitucionais, legais e de direito, buscou junto ao órgão, no âmbito da



Administração Pública Federal, pacificar de forma definitiva essas divergências hoje existentes sobre a matéria.

Pois bem. Qual a posição da Secretaria em relação ao órgãos que ela supervisiona? Eles têm autonomia, porque são empresas de economia mista e gestores desses contratos, como são as Companhias Docas. Na condição de órgão supervisor, ela orienta a que sejam observadas todas as diretrizes do órgão regulador e do Tribunal de Contas da União. Inclusive, com relação a esse relatório, como já foi dito pelo Dr. Giovanni, da ANTAQ, saiu publicada a criação de uma comissão no *Diário Oficial* da União, com representantes da SEP e da ANTAQ, no sentido de cumprir todas as deliberações do TCU. E essa comissão, pelo que me foi passado inclusive, já tem um planejamento de atuação com relação ao atendimento de todos os fatores apontados pelo TCU em seu relatório.

Agora, é sabido por todos que a Secretaria é um órgão recente e tem ainda uma estrutura diminuta. Estamos tentando e, graças a Deus, tendo êxito em algumas situações para inibir ou até mesmo fazer com que desapareçam do cenário essas situações que existem há décadas. A atuação do Ministro Pedro Brito é no sentido de que essas soluções sejam feitas, obedecendo-se aos princípios legais e constitucionais. Essa é uma situação que exige realmente uma posição pelo nosso órgão no âmbito da Administração Pública Federal, que é a AGU, para pacificar, porque há muita divergência.

O SR. GIOVANNI CAVALCANTE PAIVA - Permitam-me uma colaboração.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Pois não.

O SR. GIOVANNI CAVALCANTE PAIVA - Hoje, nós temos 131 terminais de uso privativo no Brasil, e são 2 as estações de transbordo de carga. Quanto aos arrendamentos, não temos os números exatos, mas adianto que são cerca de 340 arrendamentos. Guardadas as devidas proporções, vamos dizer que o Porto de Santos, logicamente, tenha um número bem maior que o do Porto de Itaquí. Então, assim espalhado, o número é em torno de 340. O TCU, através do Acórdão nº... Ajude-me, Francisco, a lembrar do número! Antes desse acórdão, a ação da ANTAQ já era a de cadastrar todas as autoridades portuárias num sistema que estamos criando para facilitar o acesso. Estamos atualizando tudo isso não só para o uso da ANTAQ, como também da comunidade portuária, inclusive a SEP. Aliás, estamos

[p14] Comentário: http://www.mi.gov.br/communicacao/galeriadeimagens/2006/index.asp?gina_galeria=\\claudia_marcia



perguntado às autoridades portuárias associadas à SEP e àquelas que não o são sobre os terminais de uso privativo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Continua com a palavra o Deputado Carlos Brandão.

O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO - Aqui, pela denúncia da *Folha de S.Paulo*, observamos... Era exatamente isso que nós gostaríamos de constatar. Há 328 terminais em portos públicos, explorados por meio de contratos de arrendamento, em sua maioria pela iniciativa privada ou por empresas de economia mista. E há vários contratos vencendo: 14 neste ano e 12 no ano que vem.

Então, eu volto à questão do planejamento: 14 contratos estão vencendo neste ano e provavelmente vão entrar no processo de prorrogação. Aí entra a questão dos preços, que não são realinhados, embora a movimentação no momento em que foi feito aquele contrato fosse bem menor do que a atual. E há também os 12 contratos que vencerão no ano que vem.

Portanto, a minha colocação, a minha preocupação é com pensamentos como o externado aqui pelo Sr. Wilen Manteli: ele defende a lei, mas, ao mesmo tempo, afirma que o Brasil não pode parar. Mas não pode parar e pode deixar de cumprir a lei?!

[p15] Comentário: Conferido. O.k. Bibi.

Eu acho que lei tem de ser cumprida. E, porque o Brasil não pode parar, nós temos que ter um planejamento com antecedência. Senão, todas as vezes em que um contrato desses vencer, a pretexto de o Brasil não poder parar, ele será renovado.

Vocês veem, por exemplo, a gestão pública numa repartição. Vou dar o exemplo da compra de combustível para a movimentação dos carros de uma repartição. Você faz a licitação em janeiro, para o ano. No final do ano, acaba o orçamento e aquele contrato vence. Em janeiro do ano seguinte é novamente feito um contrato. Ora, se não há um planejamento para se fazer uma nova licitação em janeiro, o que acontece? Nós prorrogamos o contrato com o mesmo posto ou firmamos contrato com o posto de um amigo — e isso é privilégio.

É isso que nós estamos condenando. Nós não queremos que os portos parem; não os queremos engessar. Mas queremos que seja cumprida a lei. E, para



que seja cumprida a lei, nós precisamos, com uma certa antecedência, de um planejamento.

Eu gostaria de saber da ANTAQ como está a posição da Agência com relação a esse relatório e aos acórdãos do TCU. Como a ANTAQ espera resolver a proposta feita pelo TCU, que tem prazo? O TCU deu prazos, que já venceram, e nós precisamos...

O SR. GIOVANNI CAVALCANTE PAIVA - Não, não venceram.

O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO - ...e nós precisamos saber o que a ANTAQ realmente vai fazer. Porque, a exemplo do que acontece com a ANTAQ, está aí a Secretaria de Portos no mesmo processo.

Enfim, para que serve a ANTAQ? Não é uma agência fiscalizadora? Então, se ela tem a função de fazer cumprir as leis, que dê o bom exemplo dentro de casa.

Eu gostaria, se houvesse mais tempo, Sr. Presidente, de ouvir somente a resposta com relação ao TCU: saber se eles já cumpriram o prazo, se já responderam às diligências do TCU, ao acórdão do TCU.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Com a palavra o Sr. Giovanni Cavalcante Paiva, representante da ANTAQ.

O SR. GIOVANNI CAVALCANTE PAIVA - Eu vou me permitir, até para esclarecer ao Deputado Carlos Brandão, dizer que as autoridades portuárias, pelo dispositivo, 24 meses antes de vencido o arrendamento, têm de se pronunciar junto ao arrendatário; e o arrendatário tem que se pronunciar perante a autoridade portuária, dizendo se tem interesse de renovar o contrato na primeira pernada do arrendamento. Isto posto, o contrato tem que ser reequilibrado financeiramente. Todos os bens têm que ser... Aquilo que estiver dentro do contrato tem que ser revertido ao porto, e daí então se faz o reequilíbrio do contrato para novos valores de outorga.

Isso é para ser feito, e a ANTAQ tem trabalhado em cima disso. Em razão do descumprimento das regras pelas autoridades portuárias, nós temos uma centena — eu não sei exatamente quantos, mas temos esse número lá, para melhor informar — de processos contenciosos multando essas autoridades por não estarem fazendo isso.



Acerca da paralisação colocada pelo Manteli, nós estamos adotando alguns procedimentos do tipo: venceu o período e a autoridade portuária não fez gestão junto àquele arrendatário para fazer o arrendamento ou a nova licitação, a licitação vai ser feita, o serviço não vai parar; é feito um contrato emergencial de pelo menos 180 dias, renováveis por mais 180, de forma que, nesse período, seja feita a licitação.

Há 3 meses adotamos o seguinte critério: que seja feita a reversão de bens. Ou seja, com os bens já revertidos à União, parte-se para um contrato emergencial, a fim de possibilitar a execução do certame sem prejuízo do serviço. Eu poderia até nominar alguns aqui, mas não vem ao caso.

Em relação ao TCU, alguém disse que o prazo venceu. Não, não venceu. Temos 120 dias para um acórdão e 180 para outro, se não me falha a memória. De qualquer forma, a ANTAQ formou um grupo de trabalho multifuncional, usando as Gerências de Regulação e de Portos Públicos e a Secretaria Especial de Portos, por intermédio do Dr. Augusto Wagner. Foi apresentado um cronograma ao TCU, com reuniões semanais para efetivar cada item desses, inclusive com termo de referência para tarifa, elaboração de vários sistemas para cadastrar todos os arrendamentos e verificar a situação de cada um deles: quais estão para vencer, quais já estão com seus processos licitatórios em curso etc.

Isso pode ser constatado na ANTAQ, se necessário.

O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO - Sr. Presidente, para concluir, gostaria que a ANTAQ mandasse para esta Comissão os acórdãos do TCU e também informasse a situação de todos os contratos vencidos e a vencer, para que possamos fazer uma análise e, depois, dar continuidade a esta audiência pública. Pelo visto, os representantes dos órgãos aqui presentes não dispõem dessas informações.

O SR. GIOVANNI CAVALCANTE PAIVA - Desculpe-me, mas, nesse caso, até o diretor sabe menos que nós, da área técnica. Quero dizer a V.Exa. que estamos fazendo o cadastro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Sr. Giovanni, como disse o Deputado Carlos Brandão, ou fazemos o pedido por meio de requerimento votado



na Comissão, ou V.Sa. se encarrega desde já de atender à solicitação do nobre Deputado.

O SR. GIOVANNI CAVALVANTE PAIVA - Para que não seja uma solicitação em vão, devo dizer que só podemos entregar o material com precisão quando fizermos o levantamento completo, como vimos fazendo ao longo do ano. Temos, sim, um levantamento da situação, mas há mesmo com as autoridades portuárias alguns contratos ilegais e mesmo alguns que elas não conhecem. Se V.Exas. quiserem ir a qualquer autoridade portuária para perguntar sobre o número de arrendamentos, nem todos conseguirão informar com precisão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Então, é uma total desorganização!

O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO - A ANTAQ não tem um controle dos contratos?

O SR. GIOVANNI CAVALVANTE PAIVA - Eu não diria que total. Coloquem-se na nossa posição.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Vamos aguardar a remessa da solicitação no prazo de 8 dias. Caso contrário, encaminharemos um requerimento de informações ao Sr. Ministro.

Vou passar a palavra ao primeiro inscrito, Deputado Devanir Ribeiro.

O SR. DEPUTADO DEVANIR RIBEIRO - Sr. Presidente, representantes da ANTAQ, da Secretaria Nacional de Portos, do Tribunal de Contas da União, demais membros da Mesa.

A informação que recebi quando o Deputado Carlos Brandão perguntou por que o Ministro e o Secretário não compareceram é de que os 2 estão viajando para a Letônia e a Rússia. Soube também que o convite tinha data determinada e que, portanto, não poderia ser cumprido. Quando determinarmos uma data, precisamos saber a quem estamos convidando, a fim de dar um prazo mais longo, ou não, se quisermos urgência, sem fazer concessões.

Às vezes, fico constrangido. Realizamos audiências públicas sem obter informações. O representante do Tribunal de Contas da União leu aqui um documento. Serão necessários no mínimo 2 dias de leitura para eu me inteirar do assunto. Não adianta colocar ali no painel. Para o técnico que está explicando é



tranquilo. Mas como vou absorver tudo em 5 minutos, pensando em 10 coisas? Tenho que ir à CMO, porque o Ministro do Planejamento está lá falando a respeito da Lei de Diretrizes Orçamentárias, que resolve ou complica o nosso problema no ano que vem.

Fico mordido com esse negócio! É assim: audiência pública a ser agendada que preste esclarecimentos sobre supostas irregularidades na prorrogação dos contratos. Eu posso supor tudo! Alguns membros da Mesa disseram aqui que a imprensa diz o que bem pensa. Se tivéssemos poder para convidar os jornalistas para virem até aqui, pediríamos a eles que explicasse o porquê de citarem “supostas irregularidades”, porque só eles sabem. E, se ninguém sabe, como é que vamos saber? O departamento jurídico, a assessoria jurídica não sabem. Eles disseram que não há irregularidades.

O representante dos arrendatários deu uma aula sobre a lei. Lei é lei! E não é para nós que ele tem de falar isso. Nós fazemos as leis. A Justiça é que determina a lei. Caso surja um fato contundente que seja provado, aí, sim, convocamos. Quando não temos conhecimento e o fato é baseado em entrevista ou reportagem, como é o caso, deveríamos ter pedido antes à ANTAQ informação sobre o número de arrendamentos, quantos foram regularizados, quantos foram prorrogados por 25 anos e mais 5 até 50, pela nova lei, e quantos ficaram para trás. Temos que ter essa conformidade, até para que, junto com nossa assessoria técnica, vejamos se existem mesmo irregularidades, ou não. Do contrário, ficamos aqui trocando palavras.

Ouvi atentamente o bom tribuno, representante da Associação, que evocou vários juristas. Quero saber mesmo é se a lei está ou não sendo aplicada, e se houve privilégios. Embora a matéria seja capciosa e o requerimento fale em supostas... Ora, o que quer dizer supostas? Não sei o que quer dizer supostas. Supostas pode ser tudo e pode não ser nada!

O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO - Quando falamos em supostas irregularidades, é uma grande oportunidade para esclarecermos. A audiência é exatamente para esclarecer se elas são supostas ou não. Não é uma acusação. Ninguém está acusando.

[p16] Comentário: Sessão:0462/10
Quarto:20 Taq.:Waldeciria Rev.:



O SR. DEPUTADO DEVANIR RIBEIRO - Então, devemos analisar o seguinte: se houve uma lei de 2003 e, como foi dito aqui, alguns correram e regularizaram a situação dentro do prazo de 180 dias, e outros entraram na Justiça — e essa pendenga vai longe —, precisamos saber se isso é culpa da Justiça, que demorou para julgar. Vamos ter que convocar representantes da Justiça. Direito à justiça todos nós temos.

O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO - Mas foi convocado o Ministério Público.

O SR. DEPUTADO DEVANIR RIBEIRO - Não, Ministério Público não é Justiça. Justiça é outra coisa. Ministério Público é outro órgão. Justiça é outro departamento.

Para não polemizar, Sr. Presidente, acho que deveríamos ter feito algo como isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Vou repassar e, depois, vou lhe informar.

O SR. DEPUTADO DEVANIR RIBEIRO - Pergunto o que para mim já está respondido: há irregularidades? Não há. Poderá haver? Porque perguntaram aqui sobre se poderiam regulamentar isso por intermédio de medida provisória. Quando tem BRASKEM, PETROBRAS, tudo salta aos olhos; eles ficam piscando. Todos sabem que a situação é complicada. E jabuti não sobe em árvore sozinho: ou é enchente ou mão de gente!

Temos que analisar a situação com carinho. Se primeiro tivéssemos feito um requerimento de informações, consolidado as informações tecnicamente, e um de vocês dissesse que não há nada errado, iríamos provar que tem sim, que havíamos encontrado. Poderíamos até discutir sobre quem tem razão. Mas é que encontramos irregularidades.

Enquanto isso, ficamos aqui trocando ideias: a lei é boa, ou ela tem que mudar. Mas tem de ser aplicada. Pelo tempo que tem desde que aprovada, acho que tem que mudar outra vez, porque os portos são outros e as condições, também.

Fico muito constrangido, Sr. Presidente, por não podermos contribuir nem sair daqui esclarecidos. Se o Tribunal de Contas e a ANTAQ nos enviarem a situação



existente hoje de fato, talvez numa próxima audiência pública possamos estar mais preparados.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - O Deputado Carlos Brandão, autor do requerimento, teve o cuidado de — e o parabenizo por isso —, na reunião da última quarta-feira, solicitar a presença de membros do Tribunal de Contas da União justamente para tomar pé da situação. Houve, sim, essa prévia antes da audiência pública. O Deputado Fernando Gonçalves também compareceu. Não sei se os outros Deputados. Isso foi numa quinta-feira. Estiveram aqui membros do Tribunal de Contas justamente para dar essa orientação. Agora, desculpe-me, eu estou presidindo a reunião. Não estou aqui para... Vou passar a palavra a outros inscritos. Não estou vendo uma total desorganização, mas está havendo uma total desorganização. Eu acho que, se não houvesse essa audiência, não iríamos saber dessa exposição feita aqui pelo Sr. Manteli que realmente as leis não estão sendo observadas, e mais ainda pela desorganização. Que me desculpem o representante da ANTAQ e da Secretaria. Eu acho que seria um dado preliminar para esta Comissão a resposta a essas perguntas feitas pelo Deputado Brandão.

Vou passar a palavra ao segundo inscrito, Deputado Alexandre Santos.

O SR. DEPUTADO ALEXANDRE SANTOS - Sr. Presidente, eu inicio, cumprimentando a Mesa e também o Deputado Carlos Brandão por trazer aqui este fato para que nós pudéssemos nos aprofundar neste assunto.

Já se ouve falar há muito tempo — e até mesmo pela reportagem nós vimos aqui — dos desvios de conduta na gestão dos portos. Eu fiquei estarecido pelo que foi dito aqui. O TCU, que faz um acórdão para a ANTAQ fazer os procedimentos que ela deveria fazer... Não precisava o TCU dar prazo. A lei é para ser cumprida por quem quer que seja. Nós somos fiéis cumpridores da lei. Nós não temos que arguir. A partir do momento em que é votada uma lei, ela tem de ser cumprida. E a partir do momento em que cessam os prazos, cessam as mudanças legais anteriormente estabelecidas, porque o Congresso Nacional estabelece outras. Portanto, o que estamos vendo, e acho que o Devanir tem razão, é que nós temos realmente que nos aprofundar neste assunto. Amanhã vou entrar com uma PFC, que já é preparatória de uma CPI, porque o caso requer uma CPI. São tamanhas as



barbaridades que eu ouvi aqui, que o próprio presidente da Associação vem afrontar o Congresso, pedindo que cumpramos a lei! Ora, o TCU está presente. Mas onde está o Ministério Público? Se é a AGU que está segura sobre a legalidade dos cumprimentos legais, vamos fazer um confronto com a AGU, e ver o que está havendo. O que não pode é alguém que tem um contrato não poder investir porque não tem segurança para o que fazer nem sobre o prazo que tem. Essas coisas têm que ser claras. Estamos num país que atualmente é um dos emergentes em termos de desenvolvimento. Não podemos ter incertezas por falta de gestão, por falta de cumprimento de regras. Temos que estar aqui fazendo com que as regras se cumpram. O Ministério Público já tem até, pelo que eu ouvi aqui, que começar a notificar todo mundo, porque quem não cumpre a lei tem que ser penalizado.

Portanto, eu acho que esta audiência veio muito a calhar. Temos que fazer confronto de contratos, procedimentos. Vamos fazer. Mas o que não se pode permitir é que *ad aeternum* fiquem esses posicionamentos, que nos estarrecem.

Quero agradecer ao pessoal da ANTAQ, que juridicamente aqui se posicionou muito bem. Agradeço aos representantes do TCU aqui presentes, e peço-lhes até que me remetam seus estudos, porque na proposição que vou fazer amanhã vou pedir toda a transcrição desta audiência, Sr. Presidente. E vou pedir que discutamos o assunto entre nós para vermos um caminho. Mas não vejo um caminho que não seja o de uma CPI, em face dos grandes prejuízos que podem dar ao Brasil. Não existe um agente portuário que possa fazer os investimentos que têm que ser feitos, neste País que está crescendo do jeito que está, se ele não tiver segurança no seu contrato. Aí vamos para a ilegalidade.

Não podemos permitir que o presidente da associação que representa todas essas empresas que têm contrato venha aqui exigir de nós o cumprimento da lei! É estarrecedor quando ele cita leis não cumpridas. E mais, quando vejo que o TCU deu um prazo por meio de um acórdão para que a ANTAQ faça aquilo que é de dever e de direito seu fazer.

Portanto, Sr. Presidente, eu queria agradecer a presença de todos aqui e dizer que fiquei encantado com o assunto, já que me deu oportunidade de fazer a defesa de todos os lados, da Associação Brasileira de Terminais Portuários, da ANTAQ, que vai ter instrumentos nossos de defesa permanente para que cumpram



o que lhes é de direito. Porque, senão, estão fazendo o quê lá? Estão fazendo o quê? E o que o TCU providencie uma parceria como Ministério Público, para notificarmos essas pessoas e fazermos imediatamente com que essas pessoas façam as suas justificativas aos tribunais, porque o que eu estou vendo aqui é um empurra-empurra, onde, no final, todos são lesados e ninguém tem direito de se encontrar agasalhado pela Lei Maior deste País.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Com a palavra o último inscrito como membro da Comissão. Depois concederei a palavra a um não membro.

Com a palavra o Deputado Ilderlei Cordeiro.

O SR. DEPUTADO ILDERLEI CORDEIRO - Sr. Presidente, Srs. Deputados, nobres palestrantes dos órgãos federais, Sr. Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários, faço minhas as palavras do Deputado Carlos Brandão, do Deputado Alexandre Santos, que também fez uma explanação de fundamental importância sobre as exposições de hoje.

A minha pergunta é simples e tomara que seja respondida: a ANTAQ, como agência reguladora, tem uma tabela de preços do que é cobrado para controlar o trabalho da associação, dos empresários, das empresas de terceirização, para cobrar dos navios de carga/descarga? Pergunto se existe alguma tabela, se a ANTAQ tem alguma tabela que controla esses preços. Se tem, já peço, de antemão, que a encaminhe para a nossa Comissão, para vermos como isso está, e sabermos se realmente estão sendo cumpridos esses preços dos nossos portos em nível nacional.

O SR. GIOVANNI CAVALCANTE PAIVA - Nós temos que falar de vários preços. Vamos começar então pelas tarifas portuárias, que são aquelas tarifas pagas em contraprestação do serviço.

As tarifas que são cobradas pelas autoridades portuárias, mediante essa prestação de serviço, são tarifas ligadas ao uso da infraestrutura que o porto disponibiliza para o usuário. Então, cada porto tem a sua realidade: portos que têm canal de acesso comprido, que têm um regime diferenciado de atracação. Então, em cada ponto as tarifas são estudadas e são reajustadas mediante solicitação dessas



autoridades portuárias, ouvidos os seus conselhos de autoridade portuária. E nós analisamos cada caso.

Com relação, agora, aos preços pagos pelos arrendatários pelo uso da área dessa infraestrutura. Então, cada contrato que está regular com a ANTAQ é estudado para se verificar o custo da locação da área e da movimentação que essa empresa, esse arrendatário faz no seu arrendamento. Essa área arrendada precisa ser utilizada; então por isso cada arrendatário tem um mínimo de movimentação a ser realizado. Isso chama-se MMC, como está posto na sua outorga. Então, isso existe.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Pois não, Deputado Ilderlei.

O SR. DEPUTADO ILDERLEI CORDEIRO - O senhor então poderia mandar para a nossa Comissão a relação de cada porto, a situação que vocês estão controlando. E, sobre esses preços, quando foram os últimos reajustes? Como isso está sendo feito.

O SR. GIOVANNI CAVALCANTE PAIVA - Poderíamos. Gostaríamos só de prazo para isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Se for o caso, Deputado Ilderlei, conforme proposto pelo Deputado Alexandre Santos, colocaremos em votação, amanhã, na reunião, requerimento de informação a ser encaminhado diretamente ao Ministro. Também já há proposta de fiscalização e controle (PFC) que não deixa, conforme disse o Deputado Alexandre Santos, a perspectiva de uma CPI.

Passo a palavra ao último inscrito, Deputado Geraldo Simões, do PT da Bahia.

O SR. DEPUTADO GERALDO SIMÕES - Sr. Presidente, Deputado Nelson Bornier; Sras. e Srs. Deputados; convidados expositores da ANTAQ; Dra. Geneide, representante da Secretaria de Portos; convidados do TCU, demais presentes, o que moveu a convocação desta audiência foi matéria da *Folha de S.Paulo* sobre a possibilidade de o Governo editar medida provisória para adequar os contratos antigos. A representante da Secretaria Especial já disse que isso não está na ordem do dia naquela Secretaria. Matéria da *Folha* tratou desse assunto, e a Secretaria



disse: “*Não, nós não estamos tratando disso*”. Para mim, encerrou-se aí o motivo da convocação desta reunião.

O problema, contudo, continua existindo, porque de fato é uma lei de 1993, é um marco legal, há um conjunto de contratos vencendo, e o Brasil foi surpreendido pela movimentação das exportações. Em muito pouco, dobrou, e todo o mundo sabe que 97% das mercadorias passam pelos portos. Está faltando porto.

É boa a interpretação do TCU, mas ele é um órgão auxiliar do Congresso Nacional. Há a lei aprovada pelo Congresso Nacional. A ANTAQ regula o serviço com base na legislação aprovada por esta Casa. Acho que a questão não é tão grave a ponto de haver uma CPI, que, na minha avaliação, vai atrapalhar mais ainda. Há os holofotes, o período eleitoral. Eu mesmo vou querer fazer muitos discursos em relação ao tema, para ver se melhoro minha votação no Estado da Bahia... Mas o que acho importante é o entendimento dos órgãos do Governo, a Secretaria Especial de Portos, a ANTAQ, e também o do TCU.

Se não conseguirmos enxergar o que a lei, o que os arts. 48 e 53 estão dizendo, poderemos até recorrer ao Supremo, a Corte máxima, para nos ajudar. O que não pode é, com um conjunto de contratos vincendo e outro vencido, abrir um debate da licitação. O representante dos terminais já disse que pode recorrer à lei. Vimos Belo Monte levar 20 anos para fazer uma licitação. Os portos não podem parar 1 semana. Há muita coisa para os portos fazerem.

Cada viagem que o Presidente Lula faz para fora, ou os Ministros, como este, que está viajando, há mais movimento das nossas cargas. Inclusive, estão mais saindo do que chegando.

Sr. Presidente, gostei de participar desta audiência. Embora eu não seja membro desta Comissão, é um tema que me interessa. Na Bahia há 3 portos públicos. Estamos fazendo agora o quarto, na minha região, na região de Ilhéus. Sou favorável aos portos públicos. Tenho receio quando há essas dificuldades nos portos públicos, porque cresce muito o terminal privado, que não paga tarifa marítima, não paga tarifa terrestre, não tem que contratar mão de obra organizada pelo OGMO com um preço bem maior do que se oferece no terminal privativo. Então, fica desigual. Quem está no porto público é tratado de maneira diferente de



quem está fora do porto público. Estou vendo esse processo licitatório, e está todo o mundo de olho nos portos, sendo melhor fazer um porto privado.

Vi na Bahia um porto privado feito com um pouquinho de dinheiro. O Estado deu uma parte, e a União, outra. Esse porto, inclusive, está desrespeitando a lei. Ele era para carga complementar (80%), e estou vendo que esse porto não está submetido a tarifa alguma. Contrata-se mão de obra como se quer. E esse porto já movimentava um terço das cargas da Bahia, considerando o Porto de Ilhéus, o Porto de Aratu e o Porto de Salvador.

Faço um apelo. Vai chegar um momento em que vamos ter que reunir a Secretaria Especial de Portos, representando o Governo, a Agência e o TCU para vermos o que vale dos arts. 48 e 53. Se é para seguir isso, temos que adequar os contratos. Está claro que não se trata de adequar contrato com os preços lá de trás, mas com reequilíbrio financeiro e econômico. Trata-se de verificar se está de acordo com o PDZ, se o operador está em dia com suas atividades tributárias, previdenciárias e tarifárias dentro do porto. É assim.

Acho que vamos ter que apressar esse nosso encontro para tomarmos essa decisão, desamarrar esse nó e botar os portos públicos para progredir.

Era o que eu tinha a dizer, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Pergunto à Sra. Geneide se quer fazer suas considerações finais, tendo em vista que os inscritos já apresentaram as perguntas.

A SRA. GENEIDE MACHADO SIQUEIRA - Só quero agradecer e ratificar essa posição. A Secretaria Especial de Portos, relativamente às suas competências, justamente tenta resolver, de forma definitiva, não só essa situação como tantas outras. Busca realmente a pacificação, porque não são atos normativos em separado que vão resolver o caso. Tem que pacificar de forma definitiva, para que o problema deixe de existir.

Por isso, a Secretaria, em vez de tomar ações em função das cobranças que são feitas sobre a questão, está querendo dirimir, de uma vez por todas, essa matéria. O caminho que a Secretaria tem é justamente o órgão, dentro do Poder Executivo, responsável para pacificar de forma definitiva as divergências jurídicas que existem sobre a matéria, que é a Advocacia-Geral da União.

[P17] Comentário: Sessão:0462/10
Quarto:24 Taq.:Helena Rev.:



O órgão jurídico da AGU junto à SEP já se manifestou sobre a questão, a qual é reservada, porque é uma parte de instrução de um processo administrativo gerado em função de uma consulta do Ministro Pedro Brito à Advocacia-Geral da União.

Quanto às ações da Secretaria, em relação não só a esses contratos, mas a todas as demais situações existentes no setor, todos sabemos da paralisação que houve durante décadas na área. Uma delas o Ministro Pedro Brito está tentando resolver.

Todos sabem da portaria. Relativamente à posição do TCU, já existe uma portaria com relação ao PDZ, em função dessas falhas verificadas pela SEP, pelos órgãos competentes da SEP. Menciono o PDZ, arrendamento, a necessidade de mais portos, em face do crescimento da nossa economia...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Conclua, por favor, Sra. Geneide.

A SRA. GENEIDE MACHADO SIQUEIRA - Quero dizer que o Ministro Pedro Brito, há questão de 2 semanas, teve a portaria normatizando as concessões no País, que justamente é para buscar da iniciativa privada novos portos, observando-se o Plano Geral de Outorgas — PGO.

Era o que tinha a complementar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Quero apenas que a senhora, por favor, leve ao Ministro a informação de que o requerimento do Deputado Carlos Brandão era de convocação. Sugerimos e pedimos ao Deputado que transformasse seu requerimento em convite. Na realidade, foi muito desagradável ele não estar presente, já que tivemos toda a consideração e apenas convidamos, não convocamos. Na próxima, fica até difícil para eu, como Presidente, fazer uma solicitação como essa que fiz ao autor do requerimento.

Muito obrigado.

Com a palavra o Sr. Giovanni Cavalcante Paiva, Superintendente de Portos da ANTAQ.

O SR. GIOVANNI CAVALCANTE PAIVA - Gostaria que, antes de que fossem feitos requerimentos à ANTAQ, tivéssemos a oportunidade de dar uma explicação sobre a matéria. Logicamente, V.Exas. não têm obrigação alguma de a conhecer profundamente.



Vejo que há coisas errôneas nos fundamentos apresentados. Desculpe-me, Deputado Geraldo Simões, quanto aspecto sobre TUP e sobre porto público. Há um equilíbrio. Estudamos exatamente o desequilíbrio, quando há. Seria interessante, talvez, uma reunião em que pudéssemos explicar como funciona cada um, para que as demandas da ANTAQ fossem bem consubstanciadas e, vamos dizer assim, factíveis, porque, nesse mundo, todos veem o seu lado. Então, é um privado contra o outro; os 2 fazem com que as coisas não funcionem e, no final, esbarrem na agência reguladora.

O SR. DEPUTADO ALEXANDRE SANTOS - Permita-me interrompê-lo, Dr. Giovanni.

O SR. GIOVANNI CAVALCANTE PAIVA - Pois não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Com a palavra o Deputado Alexandre Santos.

O SR. DEPUTADO ALEXANDRE SANTOS - Em face do clamor de todos os representantes aqui, amanhã será instalado um processo de fiscalização e controle nessa área. Então, os senhores estarão aqui e todos terão...

O SR. GIOVANNI CAVALCANTE PAIVA - Oportunidade de expor.

O SR. DEPUTADO ALEXANDRE SANTOS - ...essa oportunidade. Vamos fazer isso em 1 mês.

Poderíamos adiantar, para que haja realmente um consenso, ou então vamos nos aprofundar, porque é uma preparação de dados e elementos consubstanciados que nos vão tirar todas essas dúvidas. Por isso já estamos nos aprofundando.

É só isso.

O SR. GIOVANNI CAVALCANTE PAIVA - Eu nem pretendia fazer isso agora. Só estou fazendo esse convite para que a demanda seja consubstanciada, a fim de tratarmos do assunto num nível que...

O SR. DEPUTADO ALEXANDRE SANTOS - Exatamente. É por isso mesmo. Obrigado.

O SR. GIOVANNI CAVALCANTE PAIVA - Outra coisa é sobre o argumento que os senhores buscaram: *"Quem fala muito se expõe muito. Ah, isso é desorganização total!"* Não é bem assim. Os senhores precisam conhecer a ANTAQ, para saber o que é desorganização total. No caso, temos um processo de

[P18] Comentário: Sessão:0462/10
Quarto:25 Taq.:Nini Rev.:



fiscalização, cujo planejamento é aprovado todo ano, em que 100% são realizados, acompanhados, inclusive, pela CGU e TCU. Nessas fiscalizações há diversas irregularidades apontadas, com processos contenciosos; há grupos estudando cada irregularidade dessa. Como se não bastasse, o processo administrativo contencioso vai atrás da investigação, mas não corrige.

Então, temos feito vários termos de ajustamento de conduta com as autoridades portuárias para que a atividade funcione sem parar, de uma forma que puxe a questão para dentro da lei, do processo legal. A Lei nº 8.630 não é tão moderna assim. Ela foi moderna na época. Talvez estejamos no momento de até mexer nessa lei.

Eu até imploro para que os senhores, antes de tomarem qualquer decisão, conheçam a ANTAQ. As portas estão abertas. Falo em nome do Diretor-Geral porque acho que ele faria a mesma coisa. Vão lá conhecer a área de portos. A Casa está aberta para os senhores.

Muito obrigado.

Alguém da ANTAQ quer acrescentar alguma coisa, se isso for permitido pela Mesa?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Pois não.

O SR. JAIR CAMPOS GALVÃO - Eu queria só fazer uma observação relativa à apresentação do Sr. Manteli, muito pertinente. Ele fez sempre referência à aplicação da lei. Em seguida, disse que as leis não contêm palavras inúteis. Realmente, bem interessante.

Claro, ele se refere ao art. 48 da Lei nº 8.630, que diz que *“os atuais contratos de exploração de terminais ou embarcadores de uso privativo deverão ser adaptados, no prazo de até cento e oitenta dias, às disposições desta lei (...)”*.

Muito pertinente a colocação. Mas eu queria só fazer associação com o art. 4º da própria lei, quando ele trata das cláusulas essenciais, que devem conter esses mesmos contratos a que ele se referiu.

O § 4º, inciso XI, diz o seguinte:

“Art. 4º

.....”



§ 4º São cláusulas essenciais no contrato a que se refere o inciso I do caput deste artigo as relativas:

.....
XI - ao início, término e, se for o caso, às condições de prorrogação do contrato, que poderá ser feita uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado, desde que prevista no edital de licitação e que o prazo total, incluído o da prorrogação, não exceda a cinqüenta anos”.

Eu gostaria de ressaltar isso aqui. Fala-se no art. 48, em referência à questão da aplicação da lei, mas ela também faz essa ressalva relativamente a essas cláusulas essenciais, que já estão colocadas na própria lei.

Então, são restrições muito fortes no que se refere à prorrogação desses contratos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Sr. Mário Povia, já fez as considerações?

O SR. MÁRIO POVIA - Já fiz.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Passo a palavra ao Sr. Francisco Giusepe Donato Martins, Gerente de Divisão da Secretaria de Fiscalização de Desestatização do TCU.

O SR. FRANCISCO GIUSEPE DONATO MARTINS - Eu gostaria de agradecer de novo o convite feito pela Comissão de Fiscalização, pelo Deputado Nelson Bornier, e parabenizar o Deputado Carlos Brandão pelo requerimento.

Quero deixar claro que os 2 acórdãos que o Tribunal emitiu sobre essa matéria estão em processo de monitoramento. O Tribunal está acompanhando os procedimentos, as medidas que estão sendo adotadas no âmbito da ANTAQ e no âmbito da SEP. Já estamos recebendo as documentações. Já recebemos o aviso, o documento que justifica essa criação do grupo de trabalho, os planos de ação que foram encaminhados estabelecendo as datas, os períodos para atender cada um desses itens que compõem os acórdãos do Tribunal de Contas.

Agradeço aos demais membros da Mesa a participação.

Muito obrigado.

[P19] Comentário: Sessão:0462/10
Quarto:26 Taq.:Cláudia Almeida Rev.:



O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Passo a palavra ao último expositor, Sr. Wilen Manteli, Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários, para que faça suas considerações.

O SR. WILEN MANTELI - Em primeiro lugar, agradeço a oportunidade. De forma bastante sumária, responderei algumas questões.

Deputado Carlos Brandão, concordo com V.Exa. quanto ao planejamento, que é essencial, mas a dificuldade é planejar quando não se implementa totalmente uma lei, quando as regras não são claras. Nós queremos o planejamento e queremos implementação.

V.Exa. também se referiu às tarifas portuárias. As tarifas não dependem do arrendatário, as tarifas são elaboradas pela autoridade portuária, aprovadas pelo Conselho de Autoridade Portuária e pela ANTAQ. Passa longe do arrendatário. Ele não tem nenhuma interferência.

Quanto ao arrendamento, também é negociado, e a nossa proposta é pela repactuação entre o terminal e a autoridade portuária. Vão renegociar novos preços sim, e a autoridade portuária quer isso, precisa disso. Nós não estamos pedindo privilégio, apenas e tão somente o cumprimento da lei.

Quanto a quem deve aplicar a lei, não é só o Poder Judiciário. No caso, quem deve aplicar a lei é o Poder Executivo. Cabe ao Poder Executivo a execução das leis. Nesse caso, o Poder Executivo executou pela metade. Por quê? Tem-se a lei, que estabelece 50 anos, e aí vem a política pública do Governo que pode, como disse o Dr. Mário, não considerar os 50 anos. Mas a política pública do Governo, na oportunidade, foi a de adotar os 50 anos. Ora, se adotou para os segmentos dos terminais de uso privativo, por que não adotá-la para os terminais arrendados de uso público? E até com maior razão, porque eles têm maior peso e maior burocracia. Então, eu não tenho dúvida.

Quanto à cobrança. Eu estive aqui cobrando do Congresso Nacional, da Câmara a aplicação da lei? Não. Eu simplesmente solicitei o apoio, porque isso cabe ao Congresso Nacional, é competência do Congresso. Ainda bem que é competência desta Casa fiscalizar os atos do Poder Executivo, verificar se está ou não implementando e executando as leis que esta Casa estabelece. É esse o objetivo.



A questão levantada pelo Jair. Veja bem, não estamos falando em prorrogação, estamos falando em adaptação, o que é bem diferente, naquilo a que a lei se refere, e não só nos arts. 48 e 53. Na minha apresentação, eu disse que, na proposta da nossa entidade para essas 10 ou 11 empresas, queremos aplicação rigorosa dos 18 itens ou das 18 cláusulas a que o senhor se referiu da lei. Não queremos privilégio, apenas o cumprimento dessa lei.

Era isso que eu queria agradecer.

Estou à disposição de V.Exa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Eu gostaria de agradecer a presença aos Srs. Deputados; ao autor do requerimento, Deputado Carlos Brandão; aos Deputados Fernando Gonçalves, Alexandre Santos, Felipe Bornier, Ilderlei Cordeiro, Geraldo Simões, Devanir Ribeiro; aos expositores, Sra. Geneide Machado Siqueira, Assessora Jurídica da Secretaria de Portos; Sr. Giovanni Cavalcante Paiva, Superintendente de Portos da ANTAQ; Sr. Jair Campos Galvão, Gerente de Portos Públicos da ANTAQ; Sr. Mário Povia, Especialista em Regulação da ANTAQ; Sr. Wilen Manteli, Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários; Sr. Francisco Giusepe Donato Martins, Gerente de Divisão da Secretaria de Fiscalização de Desestatização do Tribunal de Contas da União.

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar a reunião, antes, porém, convoco os Srs. Deputados...

O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO - Sr. Presidente, desejo apenas concluir.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Pois não, Deputado Carlos Brandão.

O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO - Gostaria também de agradecer aos convidados a presença.

Reitero o nosso pedido à ANTAQ no que diz respeito às informações que fizemos.

O Ministro e o Presidente da ANTAQ precisam justificar por escrito a ausência, para que isso fique registrado nesta Comissão.

Senti que há dificuldade muito grande dos senhores no que diz respeito ao conhecimento desses contratos. Demora, parece ser algo meio complexo. Fica a



sugestão: encontrando uma solução, encontrando essas informações, coloquem-nas na Internet, para que isso fique mais transparente.

Pelo que estou vendo, parece-me que se vai procurar no arquivo, e seria algo meio complicado ou demorado, como foi dito. Mas eu não quero polemizar.

O SR. GIOVANNI CAVALCANTE PAIVA - O nosso site é completo. Pode acessá-lo. Há cada arrendamento, inclusive o contrato de arrendamento...

O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO - Então, é mais um motivo para que tenhamos essa informação o mais rápido possível, porque me parece que, na última colocação, foi dito que era demorado...

O SR. GIOVANNI CAVALCANTE PAIVA - Eu tenho uma lista de trabalho que preciso parar para fazer isso. Então, eu preciso ter profissionais nessa linha. Por isso eu queria...

O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO - Fica o nosso registro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Sr. Giovanni, nós vamos dar um prazo para a ANTAQ, de 8 dias, para que encaminhe essa documentação. Se for o caso, vamos fazê-lo através de requerimento de informação, em que o Ministro vai então se encarregar disso, por intermédio dos senhores. Caso contrário, vamos ter que fazer uma convocação mesmo, em vez de apresentarmos convite, conforme aconteceu.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Pois não.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Tão somente mandou representante.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Informou por escrito que viria a Assessora Jurídica para representá-lo. Não deu satisfação nenhuma. E fiz aqui — desculpe-me, o senhor não pertence à Comissão — um pedido à Comissão. Em vez de convocar, vamos sempre convidar. Agora, se a autoridade não aceitar o convite, nós a convocamos.

Agradeço a todos a participação.



CÂMARA DOS DEPUTADOS - DETAQ

COM REDAÇÃO FINAL

Nome: Comissão de Fiscalização Financeira e Controle

Número: 0462/10

Data: 04/05/2010

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar a presente reunião, antes, porém, convoco os Srs. Deputados para, amanhã, quarta-feira, 5 de maio, às 9h30min, no Plenário 9, participarem de reunião ordinária deliberativa e, em seguida, de audiência pública destinada a obter esclarecimento acerca do desvio de dinheiro público em hospitais federais no Estado do Rio de Janeiro.

Está encerrada a reunião.