

Luiz Paulo e Carlos Minc solicitaram vista conjunta a esta proposição. O pedido foi aceito pelo Presidente. Continuando a leitura: Projeto de Lei Nº 4265/2018, de autoria do Deputado Carlos Minc, que "Modifica a Lei 3650/2001 que trata do passe livre para pessoas portadoras de deficiência e de doenças crônicas de natureza física, mental ou psiquiátrica nos transportes administrados e/ou concedidos pela secretaria de estado de transportes para garantir o exercício das gratuidades legalmente instituídas pela Lei." Parecer: Legalidade, Com Emendas; Projeto de Lei Nº 4316/2018, de autoria do Deputado Atila Nunes, que "Determina o tombamento, como patrimônio histórico e cultural material do estado do Rio de Janeiro, o Quilombo da Pedra do Sal situado no Bairro da Saúde, próximo ao largo da Prainha, no Município do Rio de Janeiro." Parecer: Juridicidade. Após discussão e votação, os pareceres foram aprovados. Continuando a leitura: Projeto de Lei Nº 1634/2016, de autoria do Deputado Jorge Felippe Neto, que "Declara Como Patrimônio Cultural, Histórico e Material, e Considera de Interesse Cultural do Estado do Rio De Janeiro, A Escultura Em Bronze De Santos Dumont, e Dá Outras Providências". Durante a discussão, concluiram pela baixa em diligência ao INEPAC. Continuando a leitura: Projeto de Lei Nº 2771/2017, de autoria da Deputada Martha Rocha, que "Dispõe Sobre A Realização De Eventos Esportivos De Artes Marciais No Estado Do Rio De Janeiro, Na Forma Que Menciona." (retorno do pedido de vista da Deputada Mônica Francisco na 3ª RE de 14/04/2021 SEM Voto) Parecer: Constitucionalidade; Projeto de Lei Nº 640/2019, de autoria dos Deputados Subtenente Bernardo e Dr. Serginho, que "Estabelece a destinação de valores arrecadados com multas por estacionamento irregular, em via pública, em vagas reservadas às pessoas com deficiência, na forma que menciona." Parecer: constitucionalidade; Projeto de Lei Nº 3323/2020, de autoria do Deputado Márcio Pacheco, que "Altera o anexo da Lei Nº 5.645, de 06 de Janeiro de 2010, incluindo no calendário oficial de eventos do estado o dia do tradutor intérprete de libras." (retorno do pedido de vista da Deputada Mônica Francisco na 3ª RE de 14/04/2021 sem voto) parecer: juridicidade. Após discussão e votação, os pareceres foram aprovados. Continuando a leitura: Projeto de Lei Nº 506/2015, de autoria dos Deputados André Cecílio, Carlos Minc, Dr. Sadinoel, Waldeck Carneiro, Zaqueu Teixeira e Zeidan, que "Altera a Lei Estadual Nº 5628, de 29 de dezembro de 2009, e dá outras providências." Durante a discussão, o Deputado Luiz Paulo solicitou vista a esta proposição. O pedido foi aceito pelo Presidente. Continuando a leitura: Projeto de Lei Nº 871/2015, de autoria do Deputado Átila Nunes, que "Dispõe sobre a prática de cultos religiosos no sistema penitenciário do estado do Rio de Janeiro." Parecer: constitucionalidade. Após discussão e votação, o parecer foi aprovado. Continuando a leitura: Projeto de Lei Nº 1973/2016, de autoria do Deputado Zaqueu Teixeira, que "Dispõe sobre a destinação de recursos das empresas enquadradas no programa de atração de investimentos estruturantes - RIOINVEST, para recuperação do Hospital Universitário Pedro Ernesto - HUPE." Durante a discussão, os Deputados Luiz Paulo e Márcio Pacheco solicitaram vista conjunta a esta proposição. O pedido foi aceito pelo Presidente. Continuando a leitura: Projeto de Lei Nº 1923/2020, de autoria do Deputado Filipe Soares, em que "Fica o Poder Executivo Autorizado A Incluir O Professor De Educação Física Na Equipe Técnica Da Rede Estadual De Saúde, E Dá Outras Provvidências". Durante a discussão, o Deputado Waldeck Carneiro solicitou vista a esta proposição. O pedido foi aceito pelo Presidente. Continuando a leitura: PROJETO DE LEI Nº 2605/2020, de autoria dos Deputados Rodrigo Amorim; Chico Machado; Alexandre Freitas; Bruno Dauaire; Carlo Caiado; Delegado Carlos Augusto; Jorge Felippe Neto; Giovani Ratnho; Gustavo Schmidt; Sérgio Fernandes; Gustavo Tutuca; Dionísio Lins; Renan Ferreira; Gil Vianna; Alexandre Knoploch; Renato Cozzolino; Léo Vieira; Val Ceasa; Subtenente Bernardo; Franciane Motta, que "cria o selo "produto fluminense" para atestar e informar ao consumidor final sobre a origem da cerveja e chope produzidos por microcervejarias localizadas no estado do rio de janeiro e dá outras provvidências". parecer: constitucionalidade com emendas; Projeto de Lei Nº 4011/2021, de autoria dos Deputados Renato Zaca, Alana Passos, Alexandre Knoploch, Anderson Moraes, Carlos Macedo, Charles Batista, Chiquinho Da Mangueira, Dr. Deodato, Felipe Peixoto, Giovani Ratnho, Léo Vieira, Luiz Martins, Marcelo Cabeleireiro, Marcelo Do Seu Dino, Márcio Gualberto, Marcos Muller, Rodrigo Amorim, Rosenverg Reis, Sérgio Fernandes, Val Ceasa, Valdecy Da Sáude, Vandro Família, Zeidan, Coronel Salema, que "Autoriza o Poder Executivo a convocar os aprovados em todas as etapas do certame ch/qua/qoe/2021 conforme i.n. sep 016/2020, público em BOL PM Nº 138 DE 31 DE julho DE 2020". parecer: constitucionalidade, com emenda. Após discussão e votação, os pareceres foram aprovados. Tendo em vista o término do tempo reservado para video conferência, o Deputado Márcio Pacheco, Presidente, encerrou a reunião, para que fosse lavrada a presente ata. Reabertos os trabalhos, foi a mesma lida e aprovada, sendo assinada por mim, Tatiana da Costa Guimarães, Secretária, e pelo Senhor Presidente. A reunião foi encerrada às onze horas e cinco minutos. Sala das Comissões, doze de maio de dois mil e vinte e um. (a)Tatiana da Costa Guimarães, Secretária; Deputado MÁRCIO PACHECO, Presidente

TEMPORÁRIAS

COMISSÃO ESPECIAL PARA ACOMPANHAR E BUSCAR SOLUÇÕES PARA O FORTALECIMENTO E AMPLIAÇÃO DA INDÚSTRIA NAVAL E DE OFFSHORE E DO SETOR DE PETRÓLEO E GÁS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
(REQUERIMENTO N° 213/2021)

ATA DA 5ª REUNIÃO ORDINÁRIA

Aos vinte e seis dias do mês de abril de dois mil e vinte um, às quatorze horas e dez minutos, via Plataforma Zoom (videoconferência), reuniu-se a comissão instituída pelo Requerimento nº 213/2021, sob a presidência da Senhora Deputada CÉLIA JORDÃO, contando com a presença dos Senhores Deputados FELIPE PEIXOTO, WALDECK CARNEIRO e RUBENS BONTEMPO, membros efetivos. Havendo número regimental, Sua Excelência, a Senhora Presidente, declarou aberta a quinta reunião ordinária, conforme convocação por edital, publicado na data de vinte e três de abril do corrente ano, com o objetivo de ouvir o Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (SINALVAL), representado pelo Senhor Sérgio Bacci, Vice-Presidente, e pelo Senhor Sérgio Leal, Diretor-Executivo. Em seguida, a Senhora Presidente agradeceu a presença de todos, fez uma pequena introdução sobre a Comissão Especial para Acompanhar e Buscar Soluções para o Fortalecimento e a Ampliação da Indústria Naval de Offshore e do Setor de Petróleo e Gás no Estado do Rio de Janeiro. Prosseguindo, a Senhora Presidente passou a palavra para os Deputados membros da Comissão e aos convidados presentes, que fizeram o uso da palavra para esclarecimentos. Após, nada mais havendo a tratar, a Senhora Presidente agradeceu a presença e colaboração de todos os participantes e deu por encerrada a presente reunião, cujo link <https://www.youtube.com/watch?v=HNHUV1GRUm8>, contém a íntegra da reunião, bem como seu inteiro teor segue nas notas taquigráficas, em anexo, da qual, para constar, eu, André Luiz Coutinho Merlo, matrícula 201.762-2, Secretário "ad hoc", lavrei a presente Ata, que, após lida e aprovada, vai assinada por mim e pela Senhora Presidente. Sala das Comissões, 26 de abril de 2021. (a) André Luiz Coutinho Merlo - Secretário(ad hoc) (a) Deputada CÉLIA JORDÃO - Presidente

(Notas Taquigráficas)

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Justificando hoje a ausência do Dr. Mauro Osório e da Dra. Magda, porque ambos também tinham um compromisso anteriormente agendados, às 14h10 do dia 26 de abril de 2021, na condição de Presidente da Comissão Especial para Acompanhar e Buscar Soluções para o Fortalecimento e a Ampliação da Indústria Naval de Offshore e do Setor de Petróleo e Gás no Estado do Rio de Janeiro, contando com a presença dos srs. deputados Waldeck Carneiro e Rubens Bontempo, dou por abertos os trabalhos da 5ª. Reunião Ordinária, com o objetivo de ouvir o Sinalval, representado aqui pelo Sr. Sérgio Bacci, Vice-Presidente da entidade, e Sérgio Leal, seu Diretor-Executivo.

Elogio o Sr. Sérgio Bacci, pela participação, porque mesmo adoecido pela Covid, fez questão de estar conosco nesta tarde devido à importância do tema, que é questão da indústria naval.

Vou fazer uma pequena introdução, Sérgio, apenas para uma explicação. Nós já batemos um papo um pouquinho curto, via mensagem, para explicar a iniciativa dessa Comissão: ela decorreu em função de uma reunião que nós fizemos com a Petrobras, ao final de janeiro. E os dados apresentados e o posicionamento da empresa nos preocupou em razão do Estado do Rio de Janeiro ter um parque industrial que poderia ser mais bem aproveitado, produzindo como já produziu em outros tempos. Daí surgiu esse desejo de fazer, por meio de um trabalho desta Comissão Especial que hoje eu presido, levantamentos para que ao final, num relatório pautado nessa coleta de dados que várias entidades, vários atores, vão nos encaminhar, surgiem sugestões para que o Brasil possa retomar essa indústria, para que nosso estado possa retomar essa indústria que já produziu tantas vagas de emprego e que já foi tão importante para a nossa economia. Então, o objetivo da Comissão é justamente tentar contribuir para a indústria naval ter a sua retomada e fazer parte novamente do cenário econômico do Estado do Rio de Janeiro.

Você encaminhou antecipadamente, Sérgio, uma apresentação, mas, na sua apresentação, você focou mais na questão do projeto da cabotagem. E aí a gente queria conversar também um pouquinho sobre o Sinalval. Isso aí você dá show. Você e o Sérgio Leal. Quais os objetivos da entidade; há quanto tempo vocês atuam; qual é essa relação que o Sinalval tem com o mundo dos investidores dentro da indústria naval; se vocês, enquanto entidade, prestam algum apoio institucional através de estatísticas, de estudos. Enfim, queria que você estivesse fazendo essa introdução antes da gente bater papo sobre as possibilidades, e o material até o transporte de cabotagem, a respeito do Sinalval, para a gente. Está bem? Pode ser?

O SR. SERGIO BACCI - Esta excelente, Deputada. Vocês me perdoem a rouquidão, mas um dos reflexos da covid para mim foi a rouquidão. Então, me perdoem se eu não conseguir ser tão claro em função disso. Queria agradecer à Deputada Célia Jordão pelo convite, agradecer ao deputado Rubens Bontempo, ao deputado Waldeck Carneiro, particularmente meu amigo. Dizer do prazer do Sinalval em estar participando desta Comissão que, do nosso ponto de vista, é de suma importância para a retomada da indústria naval no Estado do Rio de Janeiro.

O Sinalval é uma entidade que já tem mais de setenta anos, e que agrega todos os estaleiros do Brasil todo. É uma entidade nacional. Hoje nós temos poucos estaleiros funcionando no Brasil, muito poucos. A indústria naval brasileira chegou a ter, no ano de 2014, cerca de 82 mil empregos diretos e aproximadamente 200 mil indiretos. E, se a gente considerar que cada família brasileira é composta em média de quatro pessoas, a indústria naval atingia muito perto de um milhão de pessoas. Atendia cerca de um milhão de pessoas. Infelizmente, de 2014 para cá, houve uma mudança na política da Petrobras, e o número de empregos foi caindo. Hoje a gente tem nos nossos estaleiros, no Brasil como um todo, menos que quinze mil empregos. E por que isso acontece? Porque a Petrobras sempre foi a maior indutora de demanda da indústria naval. Não tem jeito. Se a Petrobras não induzir, se a Petrobras não colocar pedidos, dificilmente a indústria naval sobrevive. E é simples de explicar. É simples.

Se a gente pegar a história da indústria naval no mundo, no mundo, e eu pego dos matizes ideológicos mais à esquerda e vou para os matizes ideológicos mais à direita, em qualquer matiz, se o governo, através de formas, não ajudar a indústria naval, essa indústria naval não funciona. Eu gosto de exemplificar. Vamos lá. A China. Matiz mais à esquerda. A China, os estaleiros chineses são... O governo é sócio dos estaleiros chineses. Então, quando não tem demanda para o estaleiro chinês, o governo demanda. O governo faz a sua demanda, encomenda coisas e deixa na prateleira. Porque uma hora ou outra o mercado vai buscar essa demanda num estaleiro chinês. Vamos aqui para o Japão. Matiz um pouco mais liberal. O Japão tem linhas de financiamento com taxas de juros zero. Vamos lá. Coreia do Sul. A política de conteúdo local da Coreia do Sul é uma política muito ativa. Faz com que a indústria naval na Coreia tenha preços competitivos em função da política de conteúdo local. Mas vamos lá. Vamos para a Noruega. Noruega é um exemplo de política de conteúdo local, política de financiamento que deu certo. Vamos para o modelo que sempre é falado no Brasil: os Estados Unidos. Nos Estados Unidos, só se constrói navio para transportar carga americana de um porto a outro, ou seja, a cabotagem americana só é feita através de navio construído nos Estados Unidos, navio operado por americanos, navio de bandeira americana. Ou seja, em qualquer matiz, a mão do governo está presente. E aqui no Brasil a gente, infelizmente, vive de soluções. Aqui não se tem uma política de estado para essa indústria. A gente tem uma política de governo. Então, vem um governo que entende que a indústria naval é uma indústria que pode gerar emprego, pode gerar renda, pode ajudar o país, incentiva a Petrobras a construir no Brasil. Vem outro governo, "Ah, não, a indústria naval foi apoiada pelo governo anterior. Vamos tirar o incentivo da indústria naval." É a única lógica possível de se entender do atual governo.

O atual governo está desmontando a indústria naval brasileira. Não se tem encomenda de um parafuso para a indústria naval brasileira nos últimos sete anos. A lógica da Petrobras é única e exclusivamente financeira. E o Presidente da Petrobras, que deixou a Petrobras, e que só deu para a Petrobras, nas várias reuniões que fizemos com ele: "Eu só vou construir onde for mais barato." Ou seja, adotando a lógica do investidor só. Só que eu sempre disse a ele que o investidor da Petrobras é 50% privado, mas 50% são públicos, são do povo brasileiro. Ele é do povo brasileiro! Portanto, se ele quer atender os investidores, vamos fazer o seguinte: quantas embarcações têm que ser feitas, quantas plataformas? Dezenas de plataformas não vamos ter que fazer nos próximos anos? Vamos fazer o seguinte: faz cinco na China. Faz cinco na China. Depois vai vir para o Brasil, nós vamos ter que fazer reparo, porque os navios que vêm da China vêm tudo um caco velho. Aqui a gente tem que fazer reparo. Vira e mexe você veem navio, plataforma parada na baía de Guanabara que os brasileiros têm que ir lá e fazer os reparos, porque as obras que vêm da China são muito ruins. Então, vamos fazer cinco no Brasil. Vamos gerar emprego no Brasil, vamos fazer o negócio funcionar no Brasil. Porque o problema da conta que se faz não se leva em consideração que um navio construído no Brasil vai gerar demanda para o comércio no entorno do estaleiro... Quem conhece os estaleiros - e aí a deputada Célia sabe bem o que eu estou dizendo - o estaleiro de Angra, o estaleiro de Angra. Ainda não é um dos piores, mas todo o comércio do entorno do estaleiro lá de Angra...

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Brasfels.

O SR. SERGIO BACCI - Todo o comércio no entorno vicia daquela comunidade. O comércio de Angra. Eu tenho certeza de que a deputada sabe. E o que cai de receita, o que cai de receita com a falta de demanda que se tem naquele estaleiro. Então, quando se faz conta, não se pode levar em consideração única e exclusivamente o preço da embarcação. Têm que levar em conta o que essa embarcação pode gerar no entorno do estaleiro, pode gerar para a economia, pode gerar para as famílias que dependem dos estaleiros. Então, do nosso ponto de vista, se não houver uma política de retomada da Petrobras em encomendar no Brasil, muito dificilmente a indústria naval brasileira vai conseguir se reabilitar. Por quê? A Petrobras... Perdi aqui até o fio da meada, de tão... Eu fico extremamente emocionado quando eu falo da indústria naval porque os últimos vinte anos da minha vida eu defendi essa indústria e defendi essa indústria, e tive o prazer e o privilégio de ser um dos formuladores da política à época que retornou a indústria naval no Brasil. Se a Petrobras não retomar sua demanda, o que acontece? "Ah, vai procurar a Shell, vai procurar a Chevron, vai procurar a Evon. Fala para eles fazerem um navio no Brasil." Aí eu vou chegar na Shell e vou falar: "Shell, Sinalval. Temos estaleiros de excelente qualidade aqui, muito bons." E sabe o que a Shell vai me falar? "Sérgio, se nem a Petrobras, que é a sua empresa, que é a maior empresa brasileira, encomenda com vocês, você quer que nós, os americanos, vamos encomendar com vocês? Não vamos não. Vamos encomendar onde nos interessa." E aqui não é o local que interessa a eles construir. E aí falam que o problema do Brasil é preço. Evidentemente que nós temos um preço maior que o da China. Mas não é o navio que é

mais caro no Brasil, é qualquer coisa que venha da China é mais barato. É qualquer coisa.

Então, vamos fazer o seguinte: vamos fechar nossas indústrias e vamos trazer tudo da China. Já que é assim, vamos fechar tudo. Fecha tudo. Vamos trazer tudo da China. Nós não podemos comparar laranja com banana. Não é que eu queira, mas, se dessem as condições que o chinês tem, e que gente sabe que é um sistema que não é o ideal na relação capital-trabalho, muita possivelmente a gente teria condições de ter um preço melhor. Vamos discutir o custo Brasil. Vamos discutir o custo Brasil. Os estaleiros. É evidente que a gente tem que ter um preço mais caro. Aí vamos falar: "Ah, porque o prazo... O estaleiro brasileiro atrasa." Vamos lá: o chinês também atrasa, o coreano também atrasa. Agora, sabe por que a maioria dos atrasos no Brasil acontece? Porque a Petrobras, quando encomenda na China, o máximo que ela faz é: põe um fiscal na obra lá na China, e o chinês não quer saber de mudar projeto. O fiscal da Petrobras: "Ah, eu quero pôr um parafuso amarelo aqui em vez de prata." O chinês fala: "Negativo, você encomendou com o parafuso amarelo, não tem essa de colocar com prata não. Se quiser assim... Se não quiser, deixa aqui que a gente vende para outro."

No Brasil, cada estaleiro tem, em média, dez a quinze fiscais da Petrobras acompanhando o projeto. E aí um fiscal dorme e sonha com o parafuso roxo. E aí acorda no dia seguinte e fala: "Eu quero o parafuso roxo." E, se o estaleiro brasileiro não colocar o parafuso roxo, ele é multado. Então, cada mudança de projeto tem atraso. Isso que acontece. Bem, isso eu estou falando dos navios plataformas, sondas, mas vamos pegar um exemplo que foi muito bem-sucedido na Petrobras e que a gente deu show, a gente vendeu o navio muito barato no Brasil porque teve demanda, que foram os navios de apoio marítimo.

Nós tivemos um programa de apoio marítimo em que se construiu no Brasil perto de 250 embarcações em aproximadamente dez anos. Foram 25 embarcações por ano construídas através de uma política da Petrobras que contratava a embarcação desde que ela fosse construída no Brasil. E foi exitosa, tanto é que se começou com um preço e, depois de dez anos, a gente já era o segundo maior construtor de barcos offshore, com um preço muito competitivo. Isso deu certo, tanto é que hoje a maior parte da frota da Petrobras é de bandeira brasileira. Deu certo. Por que não pode dar certo? Deu certo. Nós provamos por A mais B que é possível fazer esse tipo de embarcação a um custo muito bom.

Mas vamos lá, vamos adiante. Vamos falar um pouquinho de cabotagem. Esse programa BR do Mar, que o governo federal apresentou há mais de um ano no Congresso Nacional, eu diria que é um programa que foi mal e porcamente discutido. E bem diria lá na minhavila e querida Amparo. Se tivesse sido discutido o necessário, se esse projeto tivesse sido debatido como quando eu fui do governo e criei a Nova Legislação do Fundo da Marinha Mercante, discuti com o setor, em menos de sessenta dias estava aprovado no Congresso Nacional. Esse projeto está lá há mais de ano e hoje eu soube que vão retirar a urgência porque não tem acordo nessa matéria. Não tem acordo. Sabe por que não tem acordo? Porque esse projeto é ruim. Ele é muito ruim. Ele não ajuda os estaleiros brasileiros, ele não ajuda a economia brasileira.

Nós construímos trinta navios de cabotagem no país nos últimos anos. Eles querem esconder isso. Os navios gaseiro e petroleiro da Petrobras, nos últimos anos, foram todos construídos no Brasil. "Ah, teve problema?" Teve problema, mas a grande maioria foi construída, com qualidade, com preço, e agora eles querem abrir a cabotagem, trazer navio importado. Sabe qual é a diferença desse projeto de lei para o que acontece hoje? Hoje, se a empresa quer trazer um navio de cabotagem importado, ela pode trazer. Paga os impostos e traz. Sabe o que esse projeto faz? Isento. O país está numa situação tão boa de isentar importação, né? Então, esse Projeto BR do Mar é uma falácia, é um engodo, é um erro, para dizer o mínimo desse projeto. Eu diria que esse projeto quer acabar de vez, pôr a pá de cal na indústria naval brasileira.

E vai além: tem uma emenda constitucional tramitando no Congresso que acaba com o Fundo de Marinha Mercante, que é uma linha de financiamento que está há mais de cinquenta anos, sessenta anos já, sendo utilizada no Brasil de forma exitosa, e o governo quer acabar com o Fundo da Marinha Mercante. Sabe por quê? Porque ele não quer indústria naval no Brasil. Então, deputada, eu acho que eu já me excedi até aqui nessa que em tese seria a primeira fase, mas eu... Não sei se o Sérgio Leal queria complementar alguma coisa. Desculpa se eu me exalte, mas efetivamente essa indústria é a minha paixão.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Agradeço as suas palavras. Com certeza é uma situação de fato preocupante, e, como você disse, a gente tem que querer saber que rumo nós vamos dar para o nosso estado e para o nosso país. Você deu exemplo aí da China. Então, a China se organiza exatamente dessa maneira, né? Agora, a China vai ser industrial, e ela foca todo o seu esforço para que o país se torne efetivamente um país industrial. E assim a história da China conta. A China agora vai ser agrícola. Então, vamos lá, o país inteiro foca nesse sentido, para que eles se tornem os maiores produtores. Então, eles se organizam muito dessa maneira.