

## Leilão

Os empresários interessados em participar do leilão de cargas apreendidas que a Aduana de Santos realizará quinta e sexta-feira, na Cidade, devem se credenciar junto ao órgão até esta terça-feira.

portomar@atribuna.com.br

# Porto & Mar

EMBRAPORT

GRUPO  
COIMEX

## Entrevista

## Kátia Abreu

Senadora e uma das principais críticas do novo marco regulatório do setor portuário

# “O ministro deu um jeitinho para melhorar a vida do cartel portuário”

DIOGO CAIXOTE

**DA REDAÇÃO**  
A senadora Kátia Abreu (DEM-TO) afirma que o Decreto 6.620, publicado no último dia 30 e que estabelece novas regras para a instalação de terminais portuários privados no País, foi elaborado pela Secretaria Especial de Porto (SEP) apenas para manter um suposto “cartel” da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público (Abratec). Ela pedirá ao Senado que convoque o ministro-chefe da SEP, Pedro Brito, para explicar a estratégia do Governo Federal e os motivos que o teriam levado a não cumprir um acordo com a Casa, não exigindo a comprovação de carga própria para a abertura de terminais portuários privados. Leia, a seguir, os principais trechos da entrevista com a senadora.

**A senhora é uma das principais defensoras de mudanças nas regras para a abertura de terminais privados desde a votação, em maio deste ano, da MP 412, que prorrogou a vigência do Relatório, o programa de isenção de impostos para importação de equipamentos portuários. O que a senhora achou do Decreto 6.620, que determinou um novo**

### marco regulatório para o setor?

Continua tudo na mesmice. O ministro (Pedro Brito) usou um instrumento poderoso que é um decreto, que deveria ser usado para beneficiar e regulamentar a Lei 8.630 (de Modernização dos Portos). E vai e prejudica essa lei. Ele (o decreto) vem e aprofunda uma inconstitucionalidade que existia. Ele (o ministro) insiste contra essa lei permanentemente. A sociedade pode ir no Supremo Tribunal Federal para contestar o que ele fez. Quando o Supremo diz que a lei está certa e o ministro se arvora em mudar essa lei através de decreto no peito e na raça, alguma coisa esquisita tem.

### Que inconstitucionalidade é essa?

Ele insiste em colocar proporcionalidade entre as cargas, dificultar o porto privado misto, aquele que a lei não diz que tem que ter percentual de carga própria e nem de terceiros.

### Mas a exigência de carga própria está na Lei 8.630.

Em relação a esses terminais privados mistos, a lei diz que tem que ter carga própria e de terceiros. Ai a resolução da

Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários, o órgão regulador do setor), irregular e inconstitucionalmente, coloca que a carga própria tem que ser suficiente para justificar a implantação do porto. Ou seja, eu tenho que ter carga suficiente para fazer um porto e, de vez quando, carga de terceiros. Não tem ninguém no País que tenha carga própria que justifique um porto.

### Pela sua análise, a instalação de terminais privados de contêineres seria inviável, considerando que essas instalações trabalham principalmente com cargas de terceiros.

Não existe ninguém no mundo que tenha carga para movimentar um terminal de contêineres sozinho. Então, ele (o ministro) não só retorna a discussão do passado, colocando de novo a proporcionalidade, como ainda coloca mais instrumentos burocráticos, como o fato de a carga ter de ser da mesma natureza. Mas que natureza? Natureza sólida, líquida, granel, líquido? Insiste em dificultar ainda mais, entrando na seara da iniciativa privada, dizendo que tem que ter concorrência, competitividade, demanda. Como assim? O dinheiro é meu, eu vou correr risco e é o Governo que vai decidir se o meu projeto é competitivo ou não? Ele está subestimando o empresariado brasileiro.

### Para a senhora, qual foi o objetivo do ministro ao determinar o critério da carga própria?

O ministro deu um jeitinho nesse decreto para melhorar a vida do cartel portuário.

### Que cartel?

Da Abratec, do Porto de Santos, de Paranaguá. O maior deles é o Daniel Dantas (principal acionista da operadora portuária Santos-Brasil S.A., arrendatária do Tecon, na Margem Esquerda do Porto de Santos).

### E qual seria o objetivo desse cartel?

Eles não querem mais portos no Brasil. O bloco da Abratec e o Daniel Dantas fazem esse lobby para impedir a concorrência.

### Indo por esse raciocínio, não há empresas capazes de combater? Há alguém com capital para investir nesse momento de crise mundial?

Tinha 12 empresas, com mais de US\$ 10 bilhões para investir em portos no Brasil.

### Alguma lhe procurou?

Cargill, Bunge, Eike Batista (presidente do Grupo EBX, cuja



ARQUIVO

gão. A culpa vai cair para o próximo governo.

### Que indicações a senhora tem de que haverá esse apagão?

A movimentação de contêineres no País está crescendo 12,4% ao ano. Considerando que o PIB vai crescer só 3% no ano que vem, continua com 12,4% de crescimento do contêiner. Isso significa que em sete anos vamos precisar de outro Brasil portuário. E se considerarmos todas as cargas, em dez anos eu vou precisar de mais um Brasil portuário. E para fazer um porto são sete anos. São quatro para licenciamento ambiental e três para construir.

### Qual a saída para não acontecer isso? É revogar o decreto?

Imediatamente. Eu quero acreditar que ele (Brito) fez o presidente cometer um equívoco.

### Como é possível conseguir essa mudança?

Vamos fazer pressão. Ou cumpre-se o acordo ou não vamos fazer acordo nunca mais. Vamos ter uma resistência partidária aqui (no Senado).

### Que tipo de acordo foi esse?

O acordo dizia que o decreto não confrontaria a Lei dos Portos e que não haveria imputabilidade de proporcionalidade entre as cargas. Se pegar o decreto no Artigo 2º, Inciso 10, está lá. No Artigo 18 também.

### Não seria mais fácil ter derrubado a Resolução 517 da Antaq, que estipula os critérios para terminais privados?

Eu acreditei no Governo porque o senador Romero Jucá (PMDB/RR, líder do Governo no Senado) fez esse acordo. Pelo menos um líder tem que por palavra. Nós acreditamos.

### Hoje, a senhora faria algo diferente?

Deveria ter feito isso na época. Agora deu o arrependimento. Quantos acordos foram feitos e cumpridos.

### Mas não é possível implantar um paliativo?

Você preferia chegar em um porto pronto ou construir tudo sem nenhuma ajuda, tudo com seu dinheiro? É claro que a resposta é a primeira. Mas, o problema é que o Governo não tem dinheiro. Como não tem, tem que deixar quem tem dinheiro construir.

## “Ele (Pedro Brito) está subestimando o empresariado brasileiro”

empresa de logística, a LLX, tentou construir um porto em Peruibe), Odebrecht, OAS e Suzano Papel e Celulose.

Essa abertura do mercado que a senhora defende não pode prejudicar as empresas que se instalaram por licitação, pagam taxas pela área que usam e enfrentam uma falta enorme de infraestrutura? Não seria uma concorrência desleal?

Essas empresas já ganharam. Elas já chegaram com o porto pronto, com os molhes, os cais, as vias de acesso. A clientela já estava pronta. Agora, imagina quem vai ter que construir tudo porque o Governo não tem dinheiro? Os custos são infinitamente maiores. Um exemplo é o porto privado do Eike Batista, que iria demandar mais investimentos que o porto existente (Santos). Colocando todos os custos deste porto em Peruibe, comparando com Santos, sai mais caro. Em acesso marítimo, o Eike gastaria cerca de R\$ 137 milhões. Em infraestrutura terrestre, mais de R\$ 53 milhões. Em acostamento, R\$ 35 milhões.

Para o pátio de armazenamentos iriam R\$ 80 milhões. Em relação a acessos e interligações, o porto novo precisaria de quase R\$ 9 milhões. No terreno, serão R\$ 27 milhões. Só em super-estrutura que Santos gastaria. Seriam R\$ 22 milhões para Santos e o mesmo para Peruibe. Então, no final, Santos pagou R\$ 22 milhões e o porto novo, R\$ 366 milhões. Se eu transformar em contêiner, nos próximos 25 anos, o de Santos vai gastar US\$ 25.000 por contêiner e o outro US\$ 89.000 para ressarir o investimento. Eu quero que ele (Brito) discuta comigo. Quero ver desmentir.

### Como a senhora vê o sistema portuário daqui para a frente, como decreto em vigor?

O problema é que não vai estourar no colo dele (Pedro Brito) porque, em 2010, nós vamos ter um novo presidente da República. Então, quem vai ficar prejudicado é o próximo governo, que não vai ter tempo para acudir o apagão. Inclusive, o TCU já determinou uma auditoria nos portos por perigo de apa-

## Escala de trabalho às 7 horas

Local	Navio	Térmo	Produto
Saboo-1	Gde Baires	4	Emb./Desc. cntrs-autos
Saboo-2	Ind Century	1	Emb. carga geral
Saboo-3	Calapungino	2	Emb. cntrs
Saboo-3	Login Amazonia	2	Emb. cntrs
Saboo-4	Libra Mexico	1	Emb. cntrs
Corte	Iwato	1	Emb. cntrs
Cosipa-3	Flora S	2	Emb. chapas de aço
Arm.12	Inca Malden	2	Desc. chapas de aço
Arm.13/14	Val Paraíso	3	Desc. sal
Arm.15	Saga Tide	2	Emb. at celulose
Arm.16/17	Eiiana	2	Emb. açucar sc
Arm.19	Sioux Malden	2	Emb. açucar grl
Ultraferti	Kingfisher D	1	Desc. nitrato
Arm.20/21	Sophia	2	Emb. açucar grl
SHG26	Olgav	1	Desc. trigo
Arm.29/30	Impertus	2	Desc. trigo
Arm.35.1	CSAV Benaco	2	Emb. cntrs
Arm.35.2	CSAV Rio Lougue	2	Emb. cntrs
Arm.35.2	Ned De Liedfe	1	Emb. cntrs
Arm.37.1	Bahia Gde	3	Emb. cntrs
Tecno1	Cap San Lorenzo	2	Emb. cntrs
Tecno2	CGM La Boussolle	2	Desc. cntrs
Tecno3	CGM Copernic	2	Emb. cntrs
Tecno3	MSC Wisan	2	Emb. cntrs
Tecno3	MSC England	2	Emb. cntrs
TGG	Eden Maru	1	Emb. farelo soja
TMG	Vilagory	1	Desc. enofre
TMG	Clare	1	Desc. cloreto
Cargill-2	Sorrento	1	Emb. farelo soja
Cultrate	Solent	1	Emb. cnp

Observação: A quantidade de termos está sujeita a alterações de última hora. Fonte: Ogmo



 O TERMINAL DE  
CONTÊNERES DO  
PORTO DE SANTOS  
TECON www.santosbrasil.com.br