



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

CONSELHO DE ALTOS ESTUDOS E AVALIAÇÃO TECNOLÓGICA		
EVENTO: Audiência Pública	Nº: 0593/11	DATA: 25/05/2011
INÍCIO: 14h19min	TÉRMINO: 15h55min	DURAÇÃO: 1h36min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 1h36min	PÁGINAS: 32	QUARTOS: 20

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

FERNANDO ANTONIO BRITO FIALHO - Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ

SUMÁRIO: Exposição sobre logística portuária e transporte intermodal.

OBSERVAÇÕES

Há termo ininteligível.
Houve exibição de imagens.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Inocêncio Oliveira) - Considerando que vamos ter uma sessão extraordinária da Câmara dos Deputados a partir das 15 horas, inclusive com possibilidade de votação, a Presidência dá por iniciada a 6ª reunião de trabalho do Conselho de Altos Estudos e Avaliação Tecnológica da 1ª Sessão Legislativa da 54ª Legislatura.

Saúdo os colegas Deputados Cesar Colnago, Pedro Uczai, Jaime Martins, Ariosto Holanda, Jesus Rodrigues, o nosso querido Secretário-Executivo deste órgão, Luiz Henrique Cascelli, e os visitantes.

Relembro que vamos fazer um ato muito importante porque este tema é muito relevante para o País. Convidamos todas as autoridades — inclusive o Presidente Marco Maia deve comparecer. Vamos fazer a cerimônia de lançamento da publicação *Setor Mineral: rumo a um novo marco legal*, que teve como Relator o ilustre Deputado Jaime Martins, especialista no assunto e também em transportes. A reforma do plano de viação foi feita por S.Exa. aqui na Casa.

Gostaria de dizer que o Conselho vai patrocinar esse evento no dia 8 de junho de 2011, às 15h30min, no Salão Nobre da Câmara dos Deputados, do qual todos estão convidados a participar.

Todos esses eventos têm sido um grande sucesso, não só pela frequência, meu caro Luiz Henrique Cascelli, mas sobretudo pela presença das autoridades e pelo reconhecimento do trabalho que está sendo lançado naqueles momentos.

O segundo assunto é que o Conselho, juntamente com o Deputado Luciano Moreira, visitou a Agência Nacional de Transportes Aquaviários — ANTAQ, no último dia 17 de maio. Verificaram tudo e foram muito bem recebidos. Gostaria de dizer que estamos muito felizes, porque o Conselho vai abordar tema da mais alta importância para o País: logística portuária e transporte intermodal. E nada mais adequado do que começar os trabalhos com o Presidente da ANTAQ. Então, acredito que teremos uma reunião de pleno sucesso.

O ilustre convidado já está na Chapelaria. Marquei a reunião para este horário para antes votarmos requerimento do Deputado Pedro Uczai para a realização de parceria entre o Conselho de Altos Estudos e Avaliação Tecnológica e a Assembleia Legislativa de Santa Catarina, com vistas à promoção do Fórum sobre Energias



Renováveis e Consumo Sustentável — SUSTENTAR 2011, em Chapecó, Santa Catarina.

Este é um momento importante, sobretudo porque temos, dentre os assuntos incluídos este ano na pauta do Conselho, justamente o estudo aprofundado das fontes de energia alternativa para o País.

Concedo a palavra ao ilustre Deputado Pedro Uczai, para fazer a defesa do requerimento, que acredito terá apoio unânime deste Conselho.

O SR. DEPUTADO PEDRO UCZAI - Sr. Presidente, Deputado Inocêncio Oliveira, colegas Parlamentares, assessoria, quero fazer inicialmente uma consulta aos Deputados que ainda não receberam os dois livros, porque eu não sei mais quem recebeu. Ainda tenho três para serem distribuídos para que todos possam ter os dois volumes. Agora vai sair o terceiro volume, sobre energias renováveis, consumo responsável e o futuro do planeta.

Na mesma direção vem esse requerimento. Esses eventos que permitiram a publicação desses dois livros — agora vai sair o terceiro —, surgiram a partir da minha experiência não só na academia, mas também na Assembleia Legislativa de Santa Catarina. E o evento que acontece este ano em grande parte já está construído. Não há muita necessidade de implementação e de estrutura aqui da Câmara, porque ele já tem tradição, já está se consolidando.

Conversando com as assessorias, disse que, se hoje tenho o privilégio de estar no Conselho de Altos Estudos da Câmara dos Deputados, nada mais pretende este requerimento do que levar a Câmara, por meio deste Conselho de Altos Estudos, a uma parceira com a Assembleia Legislativa, com o objetivo único de dar visibilidade à Câmara e ao Conselho de Altos Estudos na realização desse evento. Expositores do mundo inteiro estarão lá.

Paralelo a isso, participar do evento como Conselho, para dar visibilidade também à Câmara dos Deputados, e ao se envolver nesse debate, em Santa Catarina, meu Estado, ao mesmo tempo, permite que o nosso seminário, já votado por esta Comissão e a realizar-se, a princípio, no dia 14 de setembro, tenha a presença, já delineada, de representantes das experiências das legislações chinesa e alemã.



A Alemanha foi a primeira nação do mundo a construir um marco jurídico regulatório para as energia renováveis. A Agência Internacional de Energias Renováveis estará presente no nosso seminário na Câmara, que acontecerá no dia 14 de setembro. E, nos dias 29, 30 e 31, acontecerá esse evento em Santa Catarina, em parceria com a Assembleia Legislativa.

Posteriormente, acredito que este Conselho de Altos Estudos, conforme já conversei com a assessoria, poderia promover alguns grandes eventos em forma de videoconferência para as Assembleias Legislativas. Hoje a maior parte delas tem estrutura tecnológica e possibilidade para que o evento possa ser socializado para algumas milhares de pessoas além daquelas que podem se deslocar para a Capital Federal.

Então, queria começar essa primeira experiência com Santa Catarina e, depois, estender para outros Estados a realização de eventos de debate desses temas. Queria contar com o apoio dos nobres pares.

Repito: mais do que estrutura, é uma decisão política de dar visibilidade a este Conselho e de ser parceiro, enquanto Câmara dos Deputados, desse evento que vai acontecer em Santa Catarina, na sua quinta edição. A quarta edição foi em Portugal, e a quinta acontecerá novamente no Brasil. Então, o requerimento tem esse propósito de divulgar o Conselho, até porque o Conselho definiu, por unanimidade, um novo marco regulatório para as energias renováveis.

Como estamos fazendo com a questão das ferrovias, para a qual vamos realizar seminários macrorregionais no Brasil inteiro, conforme votado na última semana, depois um seminário nacional aqui, para essa área de energias renováveis acredito que será um grande marco também a Câmara, a partir do Conselho, participar desse evento em Santa Catarina.

Sr. Presidente, essa é a nossa intenção. Não há outra, a não ser a de construir parceria, no sentido mais político do termo, com um Poder também parlamentar, a Assembleia Legislativa de Santa Catarina.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Inocêncio Oliveira) - Para discutir, concedo a palavra ao ilustre Deputado Newton Lima e, em seguida, ao Deputado Ariosto Holanda.



O SR. DEPUTADO NEWTON LIMA - Muito obrigado, Presidente Inocêncio Oliveira e demais colegas.

Antes de mais nada, Sr. Presidente, queria dividir com todos aquilo que dividi com V.Exa.: a minha dificuldade em poder conciliar os trabalhos, as reuniões das quartas-feiras do nosso Conselho com a minha condição de membro titular da Comissão Especial do Plano Nacional de Educação, que infelizmente se reúne todas as quartas-feiras para audiências. Hoje à tarde vamos discutir o financiamento da educação — em porcentagem do PIB — com cinco especialistas. Vou precisar me ausentar.

Eu vim hoje aqui não só para dar essa justificativa, para lamentar que vou perder a oportunidade de ter um convívio tão interessante e intelectualmente tão rico com os demais temas, mas também para dizer que estamos, com a assessoria do Paulo Motta, coordenando os trabalhos do nosso tema especificamente, o da propriedade intelectual e das patentes.

Estamos programando eventos de grande vulto, inclusive com conferências e videoconferência e um grande evento presencial no segundo semestre, em que vamos colocar o dedo nessa ferida, a fim de contribuir para que o Brasil, por intermédio do Parlamento e deste extraordinário Conselho, desembarace um dos grandes nós que dificultam o processo de saída do conhecimento das prateleiras, dos livros, dos *papers*, das universidades e dos institutos para a linha de produção, que é o que nos interessa.

Em relação especificamente à proposta do Deputado Pedro Uczai, quero apoiá-la. Participei de algumas reuniões anteriores e inclusive tive a honra de presidir uma delas temporariamente, por deferência do meu amigo Deputado Inocêncio Oliveira. Naquela oportunidade, percebemos a importância da temática em questão e a aprovamos como um dos eixos do nosso trabalho este ano.

E este seminário, além de tudo, em Florianópolis, o que já, de fato, nos estimula a aprovar a ideia... Acho que é uma tática do nosso colega.

O SR. DEPUTADO PEDRO UCZAI - Na última semana, o Relator da Comissão da Reforma Política quis comer camarão, mas não deu tempo, porque houve tantos debates com os Deputados que ele teve que correr para o aeroporto e ficou sem o camarão.



O SR. DEPUTADO NEWTON LIMA - Então, eu queria condicionar o meu voto a favor a que isso não mais se repetisse. Quero apoiar a proposta do Deputado Pedro Uczai.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Inocêncio Oliveira) - Concedo a palavra ao ilustre Deputado Ariosto Holanda, um dos mais eficientes e competentes Parlamentares deste Conselho.

O SR. DEPUTADO ARIOSTO HOLANDA - Sr. Presidente, gostaria não só de apoiar, mas também de aplaudir essa iniciativa do Deputado Pedro Uczai e de perguntar também se não é possível implantar na Assembleia, como fizemos no Ceará, o Conselho de Altos Estudos. O nosso Conselho já tem o primeiro filho, no Ceará. Lá foi criado o Conselho de Altos Estudos da Assembleia Legislativa, espelhando-se no nosso Regimento. Eles nos procuraram, pegaram o Regimento e implantaram o Conselho de Altos Estudos da Assembleia Legislativa do Estado do Ceará.

Acho que essa é uma iniciativa que os demais Estados poderiam seguir, porque é uma semente importante. E, quem sabe, nesse dia, se V.Exa. conversasse com o Presidente, implantaríamos o Conselho de Altos Estudos na Assembleia.

Sobre a ideia da videoconferência, é muito feliz a sua iniciativa. Não sei se V.Exa. se lembra, Presidente, mas no primeiro projeto, o do biodiesel, fizemos uma videoconferência com todos os Estados. E agora que a tecnologia está mais avançada, a interatividade será bem melhor. Acho que essa sua iniciativa, essa sua ideia merece não só o nosso aplauso, mas também o nosso apoio.

E deixo aqui também com os demais companheiros dos outros Estados essa ideia de criar um Conselho em cada Assembleia. Estou trabalhando agora na Câmara de Vereadores de Fortaleza, para ver se essa semente começa a germinar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Inocêncio Oliveira) - Alguém mais deseja discutir?

Com a palavra o ilustre Deputado Jaime Martins.

O SR. DEPUTADO JAIME MARTINS - Serei bem rápido, Sr. Presidente, até porque já estamos com a presença do nosso expositor de hoje. Quero apenas aplaudir a iniciativa do Deputado Pedro Uczai e apoiá-la. Acho que essas atitudes de



cooperação com as Assembleias, enfim, com a sociedade organizada de um modo geral, são extremamente positivas para este Conselho.

Então, era apenas para apoiar a iniciativa do Deputado Pedro Uczai.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Inocêncio Oliveira) - Eu gostaria de dizer que, de modo semelhante à Assembleia Legislativa do Ceará, a Assembleia Legislativa de Pernambuco também já está estudando a criação de um Conselho de Altos Estudos lá. Acho que seria importante esse contato com as Assembleias para que elas possam criar também seus Conselhos de Altos Estudos, a fim de podermos fazer um intercâmbio muito interessante entre a Câmara Federal e as Assembleias Legislativas. Acho que seria importantíssimo cada Assembleia criar seu conselho.

A proposta do nosso querido Deputado Pedro Uczai é excelente, sobretudo porque trará subsídios importantes ao nosso trabalho sobre energia renovável. Acho que será importantíssimo para dar uma contribuição a esse estudo que vamos empreender.

Alguém mais gostaria de discutir?

Com a palavra o Deputado Jesus Rodrigues, em seguida ao Deputado Cesar Colnago.

Saúdo o Deputado Luciano Moreira, nosso grande colega e é um dos grandes Parlamentares desta legislatura, por seu trabalho, sobretudo por ser profundo conhecedor de uma área tão carente. E queria saudar também o Sr. Fernando Antonio Brito Fialho, engenheiro civil especialista em gestão empresarial que presidiu a EMAP — Empresa Maranhense de Administração Portuária, foi Gerente de Estado de Articulação e Desenvolvimento Regional de São Luís, no Maranhão, e atualmente é Diretor-Geral da ANTAQ — Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Saúdo o ilustre depoente deste dia, que vai contribuir, sem sombra de dúvidas, com relevante exposição, que será importante para subsidiar os estudos que faremos sobre a logística portuária do Brasil e o intercâmbio com o transporte intermodal.

O SR. DEPUTADO ARIOSTO HOLANDA - Sr. Presidente, eu só gostaria de lembrar que ele é filho do Deputado Federal Vicente Fialho, que foi Ministro também de Minas e Energia e de Recursos Hídricos.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Inocêncio Oliveira) - Foi Prefeito de Fortaleza também.

Com a palavra o Deputado Jesus Rodrigues.

O SR. DEPUTADO JESUS RODRIGUES - Eu queria só fazer uma recomendação ao Deputado Pedro Uczai. No tocante à energia renovável, tenho perseguido o assunto produção de energia e a competição entre energia renovável e produção de alimentos. A energia renovável é produzida pela agricultura familiar, e a produção de alimentos também vem da agricultura familiar. Então eu queria que S.Exa. tivesse a preocupação de incluir esse assunto e que pudéssemos, em algum momento, abordá-lo. Já vi aqui no livro, na pág. 101, e eu queria ouvir mais debates a respeito desse assunto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Inocêncio Oliveira) - Queria saudar também os colegas Deputados Paulo Foletto, que nos honra com sua presença, e Pastor Marco Feliciano, um particular amigo, que tem comparecido sempre as nossas reuniões e tem, como eu sempre digo, aprendido muito aqui.

Com a palavra o nosso querido Deputado Cesar Colnago.

O SR. DEPUTADO CESAR COLNAGO - Sr. Presidente, acho que não posso deixar passar em branco a iniciativa do Deputado Pedro Uczai, que é muito louvável. Parabéns!

Da mesma forma que o Deputado Ariosto Holanda, que disse que começa a nascer uma semente, eu estava propondo ao Deputado Foletto, que também é Deputado Federal capixaba, que implementássemos essa ideia no nosso Estado. Eu, quando fui Presidente da Assembleia, até peguei alguns temas mais complexos e conduzi debates na condição de Presidente, mas essas coisas acabam perdendo um pouco a consistência quando muda a Presidência. Quando se tem algo que provoca discussões mais profundas, mais técnicas de avaliação de políticas públicas ou mesmo de reavaliação e proposição como aqui na política mineral será proposto, a partir do dia 8, acho muito positivo. Vamos, então, apresentar — não é, Deputado Foletto? —, àquela Casa legislativa, a ideia, com o Regimento daqui, e estruturar o Conselho, da mesma forma que São Paulo e outros Estados estão fazendo.

Parabéns, Deputado Pedro.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Inocêncio Oliveira) - Antes de passar a palavra ao expositor, eu gostaria de oferecer a S.Sa. alguns dos trabalhos já publicados pelo Conselho de Altos Estudos. Temos 10 trabalhos, como, por exemplo, *Os Desafios do Pré-Sal*; *A Política Espacial Brasileira*, em dois volumes; e *Alternativas de Políticas Públicas para a Banda Larga*. São contribuições que o Conselho tem dado.

Vamos passar às mãos de V.Sa.

Alguém mais deseja falar?

Vamos passar agora a palavra ao Dr. Fernando Antonio Brito Fialho, Diretor-Geral da ANTAQ — Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

O SR. DEPUTADO LUCIANO MOREIRA - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Inocêncio Oliveira) - Pois não.

O SR. DEPUTADO LUCIANO MOREIRA - Peço permissão a V.Exa., antes de ser iniciada a palestra do Dr. Fernando Antonio Fialho, apenas para relatar — e aproveito também para comunicar aos colegas Deputados, saudando-os nesta reunião — que fizemos uma versão preliminar de um plano de trabalho com todas as etapas, que projeta um cenário que entendemos seja suficiente para concluir esses estudos propostos por este Conselho — proposto por mim, acatado pelos demais Deputados e que hoje já faz parte da nossa discussão aqui.

Vou distribuí-lo, mas digo a V.Exa. e aos colegas Deputados que se trata de um estudo preliminar. Acabo de receber neste instante uma versão na qual conseguimos, juntamente com a Consultoria, pontuar um cronograma com prazos definidos. Mas é importante ressaltar que é parte integrante desse plano de trabalho o convite a uma série de especialistas, órgãos públicos, entidades e pessoas jurídicas para explanar e enriquecer este nosso colegiado e, ao mesmo tempo, contribuir para que o relatório final ou as indicações finais desse trabalho possam realmente tomar mais consistência e possam gerar iniciativas do Poder Executivo ou de quem quer que seja.

Como parte desse plano de trabalho, fomos recebidos juntamente com os consultores Sandro e Paulo Motta, na ANTAQ, pelos especialistas em transporte intermodal e em hidrovias. Foi uma visita excepcional. Tivemos duas palestras bastante enriquecedoras para o objeto deste trabalho. Mas foi um conhecimento



inicial, até para que pudéssemos ter absoluta segurança de que o conjunto de informações pleiteado à ANTAQ, como órgão de regulação do transporte aquaviário, poderia nos subsidiar, até porque aqui foi decidido que o foco do trabalho a ser conduzido seria o corredor Centro-Norte, pela influência das hidrovias e pelo pouco foco dado à questão das hidrovias, pelo menos segundo estudos apresentados até agora, a não ser o projeto Norte Competitivo e outros da Confederação Nacional da Indústria, que também será convidada por essa Presidência a comparecer a estas reuniões.

Eu queria ressaltar esse fato e, ao mesmo tempo, agradecer ao Fernando Fialho, que estava no exterior em missão da agência, a forma como fomos recebidos na ANTAQ e o proveito que obtivemos, Fernando, de toda a sua equipe técnica, juntamente com nossos consultores Sandro e Paulo, que estão presentes.

Vou distribuir, Sr. Presidente, este plano de trabalho, mas, no decorrer das etapas, vamos substituir ou agregar algo, de acordo com a confirmação dos conferencistas aqui sugeridos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Inocêncio Oliveira) - Eu gostaria de pedir ao ilustre Deputado Ariosto Holanda que entre em contato com o Secretário-Executivo do Conselho, o Dr. Luiz Henrique, e com o Dr. Paulo Motta, para que, na próxima reunião, possamos trazer um especialista na área que vai ser estudada por V.Exa.

Nós resolvemos fazer uma introdução de cada área e depois aprofundar os estudos sobre elas. Gostaria que V.Exa. indicasse uma pessoa habilitada no estudo que vai fazer sobre a capacitação das micro e pequenas empresas no Brasil. Acho que é um assunto importantíssimo. V.Exa. pode indicar uma pessoa capacitada para que possamos chamá-la e, na próxima reunião, termos alguma informação sobre isso.

Agradeço, em nome de todo o Conselho, a acolhida que foi dada tanto ao Relator da matéria quanto aos nossos assessores pela ANTAQ, através de V.Sa., Sr. Diretor-Geral Vicente Fialho... Fernando Antonio Brito Fialho. Eu só quero falar o nome do seu pai.

O SR. FERNANDO ANTONIO BRITO FIALHO - Mas me honra muito.



O SR. PRESIDENTE (Inocêncio Oliveira) - É uma honra muito grande. Falar em Vicente Fialho para V.Sa. e para todos nós é uma honra muito grande.

O SR. FERNANDO ANTONIO BRITO FIALHO - Sr. Presidente, muito obrigado pela oportunidade. Eu quero agradecer o ensejo de fazer uma apresentação sobre a ANTAQ.

Conforme solicitado pelo Deputado Luciano Moreira, eu procurei preparar uma apresentação que desse uma visão geral a respeito do setor aquaviário brasileiro. Foquei inicialmente na questão portuária e na integração da questão portuária com as hidrovias e as principais alternativas e soluções que temos para o escoamento da produção agrícola brasileira, um dos temas que nos preocupa muito. E nos preocupa não só a produção agrícola, mas até a própria consolidação da interiorização do desenvolvimento brasileiro na Região Centro-Oeste, que tanto tem crescido.

Abordarei esse ponto inicialmente e, ao final, falarei um pouco mais sobre cada porto.

Preparei uma apresentação que, em termos de quantidade de eslaides, está bastante grande, mas vou procurar passar mais rápido por alguns deles. A propósito, eles têm um conjunto de informações que acho vai ajudar a enriquecer os trabalhos da Comissão como um todo.

Vou pedir licença a V.Exa. para ficar de pé para facilitar a apresentação.

(Segue-se exibição de imagens.)

Em primeiro lugar, vou falar um pouco sobre o que é a ANTAQ, porque acho importante.

A ANTAQ é uma agência reguladora do setor aquaviário. Dentro do nosso conjunto de atividades está a regulação, a fiscalização do setor que trata dos portos brasileiros — portos marítimos e hidroviários —, das hidrovias e da navegação, tanto da navegação interior quanto da navegação marítima, ou seja, a navegação que envolve desde a navegação de cabotagem, a navegação na costa, até a navegação da exploração do petróleo do pré-sal e as empresas de navegação que dão suporte à atividade de prospecção, a indústria de apoio marítimo.

Vou apresentar alguns números que demonstram o grande desafio que nós temos e que passa muito fortemente pela estabilidade que o país tem demonstrado



à comunidade internacional, a estabilidade de regras e a estabilidade que dá ao capital privado todo o interesse de participar do nosso desenvolvimento, suprir as nossas demandas e ajudar o País a cumprir com os seus desafios.

Em todas as apresentações que faço, procuro apresentar esse eslaide, cujo conteúdo, embora seja do conhecimento de todos, gosto de ressaltar.

Em alguns países, quando apresentamos essas imagens, assusta não só o nosso tamanho, a continentalidade do nosso País — e essa continentalidade traz largos desafios do ponto de vista de logística —, mas também a extensão da nossa costa.

A nossa costa é uma grande aquavia, ainda muito pouco explorada dentro da logística brasileira. Os motivos que levaram a isso, ao longo dos tempos, perpassaram questões econômicas. Durante muito tempo, deixou-se de transportar em hidrovias e também por meio da navegação de cabotagem, porque era muito mais caro, considerando-se o tempo adicional que a navegação levava para transportar e a inflação, que corroía rapidamente as margens de lucro.

No final das contas, houve um momento em que a Marinha Mercante brasileira decaiu fortemente. Hoje está passando por um belíssimo momento, um momento de reflorescimento, patrocinada pelo PROMEF, programa que tem sido brilhantemente conduzido pelo Dr. Sérgio Machado, na TRANSPETRO. Trata-se de um programa de governo como um todo, que integra diversas políticas, inclusive a ação da ANTAQ na proteção da cabotagem para empresas brasileiras de navegação.

A ANTAQ, como já falei, é uma agência reguladora. Temos um vínculo duplo: um vínculo com o Ministério dos Transportes e um vínculo com a Secretaria de Portos. Esse nosso vínculo duplo ocorre porque, quando foi criada, a Secretaria de Portos passou a tratar dos portos marítimos brasileiros, e o Ministério dos Transportes continuou tratando dos temas da navegação e das hidrovias. Esse é mais ou menos o arcabouço.

Vou falar um pouco da questão portuária.

A questão portuária é o tema que mais toma o nosso tempo no dia a dia. O Brasil tem avançado muito nessa questão.



Elaborei um gráfico com os marcos cronológicos, que demonstra que tivemos lá atrás as primeiras Companhias Docas, de 1960 até 1967. Depois houve uma evolução, com a criação da PORTOBRÁS, que implantou muitos dos portos que existem hoje no Brasil, principalmente na Região Nordeste, e que tiveram o cunho de induzir o desenvolvimento. O porto tem esse atributo de induzir o desenvolvimento, e, nessa linha, temos procurado desenvolver uma política que permita mais investimentos, para induzir o desenvolvimento.

Em 1993, foi editada a Lei nº 8.630, um marco histórico que transferiu para a iniciativa privada toda a operação portuária. Este é um aspecto importante: até 1993, tudo o que era feito dentro do porto era realizado como serviço público, de forma direta, pelas Companhias Docas, operado integralmente como serviço público. A partir da Lei nº 8.630, de 1993, permaneceram as Companhias Docas ou as autoridades portuárias como entes de Governo. Essas autoridades portuárias passaram a transferir toda a operação portuária para a iniciativa privada, por meio dos operadores privados portuários e dos arrendamentos portuários que começaram a acontecer.

Para exemplificar os arrendamentos portuários — e depois mostrarei alguns outros eslaides exemplificativos —, cito o do Santos Brasil, em Santos, que está entre os arrendamentos que trouxeram investimentos e modernidade à operação. Contudo, há também a operação portuária lá do porto de Fortaleza, o Porto do Mucuripe, feita basicamente sem arrendamento, pelos operadores portuários na beira do cais. Os arrendamentos existentes estão fora da beira do cais; todas as operações são feitas por qualquer um dos operadores portuários no cais público. Portanto, há abordagens e formas de atuar diferentes.

Preparei um pequeno quadro para facilitar a compreensão. O quadro apresenta um pouco dos nossos portos públicos. Quero marcar esse tema porque passaremos por uma discussão a respeito do marco regulatório portuário, e seguramente todos os senhores estarão envolvidos nessa discussão. Quero aproveitar esta oportunidade para falar das nossas preocupações com relação ao marco regulatório e da visão da agência, para que possamos avançar no marco regulatório e trazer celeridade maior à oferta de infraestrutura portuária, a fim de que



o Brasil continue galgando passos no crescimento da sua corrente de comércio com o mercado internacional.

Os portos brasileiros são todos de propriedade da União, são patrimônio público da União. São geridos por Companhias Docas, em geral — por suas administrações portuárias ou diretamente pelo Governo Federal, como é o caso da CODESP, da CODEBA, da CDC, que é a Companhia Docas do Ceará, da CODESA —, ou delegados, por meio de convênios de delegação, como é o caso da APA, no Estado do Paraná, e da EMAP, no Estado do Maranhão. Portanto, há mais ou menos duas formas de gestão.

A delegação pode ser municipal, como ocorre em Itajaí, mas há concessão estadual. São Francisco do Sul é estadual — na verdade, São Francisco do Sul é uma concessão estadual que está vencendo e está sendo transformada em convênio de delegação. A última concessão que existia era estadual, mas está sendo transformada em convênio de delegação.

Há uma única concessão privada, a da Companhia Docas de Imbituba — CDI, uma concessão feita há 90 anos e que vai vencer no ano de 2012.

Para facilitar a compreensão da nossa organização, procuro criar uma figura comparativa, com a União no papel de dona. Mal comparando, comparo essa figura a um *shopping*. Hoje em dia, o *shopping* é normalmente detido por fundos de pensão, que são donos do dinheiro e do patrimônio imobiliário do *shopping*. No caso, a União é dona do patrimônio imobiliário do porto.

As administrações portuárias exercem o papel desses gestores profissionais de *shopping*, que fazem todo o projeto mercadológico, o *market share*, procuram as lojas-âncora e fazem todo o processo de colocação do *shopping* no mercado, a sua administração e manutenção. Essas empresas profissionais fazem mais ou menos o papel das nossas Companhias Docas, que têm o papel de arrecadar tarifas e taxas para prover aos portos a infraestrutura de acessibilidade tanto aquaviária quanto rodoviária e ferroviária.

Os arrendatários, que são aquelas empresas que operam dentro do porto por meio de contratos de arrendamento, seriam os lojistas, que normalmente pagam as tarifas de acesso aquaviário, pagam o metro quadrado da área que ocupam e ainda pagam a tarifa por movimentação de carga.



Esse é, mais ou menos, o formato de organização do sistema do setor portuário público brasileiro.

Mas há uma outra vertente, os terminais de uso privativo. Há terminais de uso privativo misto, exclusivo, de turismo, estação de transbordo de carga, IP4. Nesses terminais de uso privativo, por exemplo, enquadram-se os terminais da Vale, da COSIPA — terminais que têm muito mais a ver com o próprio processo produtivo ao longo do tempo — da Bunge, da Cargill. Mais recentemente, passamos a ter terminais que movimentam contêineres também, mas a maioria desses terminais têm operação ligada ao processo produtivo de uma empresa ou indústria. Esses terminais funcionam por autorização.

Segundo a Lei nº 8.630, de 1993, os arrendamentos são formatos de subconcessão feita por licitação, que pode permanecer por até 50 anos.

Quero aproveitar esse eslaide para falar um pouco sobre a nossa preocupação com a velocidade de oferta de infraestrutura portuária.

O Brasil tem tido um crescimento vigoroso em todas as áreas e está tendo esse mesmo problema ou desafio — vamos chamar de desafio — em todas as áreas de infraestrutura. Há áreas em que a iniciativa privada poderá interceder mais e há áreas em que poderá interceder menos.

A nosso ver, o setor portuário configura-se como uma grande oportunidade para a iniciativa privada. No mundo todo, todas as operações portuárias são feitas efetivamente por empresas privadas. O Estado faz como fazemos aqui: nosso modelo provê a infraestrutura básica e faz a manutenção e a coordenação das atividades, no entanto as empresas privadas é que fazem toda a operação.

Nessa linha, nossa preocupação é que nos portos públicos existentes há muito pouca capacidade de expansão. Nesses portos, como os geridos pela CODESP, pela Companhia Docas do Rio de Janeiro e pela CODESA, há muito pouca capacidade de expansão, até porque, como são portos mais antigos, foram abraçados ou engolidos pelas cidades. No caso da Companhia Docas do Ceará, atividades como a movimentação de petróleo deixaram de ser feitas, por causa desse processo de ocupação das cidades em torno dos portos. Surgiram novas alternativas, como no Porto de Pecém, no Ceará, e no Porto de Suape, em Pernambuco, que têm um conjunto muito mais moderno de solução portuária.



Contudo, nos demais Estados temos uma séria dificuldade de expansão portuária, por falta de espaço.

Acredito que esse seja um dos pontos que precisaremos mudar no marco portuário brasileiro. Lá fora, a maioria dos portos são públicos, no entanto a gestão é tratada em um formato absolutamente comercial e profissional. Por quê? Porque eles entendem que aquilo é ferramenta da logística do país. Mantêm-nos como portos públicos, mas todas as tratativas são feitas de forma competitiva. O porto da Antuérpia compete diretamente para tomar carga do porto de Hamburgo e do porto de Roterdã. Eles competem entre si pelas cargas e têm agências comerciais. O porto de Le Havre, na França, tem um agente comercial em São Paulo; o porto de Roterdã também tem representação no Brasil; o de Houston, nos Estados Unidos, tem representação no Brasil — e o pessoal de Houston inclusive esteve conosco na visita que fizemos ao complexo hidroviário, com o Deputado Jaime. Portanto, cremos que haverá a necessidade de uma transformação no arcabouço jurídico que envolve o setor portuário, para darmos mais flexibilidade de mercado às autoridades portuárias.

Por que falo em “flexibilidade de mercado”? Para competir com as grandes petroleiras do mundo, por exemplo, a PETROBRAS tem um arcabouço jurídico diferenciado, que exige dela um nível muito maior de profissionalismo e de prestação de contas ao mercado; que exige também que ela seja mais ágil e competente em todos os seus processos de licitação e contratação de serviços; que exige dela mais ofertas de serviços e produtos ao mercado. Essa é uma mudança que precisaremos discutir no marco regulatório brasileiro. Se permanecermos com esse mesmo arcabouço jurídico para nossos portos públicos, não vamos conseguir enfrentar o grande desafio de conclamar mais rapidamente a iniciativa privada para investir e trabalhar nessas soluções.

Outro aspecto importante é a questão ligada à própria criação de novos portos e novas concessões. No ano de 2008, a ANTAQ editou o Plano Geral de Outorgas, que identificou 19 macroáreas, com 45 microáreas novas com potencial de expansão portuária no Brasil. De lá para cá, não houve nenhuma requisição do poder público para que essas áreas passassem a fazer parte de um plano de



expansão. Isso indica uma certa falta de planejamento, mas indica também um certo desgaste do modelo.

Acreditamos também que, com esse marco, além de tornarmos mais competitivas e competentes as nossas autoridades portuárias, precisaremos criar uma forma de licitar concessões portuárias que não tratem exclusivamente dessa questão patrimonial. Hoje, um arrendamento é tratado pelo TCU de forma absolutamente patrimonial. Por conta disso, por se tratar de patrimônio público do Governo a ser colocado à disposição da iniciativa privada para comerciar, há um conjunto de regras extremamente rígidas que acabam reduzindo a atratividade e aumentando o tempo necessário para que um processo desse se consolide. Julgamos importante uma transição para a licitação da concessão de serviço, do serviço portuário. É dessa forma no setor de transportes, em relação ao transporte coletivo. Quer dizer, vamos concessionar a capacidade de fazer o serviço. Aliás, de certa forma isso existe nas Estações Aduaneiras do Interior.

E também quero chamar a atenção dos Srs. Deputados para um projeto em tramitação para criação de novas EADIs — Estações Aduaneiras do Interior, ferramentas logísticas que permitem que portos e terminais tenham no interior pontos alfandegados onde podem receber a carga, fazer todo o desembaraço aduaneiro, e ela já sai desembaraçada para a exportação de forma muito mais célere.

O Porto de Valencia tem mais de 15 polos de captação de carga na Espanha e em outros países da Europa. Isso existe em todos os portos. Existe uma atuação nuclear. Isso aconteceu no Brasil. Existem algumas EADIs, mas houve uma paralisação desse processo porque entrou em discussão se tem de haver licitação para o serviço ou apenas autorização da Receita. Ao longo dos anos, houve apenas autorização de alfandegamento da Receita para a iniciativa privada fazer a instalação aduaneira. E ela é totalmente responsável, fiel depositária desse processo.

De uma forma ou de outra, precisamos ter esse marco novamente estabelecido. O processo para criação das Estações Aduaneiras do Interior está paralisado e seria muito importante que tivéssemos uma regra, seja por licitação, seja por autorização da Receita. Essa é uma discussão parlamentar.



A meu ver, do ponto de vista técnico, a autorização da Receita supre bem a necessidade de avaliação dessas demandas e permitiria expansão de uma rede muito mais ágil e rápida de coleta e também de distribuição de mercadorias, com polos industriais mais interiorizados, levando maior interiorização ao desenvolvimento do Brasil. Tenho certeza de que essa necessidade permeia o dia a dia das discussões de todos os senhores.

Quis aproveitar esses eslaides até para falar sobre isso. São mudanças no marco que precisam acontecer. A licitação da concessão do serviço portuário acredito que seja uma solução mais célere, porque não mexe com o patrimônio, mexe com a licitação da concessão do serviço. Por conta disso, teria um rito muito mais simples de licitação e a questão patrimonial toda resolvida pela iniciativa privada, que apresentará seus projetos e, a partir do seu próprio capital, fará investimentos a fim de ter retorno, ficando o Estado com a designação de onde quer ofertar essas outorgas, é claro, e, depois, a regulação da qualidade do serviço e do aferimento disso pela agência reguladora, que acompanhará dia a dia.

Como eu já disse, concessão direta através do Porto de Santos; delegação, como no caso do Porto do Itaquí; concessão, Porto de São Francisco do Sul, vencendo recentemente; concessão privada, Porto de Imbituba; concessão de licitação de porto organizado, ainda não aconteceu nenhuma; e autorização por contrato de adesão, caso dos terminais de uso privativo.

O trabalho que temos feito procura valorizar o planejamento, com toda uma avaliação do cenário do setor. Não vou entrar em detalhes, mas temos participado ativamente do Plano Geral de Outorgas e do Plano Nacional de Logística Portuária. E acredito que teremos os rumos para poder implantar novos portos. Um dos aspectos importantes é o foco da gestão portuária.

Apenas para ilustrar, temos 34 principais portos públicos distribuídos ao longo da costa brasileira, entrando também na calha do Rio Amazonas. No Rio Amazonas, a navegação chega até Manaus com navios de grande porte, de grande calado. É algo interessante. São 11 metros de profundidade na entrada da foz do Rio Amazonas, permitindo que navios cheguem lá na frente. Isso vai permitir uma integração multimodal com o setor produtivo maior da Região Centro-Oeste, que vou comentar mais à frente.



Aqui são os terminais de uso privativo. Está cortado o eslaide, mas são 129 os terminais no Brasil todo.

Temos feito todo um levantamento. Um aspecto em que temos investido muito é na qualidade das estatísticas, das informações. Este ano, já em fevereiro, nós tínhamos todas as estatísticas aquaviárias publicadas em nosso *site*, que tem um conjunto de informações muito rico, denso e confiável, porque tem sido checado. Nós temos procurado acompanhar de forma muito diligente a qualidade desses dados. Então, esses dados têm norteado os novos investimentos. É para isso que eles foram colhidos.

Um dado interessante para o conhecimento dos senhores é que 73% das importações do Brasil em dinheiro e 85% das exportações em dinheiro passam pelos portos. Mas, em volume, 90% das importações e 99% das exportações passam pelos portos.

O Brasil cresceu, nesses últimos anos, de 100 bilhões de dólares de corrente de comércio para algo em torno de 400 bilhões de dólares. Tínhamos, há 10 anos, algumas ociosidades em áreas públicas, que foram sendo ocupadas e aprimoradas ao longo dos últimos 10 anos. A partir de agora, nosso desafio é muito maior, porque toda a infraestrutura a ser provida tem de partir do que nós chamamos de *greenfield*, projetos a partir do zero, a começar pelo licenciamento ambiental, pela identificação da área de licenciamento ambiental, o que nos dá um alerta. Crescemos, no último ano, de 733 milhões para 834 milhões de toneladas. Retornamos a um nível já maior do que o do ano de 2008, anterior à crise, e com uma preocupação com a inclinação desta curva, porque ela, pelos dados do trimestre, continua tão inclinada quanto está aqui, e isso nos leva a uma grande preocupação: ou nós mudamos alguma coisa no mar para termos celeridade na oferta de infraestrutura, ou vai haver sérios problemas para continuar crescendo o comércio internacional brasileiro, para continuarem crescendo as exportações, para continuarem gerando divisas para o País.

Aqui são detalhes da estatística — movimentação de cargas.

Aqui, nossa pauta prioritária. O Brasil exportou 311 milhões de toneladas de minério de ferro no ano de 2010, e vai exportar muito mais. Eu estive segunda-feira fazendo uma visita ao Vale Brasil, novo navio da Vale, que chegou para ser



carregado no Terminal de Ponta da Madeira, no Maranhão. O Vale Brasil, que está sendo carregado agora, é o primeiro de 19 que eles encomendaram e vai transportar, por viagem, 400 mil toneladas. Eles vão saltar de alguma coisa em torno de 110 milhões de toneladas para 230 milhões de toneladas nos próximos 5 anos. Então, vai crescer mais ainda o número do minério de ferro.

Nós fizemos uma avaliação dos tipos de carga movimentada nos portos públicos — aqui em verde — e nos terminais de uso privativo — em azul. Vamos ver que a carga é muito mais de celulose, de minério de ferro, óleos combustíveis e minerais — a PETROBRAS e a TRANSPETRO estão muito fortes aqui —, os minérios, porque, como eu já disse, os terminais estão muito mais ligados a processos produtivos.

Aqui vemos dados de alguns portos. Vou comentá-los rapidamente, para poder detalhar mais a questão da multimodalidade de integração.

Cada vez mais, a região produtora brasileira se situa aqui nesta grande faixa amarela. O que tem acontecido? Este é um marco econômico importante. Nos portos do Sul, temos tido uma demanda muito mais forte por terminais para transporte de cargas refrigeradas, porque na Região Sul, principalmente, já estamos no processo de conversão de proteína vegetal e de proteína animal. Com esse processo, já somos os maiores exportadores de frango, de suíno e de carne bovina também. Então, cada vez mais, esse processo de conversão inclusive tem consumido a maior parte da produção de grãos da região. O que está acontecendo é que há até um certo balanço ainda de produção da Região Centro-Oeste para abastecer as necessidades das Regiões Sul e Sudeste.

Então, nesta linha, o que está acontecendo? A produção se deslocou para cá — e eu vou até puxar outro eslaide — se deslocou para essa região, e nós continuamos fazendo as principais exportações através do Porto de Vitória, do Porto de Santos e do Porto de Paranaguá principalmente.

Isso nos leva a uma reflexão muito importante: se a produção se deslocou para cá e nós temos como dar soluções logísticas mais adequadas — e aí as soluções logísticas mais adequadas são utilizando as hidrovias, saindo pela região do corredor norte —, por que vamos continuar sobrecarregando a infraestrutura das Regiões Sul e Sudeste com cargas de baixo valor agregado, que têm de sair, por



exemplo, do Mato Grosso e descer de caminhão para São Paulo para ser exportadas, rodando mais de 3 mil, 3.500 quilômetros? Isso é absolutamente irracional, do ponto de vista econômico.

E aí há um aspecto importante, está na linha do trabalho, do dia a dia dos Srs. Deputados. Na hora em que conseguirmos reduzir o custo da logística, estaremos trabalhando num grande processo de redistribuição de renda, porque esse dinheiro que é gasto na logística e que deixa de ser gasto nela vai ficar na mão do produtor.

A conta é interessante: sempre a referência é a Bolsa de Chicago. Qualquer *commodity* agrícola está lá com referência na Bolsa de Chicago. Na hora em que temos esse custo interno maior, somos absolutamente competitivos no custo da produção. Da porteira para dentro, não há país que produza de forma mais competitiva que o Brasil.

Mais um detalhe: do porto para a frente, também somos absolutamente competitivos. Agora, entre a porteira e o porto é o nosso grande drama. E aí passa pelas rodovias, passa pela questão das ferrovias e pela questão das hidrovias.

Um detalhe importante é que, na hora em que utilizarmos mais adequadamente a nossa matriz de transporte, como fazem os Estados Unidos, o Canadá, que têm a mesma dimensão de continentalidade do Brasil e que focaram o transporte — os Estados Unidos transportam praticamente toda a sua produção agrícola pelo Complexo do Mississippi...

Tivemos oportunidade de visitar — o Deputado Jaime esteve conosco nessa visita — o Complexo Hidroviário do Mississippi, que movimentava, em 2009, 650 milhões de toneladas por ano. Movimentava tudo o que o Brasil movimentou, em todos os portos brasileiros, só no Complexo Hidroviário do Mississippi. E fazem isso considerando um elemento absolutamente estratégico para o País.

É essa linha de defesa, que nós falamos, da multimodalidade, incorporando cada vez mais a ferrovia e a hidrovia na nossa matriz de transporte, para tirar a sobrecarga — muitas das estradas brasileiras são degradadas anualmente por causa da sobrecarga excessiva de produtos, como a soja, que acabam tendo grandes volumes. Para se transportar a mesma coisa que se transporta em uma barcaça, são necessários 180 caminhões, 180 carretas trucadas.



Então, a conta é simples: se nós estamos produzindo, só no Estado do Mato Grosso, 25 milhões de toneladas de soja, vamos dividir 25 milhões de toneladas por carreta grande, que vão pegar 40 toneladas. Quer dizer, nós estamos falando em 100 mil viagens. Os números são todos absurdos.

É isso mesmo, ou eu errei a conta? São 25 milhões de toneladas, divididas por 40: dá 100 milhões. Então, há uma quantidade gigantesca de carretas. É claro que não defendo aqui acabar com o transporte rodoviário. Pelo amor de Deus, não é isso. Seria o caso de colocar o transporte rodoviário da fazenda até o ponto de transbordo mais próximo, tornando, inclusive, a vida dos caminhoneiros melhor, porque não terão de viajar 3.500 quilômetros. Com isso, é reduzido o impacto nas estradas — 625 mil — e o número de acidentes. Portanto, preserva-se para as cargas mais nobres e para o fluxo de ida e vinda do cidadão. Desse modo, estaremos tornando mais econômico o transporte.

Outro detalhe: é mais amigável com o meio ambiente. Este é um aspecto importante.

O SR. DEPUTADO ARIOSTO HOLANDA - No interior, o Estado inseriu as EADIs, estações aduaneiras? É isso?

O SR. FERNANDO ANTONIO BRITO FIALHO - No caso do transporte agrícola, não há necessidade de EADIs, porque na verdade seriam estações de transbordo de cargas instaladas nas hidrovias, para que pudéssemos fazer o transporte até a calha do Rio Amazonas e de lá sair; ou também combinando para sair daqui. Temos algumas alternativas de portos: São Luís; Vila do Conde, em Belém; Porto de Santarém; Itacoatiara e Porto Velho. Essas são as alternativas de saída lá para cima.

As EADIs têm muito mais impacto na produção industrial. É muito mais para os contêineres, para a importação de equipamentos. Por exemplo, na Região Sul, poderiam ser montadas EADIs do lado da indústria que está produzindo e abatendo frangos. Monta-se o contêiner lá, faz-se o desembarço aduaneiro e já sai direto para ser exportado. Então, hoje ele é colocado na indústria ou vai para um terminal portuário. Lá, faz-se um transbordo para mudar de contêiner, ou vai em caminhões refrigerados. Chega no porto para ser colocado no contêiner e depois ser exportado.



Então, ele já sairia desembaraçado no contêiner do lado do frigorífico, no caso da Região Sul.

No caso industrial do Nordeste...

O SR. DEPUTADO ARIOSTO HOLANDA - E as fruticulturas?

O SR. FERNANDO ANTONIO BRITO FIALHO - Também, da mesma forma. Para exportação, já pode sair no contêiner refrigerado da região produtora no interior, para levar para o exterior. Não é preciso mais fazer o desembaraço aduaneiro no porto, nem precisa vir num caminhão refrigerado, chegar ao porto para mudar do contêiner refrigerado para colocar no navio.

Sai direto da fazenda no contêiner refrigerado, faz o desembaraço aduaneiro no EADI e de lá vai direto para a exportação.

O SR. DEPUTADO ARIOSTO HOLANDA - E Petrolina?

O SR. FERNANDO ANTONIO BRITO FIALHO - Para Petrolina seria um espetáculo. Poderia haver EADI que já fizesse o desembaraço aduaneiro lá, do lado da região produtora. Sairia o contêiner lacrado, com destino certo na Europa, na China, nos Estados Unidos. Direto para porto e de lá só vai embarcar. Reduz-se o tempo de permanência do contêiner e o risco de deterioração, no caso da fruticultura, por exemplo. Isso pode propiciar uma aceleração em todo esse processo.

A questão das EADIs é muito importante.

No caso de grãos, não há tanto impacto, porque, com o grande volume de grãos, a carreta sai da fazenda e vai para silos mais próximos, ou para um embarcadouro, para colocar numa hidrovia. De lá, vai para um silo no porto.

Vou mostrar algumas fotos.

Falamos sobre a hidrovia do Tocantins.

Este é o Porto de Vila do Conde, no Pará, um dos portos que se beneficiarão com a implementação da hidrovia do Tocantins, onde, no ano passado, foi inaugurada a eclusa de Tucuruí, 25 anos depois. A eclusa do Tocantins só foi inaugurada porque entrou na prioridade do Governo por causa da siderúrgica de Marabá, senão o agronegócio não poderia contar com essa infraestrutura também.

Esse é um aspecto importante. Temos de pensar no Brasil como um todo, e o processo de desenvolvimento no interior precisa de alternativas de logística mais



eficiente. Esse é um tema que sempre acaba entrando nas discussões, inclusive com o setor elétrico. É importante salientar que, por exemplo, no Rio Tocantins, acabamos de gastar um bilhão de reais para fazer, 25 anos depois, a Hidrelétrica de Tucuruí.

A Hidrelétrica de Estreito está sendo feita sem eclusas. Há projeto de duas ou três hidrelétricas, se não me falha a memória, entre Tucuruí e Estreito, sem eclusas. Isso nos deixa profundamente consternados.

O Deputado Jaime Martins teve a oportunidade de visitar conosco e viu que, nos Estados Unidos, para dar navegabilidade ao Rio Mississipi, eles fizeram muitas barragens para navegação e, subsidiariamente, acabaram produzindo energia, porque os desníveis não são tão grandes.

No Brasil, nós fizemos isso. São Paulo foi o único Estado brasileiro que fez infraestrutura para navegação no Rio Tietê. Temos diversas intervenções feitas pelo homem. Na Europa, estão fazendo agora uma rede de canais de interligação de bacias. Estão investindo mais de quatro bilhões e meio de euros para a interligação de bacias a fim de melhorar a logística da Europa e reduzir as emissões de CO₂ por tonelada de carga transportada, porque se emite até 90% menos de CO₂ por tonelada de carga transportada com a mudança do modal rodoviário para o modal hidroviário.

As diferenças são muito gritantes, e a Europa está investindo na construção de canais, que já são muitos, mas está fazendo muito mais.

A preocupação com a logística e com a manutenção da navegabilidade tem de estar presente em nossas discussões. Não podemos mais discutir energia elétrica sob pressão. Dizem: *“Vai ter um apagão, tem de fazer energia, esquece o transporte!”* Depois, isso trará um ônus muito maior para a sociedade.

Primeiro, custa muito mais caro fazer um eclusa fora do corpo da hidrelétrica. Segundo, deixamos de nos apropriar de um patrimônio da Nação, que são as hidrovias, para perder competitividade na logística, e inclusive ter um trabalho que, ambientalmente, é mais nocivo.

Estas são algumas das alternativas de exportação.



Estreito: já está sendo concluído. Marabá e Tucuruí: acabou de ser desentupido, mas vão entupir em Marabá, em Serra Quebrada e já estão entupindo em Estreito.

É fundamental a energia para o desenvolvimento do País, mas não podemos olhar só para um lado. Não podemos nos esquecer de que essa infraestrutura pode também servir para a navegação. Em todos os países desenvolvidos, há forte investimento nessa área exatamente para trazer competitividade. Estamos jogando nossa competitividade pelo ralo quando não aproveitamos as hidrelétricas para a utilização de transporte também. Esse transporte existia, mesmo que incipiente, no passado, e agora está sendo barrado pelas hidrelétricas.

Estes são alguns exemplos: a hidrovia Araguaia/Tocantins. Esta é uma alternativa logística do terminal (*ininteligível*); as cargas vão chegar pelo rio em barcaças, vão ser transpostas para os navios já para fazer exportação. Este o modelo muito utilizado.

Mais à frente, mostrarei fotos de um terminal do Grupo Maggi, que recebe pelo Rio Madeira, faz a transposição de barcaças para navio, para fazer exportação. Isso otimiza todo o processo e gera um ganho de escala gigantesco. Eles disseram que, com essa operação, mesmo saindo de caminhão para Porto Velho e de lá ir de barcaça para o terminal deles em Itacoatiara, ainda têm uma economia entre 25% a 30% no custo geral de logística. Isso é um dos grandes desperdícios da logística brasileira.

Quando se fala em estudo de multimodalidade, há diversos estudos no Brasil. Em São Paulo mesmo, na Baixada Santista, há um discurso sobre hidrovia de integração para permitir a interiorização do desenvolvimento e que a área de expansão de serviços e de indústria possa atingir áreas maiores do que as atingidas hoje.

No caso do Maranhão — fiz questão de colocar em homenagem ao Deputado Luciano Moreira, representante do Maranhão —, temos a possibilidade de integração multimodal através do Rio Mearim e do Rio Itapecuru, fazendo a interiorização do desenvolvimento dessa região toda. A partir do momento em que começarmos a olhar um pouco mais isso e pensar no que acontece em Itajaí, através do Rio Itajaí-Açu, que propicia a colocação de indústrias dentro do Estado



de Santa Catarina... É muito importante, inclusive já existe no Brasil, para que possamos trazer esses modelos para outros Estados e a partir daí levar à interiorização do desenvolvimento e do processo de industrialização de oferta de empregos aos cidadãos brasileiros.

Estamos falando da questão da integração intermodal. Temos um tronco em Marabá que interliga a Hidrovia do Tocantins com a Hidrovia do Araguaia, com a Estrada de Ferro Carajás e que pode ter interligação com a Ferrovia Norte-Sul e com a rodovia. Esse tipo de planejamento sendo feito de maneira que haja mais integrações multimodais vai fazer com que tenhamos mais competitividade na logística. Esse é um belo exemplo de integração multimodal, que já existe no Pará e que agora está sendo propiciada porque desentupimos o rio com as eclusas de Tucuruí.

Na Hidrovia do Tocantins, podemos ter uma extensão de 1.580 quilômetros, o que vai dar no coração do Brasil e pode trazer uma economia gigantesca para o Estados de Goiás e de Tocantins, pois que grandes produtores precisam dessa alternativa para fazer o escoamento de produção — não só escoamento, mas até interiorização de insumos.

Alguns corredores hidroviários.

São Paulo, como já citei, tem todas essas hidroelétricas, eclusas e eclusas que não têm hidrelétrica porque é pequeno demais o desnível em São Paulo; há um trecho, o do Canal de Pereira Barreto, um canal artificial feito para propiciar a navegação.

Sabemos fazer no Brasil, já fizemos, mas deixamos de lado, deixamos de fazer, deixamos de respeitar o óbvio, do ponto de vista logístico e econômico.

Há várias informações a respeito de integração. Até São Paulo está estudando uma integração com o anel hidroviário no Rio Tietê. É interessante, porque vamos à Europa, vamos à Paris e vemos a navegação no Rio Sena abastecendo a cidade. Tem aquela navegação de passeio bonito, de turismo, mas todo o suprimento de insumos de construção, por exemplo, todas as concreteiras que abastecem Paris ficam na beira do Rio Sena. Os insumos, a areia, a brita, cimento, chega tudo de barçaça, é produzido lá e distribuído, efetivamente utilizado



na logística. O lixo da cidade de Paris é todo recolhido e transportado para os aterros sanitários mais distantes através de barcas.

Já existe um início de trabalho com a SABESP para fazer o escoamento de lixo, mas está no projeto de expansão do Anel Hidroviário de São Paulo, porque é racional que se utilize essa aquavia de forma eficiente.

Aqui, exemplo do Tietê, da barcaça que temos lá.

Bom, eu vou passar mais rapidamente, há muitas informações: Terminal da Ponta da Madeira, lá no Maranhão, e o Porto do Itaqui, que são um dos focos de exportação; algumas das estatísticas de carga desses portos.

Vou passar mais rapidamente, porque há um rico conjunto de informações aqui.

Vamos aos números, novamente, para reforçar a tese da nossa necessidade. Só o Porto de Santos está projetando o crescimento da necessidade de exportação, de 2010 para 2024, de 95 milhões de toneladas para 230 milhões de toneladas. Esses são números, por um lado, alvissareiros, e por outro, extremamente preocupantes, pela necessidade de infraestrutura.

Os gargalos são sempre os mesmos: para construção, ampliação e recuperação, vamos precisar de 20 bilhões. Isso foi um estudo feito pelo IPEA, identificando onde o que se precisa fazer para aprimorar os portos brasileiros. Para construção, ampliação e recuperação, precisamos de 20 bilhões de reais; para os acessos terrestres, 17 bilhões; dragagem e derrocamento, 2,78 bilhões; infraestrutura portuária, 2,34. Boa parte disso pode ser suprido pela iniciativa privada, a partir de aprimoramento do marco regulatório.

Potencial de utilização de hidrovias: nós temos hoje 13 mil quilômetros de hidrovias já utilizadas, basicamente na região amazônica e também no Rio Tietê. O Rio Tietê está praticamente duplicando a sua movimentação de carga e tem um projeto grande de expansão que envolve inclusive a substituição de pontes rodoviárias, para poder aumentar o vão. Eles querem quadruplicar a capacidade de movimentação de carga do Rio Tietê.

Agora, temos o potencial de até 29 mil quilômetros de vias disponíveis, naturalmente, para ser aproveitado, e podemos chegar a quase 60 mil quilômetros de hidrovias. A Região Sul é privilegiada e usa pouco as suas hidrovias.



Aqui, navegação interior — vou passar rapidamente. São números e dados que vão ajudar.

Este mapa demonstra o que foi elencado de priorização para o PAC 2: o Corredor do Madeira, o Corredor do Teles Pires-Tapajós, do Tocantins, do Parnaíba, Corredor do São Francisco —que tem também uma belíssima integração multimodal, rodovia, ferrovia e hidrovias; Corredor do Tietê/Paraná; Corredor MERCOSUL e Corredor Paraguai.

Isso foi identificado e foram alocados recursos do PAC 2 para cada um desses corredores. Aí, um detalhe triste — o primeiro investimento, felizmente, vai começar a ser feito —, triste porque nós não temos estudos e projetos de nenhum deles.

Felizmente, eu estive com o Ministro Alfredo, nesta semana, que me comunicou que está autorizando a contratação de todos os estudos e projetos, porque esses valores foram alocados no PAC 2 e ele já está fazendo essa autorização. Isso vai dar um salto importante, porque nós só conseguimos se houver estudo e projeto. Senão, nada vai para adiante.

Então, esse primeiro passo já está sendo dado pelo Governo, numa mudança do conceito de priorização. A Ferrovia Norte-Sul, por exemplo, só aconteceu depois de termos um EVTE. Só aconteceu a licitação e, até antes da licitação, só se tomou a decisão política de investir na Ferrovia Norte-Sul quando o Governo olhou para os números do EVTE, que foi produzido pela CAF, pela Cooperação Andina de Fomento, mostrando que era viável economicamente e era necessário para o País a implantação da Ferrovia Norte-Sul.

É isso que está sendo agora contratado para as hidrovias brasileiras.

Aqui, vemos exemplos de infraestruturas hidroviárias. Eu vou passar rapidamente, pois quero fechar. Como eu disse, estou deixando muitas informações que eu acho que vão contribuir para os estudos.

Temos já alguns exemplos: inclusive, isso aqui é no Rio São Francisco. O Exército americano participou de uma missão com o Exército brasileiro.

Antes de finalizar, quero fazer outro apelo. A organização do setor hidroviário brasileiro é praticamente inexistente. As administrações de hidrovias são uma gambiarra institucional, afóra a do Rio Tietê, cuja administração, vinculada à



Companhia Docas de São Sebastião, é eficiente e profissional. Elas estão vinculadas ao DNIT. Não tendo como repassar dinheiro diretamente às administrações, o DNIT realizou convênio com a Companhia Docas do Maranhão — CODOMAR, para que ela efetue esse repasse.

O nosso modelo de gestão e de implementação de hidrovias também não é adequado. O Ministro dos Transportes é sensível ao tema. Fizemos a ele, formalmente, a proposta de que criasse uma companhia para tratar especificamente desse tema, que possa centralizar as ações de governo e inclusive os recursos, para que possamos ter investimentos. O DNIT é um excelente órgão, mas tem o DNA rodoviário, e todas as prioridades acabam sendo rodoviárias obviamente. Não estou falando isso sem olhar os números. Estou me baseando em dados concretos. Basta olhar a execução orçamentária de cada uma das áreas para ver que a hidroviária é baixíssima, porque não entra na linha de prioridades.

Portanto, apelamos também para que esse tema seja discutido. Como vamos organizar as nossas hidrovias? Do jeito que estão, elas não podem ficar.

Fiz ao Ministro duas sugestões. Uma delas foi criar a VALEC das águas, que chamei de CBNI — Companhia Brasileira de Navegação Interior, para congregar essas administrações hidroviárias. Com isso, haverá um órgão que dê a essas administrações a atenção de que precisam, por meio de técnicos capacitados, mas com foco, como aconteceu com a VALEC. A Ferrovia Norte-Sul só aconteceu porque a VALEC era o órgão que tratava da questão orçamentária — o ex-Deputado Juquinha fez um grande trabalho quanto à alocação dos recursos da VALEC. Ela só aconteceu porque houve priorização e foi criada uma entidade para tratar disso.

A outra alternativa seria criar o batalhão hidroviário do Exército. E digo isso pegando o exemplo dos Estados Unidos, onde a logística das hidrovias é considerada elemento de segurança nacional. Tanto é que o US Army Corps of Engineers (corpo de engenheiros civis americano) cuida de todas as hidrovias dos Estados Unidos. Eles já vieram aqui e têm convênio com o Exército.

Temos as soluções possíveis à mão, mas é preciso haver decisão política para implementá-las. E, partindo desta Casa, essa discussão toma mais corpo e fica mais qualitativa.



Vou finalizar com a questão da cabotagem. A costa brasileira, como já falei, tem 1.500 quilômetros. Temos grandes desafios a vencer, um deles na área tributária: não há acordo no CONFAZ quanto à tributação dos combustíveis para navios. Em razão disso, acabamos vendo algumas situações esdrúxulas. O trigo que sai da Argentina chega mais barato ao Nordeste do que o trigo que sai do Rio Grande do Sul. Como o frete come a margem, para tornar-se competitivo, o produtor agrícola brasileiro do Rio Grande do Sul tem que reduzir o preço do seu produto.

Então, essa perda de competitividade deve-se a uma questão tributária, que está na lei, mas nunca foi efetivada: equiparar a carga tributária do nosso *bunker* (combustível para embarcações) à da navegação internacional. Isso é fundamental para que nós possamos ter mais competitividade.

Temos também uma possibilidade de captação de cargas muito grande. Temos aí um desafio, toda Marinha Mercante, para desenvolvimento de mão de obra especializada, um trabalho que a nossa Marinha do Brasil faz de forma muito competente.

Vamos finalizar mostrando um eslaide dos belgas que vieram fazer uma apresentação, num seminário por nós promovido, sobre hidrovias, no sentido de que investir em hidrovias é investir no meio ambiente. Eles mostraram vários eslaides após uma provocação feita por mim. Perguntei o que eles fariam, porque aqui nessa discussão foi dito que se tem de fazer a mitigação ambiental para implementação da hidrovia. E eu perguntei para eles o que faziam como mitigação ambiental na utilização de suas hidrovias. Um deles me olhou meio surpreso e disse que não estava entendendo a minha pergunta. Nós estamos implantando hidrovias como mitigação ambiental. A implantação de hidrovias é um processo de mitigação ambiental, porque o transporte hidroviário emite até 90% menos de CO₂.

Esta é uma lógica que ainda não estamos praticando, mas tenho confiança de que vamos praticá-lo.

Era a contribuição que eu gostaria de deixar a esta Comissão.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Inocêncio Oliveira) - Em face de termos hoje várias votações, eu gostaria que cada um formulasse suas perguntas, e que fossem



breves, para, se puder, responder a todas no final; se não puder, por causa das votações, que seja feito por escrito.

Pelo que ouvimos da exposição de V.Sa., temos grandes desafios em relação a hidrovias, transporte intermodal. Em primeiro lugar, temos essa dualidade no transporte marítimo e fluvial, de modo geral, nas hidrovias, entre a Secretaria Especial de Portos e o Ministério dos Transportes. É um óbice muito grande.

Quero então saber se existe uma conjugação entre o orçamento da Secretaria Especial de Portos e o Ministério dos Transportes, através do DNIT ou da VALEC, com a Agência de Transportes Aquaviários. Existe alguma coisa nesse sentido?

Hoje não se admite mais porto pequeno. O porto deve ter um retroporto muito grande. Vejam os exemplos de Pecém e Suape. Em Suape já são 262 empresas instaladas. Tinha área, e a empresa prefere instalar-se perto do porto, porque o transporte fica bastante barato.

Também quero saber quanto representam Santos e Paranavaí nas exportações de 95% das cargas brasileiras para o exterior.

Quanto tempo será necessário para sairmos de 13 mil para 60 mil quilômetros de hidrovias? Será um quinquênio, um decênio? Quanto tempo vamos demorar para conseguir esse grande objetivo?

Por último, como os portos públicos hoje não têm áreas suficientes, e V.Sa. se esqueceu de falar dos portos como uma fonte muito importante de turismo, eu gostaria de ter uma explicação. Em portos públicos isso não poderia acontecer? Recife, por exemplo, está transformando hoje dez — dez! — armazéns antigos de estoque. Dois deles serão transformados em estações de passageiros; outros serão um *shopping center*, um teatro, um centro de artesanato, e assim por diante.

Acredito muito nos portos públicos, que, normalmente, são localizados dentro ou próximos das cidades, para atender o grande objetivo que é o turismo.

Passo a palavra ao Deputado Jesus Rodrigues.

O SR. DEPUTADO JESUS RODRIGUES - Sr. Presidente, recebi agora a mensagem de que estão nos chamando para a votação nominal. E eu ainda tive de sair para manifestar o meu apoio à questão da jornada de 40 horas sem redução de salário. Tenho certeza de que o Deputado Pedro também foi lá, além de outros.



Portanto, perdi um pouco da apresentação. Eu não sei se foram mostrados os portos em construção e, se foram apresentados, quantos portos em construção são reconhecidos dentro da sua estatística. Peço, assim, a V.Sa. que, se for possível, nos deixe as transparências. Aliás, as transparências, não, o material do data show. Eu não sei nem se consigo ficar aqui até a resposta, porque teremos votação agora.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Inocêncio Oliveira) - Com a palavra o Deputado Pedro Uczai.

O SR. DEPUTADO PEDRO UCZAI - Eu quero cumprimentar V.Exa. pela sugestão de trazer o Sr. Fernando Fialho aqui, o que nos dá a dimensão da importância estratégica deste tema para o desenvolvimento do País.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Inocêncio Oliveira) - Eu peço a V.Exa. que seja breve, porque estão nos chamando para votação nominal em plenário.

O SR. DEPUTADO PEDRO UCZAI - Eu já vou para os encaminhamentos, Sr. Presidente, nem vou fazer as observações.

Eu penso que é preciso promovermos um encontro estratégico entre o Ministério de Minas e Energia — eu estou na área de energia também —, o Ministério do Transportes, as agências ligadas a esses dois Ministérios e a Secretaria dos Portos, a fim de discutirmos os recursos hídricos, um evento que eu gostaria de sugerir tivesse inclusive a participação da Casa Civil. Refiro-me a um encontro estratégico para pensarmos o intermodal do País, um encontro de debates na busca de um entendimento. Essa é a primeira sugestão de encaminhamento, porque eu já tenho ouvido toda essa fragmentação, e nós não colocamos ninguém junto. Portanto, vamos colocar todos eles juntos para discutirmos estrategicamente.

Assim, sugiro a realização de um bom e estratégico encontro, que estou chamando aqui de encontro estratégico para discutirmos eclusas, o modelo — parece que se está dando um único caminho —, EAD, REDEX e o transporte de carga e de passageiros, inclusive na relação com o espaço urbano de grande parte das cidades. Pensarmos a questão de hidrovias junto com outras tecnologias pode ser uma grande perspectiva.

Portanto, a minha sugestão é no sentido de realizarmos esse encontro estratégico. E, efetivamente, a partir desse encontro estratégico, vamos perceber que ferrovias e hidrovias poderão ser efetivamente prioridades, como estão sendo



em parte. Em relação a eclusas, há várias discussões na minha região e várias críticas já feitas há uma década na Bacia do Rio Uruguai. Acho um escândalo o que foi feito. Eu sempre disse isso em todos os lugares, mas ainda não teve ressonância o debate do encontro estratégico. Por isso, sugiro esse encontro.

Não vou entrar no mérito da exposição, quero apenas parabenizar o nobre convidado.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Inocêncio Oliveira) - Parabenizo o ilustre depoente, que nos deu uma contribuição importante, inclusive mostrando a grande potencialidade do nosso País para que possa haver essa integração intermodal entre os transportes rodoviário, hidroviário, aeroviário e outros.

Informo aos colegas que vamos nos retirar para votar. Se alguém quiser ficar aqui, posso voltar depois para ouvir, porque eu gostei muito desse depoimento. Creio que V.Sa. deu uma contribuição importante, inclusive mostrando a força e a grandeza do nosso País, bem como o futuro que temos pela frente. Se somos um país do presente, a curto prazo, seremos também um país do futuro, que estará entre as nações mais desenvolvidas do mundo.

V.Sa. deu uma demonstração de brasilidade, mostrando algumas carências que todos nós conhecemos. Mas, sendo V.Sa. o Presidente da ANTAQ, que é a expressão maior de regulação desse sistema, nós ficamos muito felizes pela maneira correta, aberta e transparente com que nos mostrou os problemas do País e apresentou soluções. Não só mostrou, mas apresentou soluções.

Muito obrigado e até outra oportunidade, se Deus quiser.

Está encerrada a reunião.