

Então, Santa Catarina não é um voo de galinha, Santa Catarina é uma realidade, os estaleiros são bons, qualificados, com mão de obra excelente e que não perderam o ritmo, porque diferentemente elas são como Wilson Sons em Santos. Os estaleiros, os dois maiores que operam lá, pertencem a uma empresa de navegação que constrói suas embarcações ou faz a manutenção dela no estaleiro, então o estaleiro está sempre rodando.

O SR. FELIPE PEIXOTO - A minha preocupação, Paulo, que eu queria compartilhar com todos os membros aqui da comissão, é aquilo que eu abordei na reunião passada com a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico. O Rio de Janeiro tem uma tradição antiga na questão da indústria naval, mas o meu sentimento, e eu acho que com essas colocações do Paulo, que trazem uma preocupação maior ainda, é a questão da incapacidade de trabalhar com inovação, trabalhar com olhar para frente e que a gente pode fazer de forma diferente, porque Santa Catarina quando pega uma coisa para fazer faz bem e se destaca. E a gente precisa entender, acho que o grande trabalho dessa comissão é identificar quais são os impedimentos que nós temos hoje no Rio de Janeiro, sejam tributários, sejam impedimentos burocráticos, ambientais, ou até mesmo, e aí foge do escopo do estado, pela tradição que tem, pelas famílias que administram os estaleiros, pela incapacidade de conseguir compreender essa mudança tecnológica que se exige, mas que, de fato, a gente pode contribuir para isso em termos de Assembleia Legislativa, seja através de projeto de lei, seja através de incentivos fiscais, seja através de qualificação. E quando você fala a questão da Univalle lá com relação à questão da indústria, por exemplo, de (não compreendido) de embarcações, fizeram isso também no setor da pesca. Eles se dedicaram, se debruçaram. E aqui nós temos duas universidades públicas estaduais que não até que ponto estão antenadas com relação a isso e de que forma a gente pode propor à UERJ, apesar da autonomia universitária, a necessidade da gente investir em inovação. Temos a Faetec também. Até que ponto o curso da Faetec continua com aquela mentalidade de soldador e não está pensando no futuro.

Acho que é importante a gente ter essas informações, sei que não é tarefa fácil, especialmente quando é um processo de mudança de algo que já existe, as resistências são gigantescas, mas acho fundamental a gente olhar para frente.

Aí, para poder finalizar aqui, para a gente não monopolizar e nossa reunião também já está aqui durante por muito tempo, eu vi que o Paulo declarou aqui um apoio à questão da BR do Mar. Eu queria saber dos demais participantes da reunião a respeito dessa questão. Nós tivemos, semana passada, um encontro com o senador que é o relator do projeto que foi aprovado na Câmara dos Deputados, e eu percebi o Paulo muito entusiasmado com BR do Mar e que foi aprovado na Câmara dos deputados. Querida entender se os demais membros aqui da Firjan concordam com esse entendimento, se tem alguma observação a fazer, para que a gente possa tomar essa informação.

E eu queria aqui colocar mais algumas coisas rápidas. A questão de que quando a gente pensa a indústria naval, especialmente eu e a deputada Célia, que somos de Niterói e de Angra, respectivamente, a gente entende que a indústria naval vai estar bombando quando a gente tiver grandes petroleiros sendo construídos nos nossos grandes estaleiros que nós temos na nossa cidade, e no imaginário da população também é isso. Aí, fica uma dúvida: se existe perspectiva, apesar da concorrência lá com os coreanos ou asiáticos, de uma forma geral, de a gente produzir novamente grandes embarcações? Existe demanda de mercado para isso ou não existe demanda de mercado para isso? Ou a competitividade com relação a esses grandes estaleiros com os estaleiros asiáticos não tem como competir com os caras, a gente tem que desistir disso e pensar em uma outra coisa? Se realmente não existe mais essa demanda, se existe, se a gente tem condições de melhorar alguma questão aqui no Rio de Janeiro para poder ter competitividade; com relação a isso, se o conteúdo nacional consegue prevalecer isso.

E quando a gente fala a questão da construção dos módulos, eu vejo ali uma oportunidade de negócio, mas voltado sempre a questão de ciência e tecnologia. Particularmente, eu, que estou chegando agora aqui na Assembleia e estava meio desatualizado com relação a esses temas, tenho visto que atualmente a nossa indústria naval está se resumindo a fazer a montagem dos módulos; a gente não faz a construção. Querida saber se essa minha afirmação está correta ou se está errada.

Por último, para finalizar de verdade, deputada Célia, a gente viu, na semana passada, na reunião que a gente teve com a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, uma apresentação muito ruim. Eu fiz uma crítica diretamente a quem fez a apresentação porque eu considere que a apresentação ficou muito voltada para a desmobilização dos poços de petróleo que a Petrobras hoje não tem interesse e muito voltada para o desposicionamento desses poços e da desmobilização dessas embarcações. Uma grande oportunidade de emprego sendo gerada para desmontar embarcações velhas. E a minha imagem foi aquela imagem de a gente virar sucateiro de embarcações aqui no Rio de Janeiro. Eu acho lamentável.

Não é que isso seja uma atividade econômica que possa servir, do ponto de vista ambiental tem um apelo muito grande, mas é inadmissível o Rio de Janeiro, com o potencial que tem, com a tradição na história que tem, se resumir ao que a gente viu a Secretaria de Estado apresentar para a gente: uma grande mobilização e esforço para poder desmontar e desmobilizar as plataformas, os navios e poços de petróleo aqui do Rio de Janeiro.

Então, só queria fechar com essas considerações para vocês.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Paulo, pode responder?

O SR. PAULO ROLIM - Quer falar, Heber? ou Karine? Eu posso responder, mas...

O SR. HEBER SILVA BISPO - Eu posso colocar algumas coisas? Primeiro, em relação à BR do Mar, a gente tem algumas ressalvas por conta de uma visão anterior à proposta da BR do Mar, que é uma visão de política industrial integrada. Então, toda vez que se lança uma ferramenta de política industrial ou de política de desenvolvimento no país, a gente a vê pouco integrada com as ferramentas ou com o arcabouço de política industrial existente. Então, isso gera um problema muito grave porque, por exemplo, nós temos no Brasil conselhos de política penitenciária, conselho de política energética, mas a gente não tem no país um conselho de política industrial. Então, todas as políticas industriais que são colocadas, na maioria das vezes, elas não se falam, assim como, por exemplo, a própria cláusula de PDI do Óleo e Gás elas não se falam com o conteúdo local, assim como ela não se fala muito com o Repetro. Então você tem aí três ferramentas para viabilizar a indústria do óleo e gás que não se falam muito nisso. A gente perde muita eficiência no processo industrial.

Mais especificamente ao BR do Mar a gente não enxerga essa falta de visão integrada com a indústria de construção naval. Poderia ter sido mais bem trabalhada. Agora, do ponto de vista logístico, é aquilo que o Paulo falou, a gente tem uma demanda logística que precisa ser atendida e isso poderia, numa visão integrada de política industrial, se tornar uma oportunidade para a indústria naval. Agora, vai se depender de uma visão meramente privada da forma como está posta.

A SRA. KARINE BARBALHO - Com relação à BR do Mar, para deixar bem claro, a nossa posição é que de a gente precisa sim da BR do Mar, porém, a gente precisa aperfeiçoar. Então, a gente precisa também... foi colocado aqui, a deputada trouxe a questão do fundo de Marinha Mercante.

A questão do fundo de Marinha Mercante, como está colocado hoje na BR do Mar, a gente não apoia. A gente acha que esse é um ponto que a gente precisa, sim, trabalhar e aperfeiçoar o que está colocado dentro da BR do Mar. Então, esse é um ponto de atenção que a gente está trabalhando aqui na Firjan.

A gente sabe que outras instituições estão trabalhando também, então, se por um lado abre a possibilidade de um mercado, que o mercado da cabotagem, por outro traz, na nossa visão, um dano quando procura direcionar os recursos do fundo de marinha mercante não para fortalecer a indústria naval nacional, mas, sim, para abrir oportunidade para outras empresas.

A SRA. MAGDA CHAMBRIARD- deputada Célia, eu posso dar uma palavrinha? Quando chegar a minha hora a senhora me avisa.

O SR. PAULO ROLIM - Um comentário aqui, porque ...
A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Pois não, Dra. Magda.

O SR. PAULO ROLIM - A minha defesa citada da BR Naval, da BR do Mar, não é bem assim, tá? Eu sou um entusiasta da ideia pela simples razão de que há anos a gente pede... todo mundo fala em cabotagem, "o Brasil precisa de cabotagem", e nunca houve uma movimentação objetiva em tentar identificar gargalos e apresentar soluções.

Obviamente quando você entra nessa seara, você comete alguns erros, está certo? Mas o que está colocado ali é relevante.

O aspecto, como a Karine colocou, de utilizar recursos do fundo de Marinha Mercante para financiar a construção no exterior, é lógico que não era para isso que o fundo de Marinha Mercante foi criado, está certo? Agora, você nota lá no escopo, ele se preocupou com os portos, se preocupa... porque a cabotagem não funciona no Brasil não é só porque não tem navio não; é porque transportar de navio é muito complicado, o porto é muito complicado e eles tentam solucionar.

Quando se fala de substituir o transporte rodoviário pela cabotagem, hoje você imagina um caminhoneiro que carrega o seu caminhão lá no sul com arroz e vai até o nordeste carregando milhares de quilômetros, passando por estrada esburacada, gastando pneu, gastando combustível, tomando entorpecente para sobreviver, ele poderia, como é muito comum na Europa, entre a Escandinávia e o continente europeu, por exemplo, o ferry, o cara entra com seu caminhão, vi dormir tranquilo, vai desembarcar, vai continuar a sua oferta lá. Agora, nós temos estrutura para isso? Ainda não. Na BR do Mar está previsto. Temporariamente, obter áreas no porto para adaptar o porto para permitir esse tipo de atividade.

Vai construir um navio desses, vai ficar pronto em dois dias? Não. Então, quando dá uma alternativa dentro de um período a fretar um navio para testar, já dá certo, vai construir aqui... agora, se deixar aberto para construir lá fora está errado. Então, o que eu vi foi pela primeira vez um projeto pensando na infraestrutura logística de uma pais que é produtor ter a sua produção espalhada ao longo da costa e o consumo também espalhado e só transporta de caminhão. Um verdadeiro absurdo, sem contar que deixa o país refém de uma categoria como aconteceu em 2018. A gente tem que ter alternativas estratégicas para o país. Agora, tem que corrigir, é o primeiro passo. Como a Karine colocou, a Firjan, a minha posição aqui, eu gostaria também de ressaltar, a maioria das coisas que eu estou falando aqui são de foro íntimo. Eu estou aqui a convite do presidente da Firjan dando o meu depoimento, muita parte alinhadíssima com o que está ali, mas eu às vezes expresso opiniões pessoais, está certo? Mas não há dúvida de que a BR do Mar precisa de melhorias. Mas foi um grande passo.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Obrigado, Dr. Paulo, queria abrir para a Dra. Magda, que ela solicitou também para fazer uma pergunta. Está com a palavra, doutora. E aí, a gente já vai encaminhando para o final, para não alongar muito, tentar encerrar às 16h, está bem?

A DRA. MAGDA CHAMBRIARD- Obrigada, deputada Célia pela palavra. Parabenizo o Rolim pela apresentação, faço coro com algumas ponderações do Heber e da Karine, mas eu queria falar sobre esse assunto com foco no Estado do Rio de Janeiro.

Então, como o Paulo Rolim mencionou, no início, o Estado do Rio de Janeiro tem uma infraestrutura instalada grande para abrigar a indústria naval. Eu acho que essa infraestrutura, a gente tem que pensar o que fazer com ela e o primeiro passo para tudo isso, como a gente estava discutindo aqui, o deputado Felipe Peixoto mencionou o que a gente faz com isso? Eu acho que o primeiro passo é dar ao investidor a credibilidade de que o negócio dele vai lá frente e, nesse ponto, a gente tem que falar, sim, de segurança de investimento e segurança de demanda.

Quando eu falo de Estado do Rio de Janeiro eu estou falando também, não estou falando novidade, o Paulo Rolim já ressaltou isso, é o estado que mostrou capacidade para fazer barcos de apoio, foram mais de 100, teve muita gente empregada nisso, foi um estado que também deu certo na montagem de módulos para (não compreendido). Então, nós não estamos falando de um iniciante, não, nós estamos falando de uma indústria que já deu certo tanto para montagem de módulos quanto para construção desses barcos de apoio.

Quando a gente fala em cabotagem, eu não tenho dúvida nenhuma que o Brasil precisa desenvolver a cabotagem. A cabotagem num país que tem 8.500 quilômetros de costa, que tem milhares de quilômetros de rios navegáveis e roda sobre rodas, gastando diesel importado, eu não tenho dúvida nenhuma que a gente precisa desenvolver a cabotagem. Eu acho que a gente só não pode desenvolver a cabotagem destruindo a infraestrutura que está sendo feita aqui com sucesso.

Então, o Heber falou de conflito de políticas industriais. Eu não tenho dúvida que a gente tem aqui uma oportunidade de aperfeiçoamento do BR do Mar, vamos dizer assim, garantindo a continuidade de políticas que estavam implantadas antes. Então, nesse caso, por exemplo, eu vejo que na hora em que a gente usa o BR do Mar a gente está possibilitando, por exemplo, da forma como ele está escrito, que os barcos de apoio construídos ou, possivelmente, a serem construídos no Rio de Janeiro, sejam entendidos como embarcação de cabotagem, porque elas também se enquadram nas definições.

Então, essa é a minha preocupação. A minha preocupação é que a gente, ao fazer essa questão toda de BR do Mar, de assumir, vamos dizer assim, dianteiras que precisamos ser assumidas etc, que a gente venha ameaçar alguma coisa que dá certo para o Rio de Janeiro, que são os barcos de apoio, que são a montagem dos módulos etc. e que a gente acaba tendo com isso barcos de apoio contratados fora da mão de obra, vamos dizer assim, ganhando praticamente zero em detrimento, inclusive, da legislação trabalhista do Brasil.

Então, a minha preocupação com o BR do Mar não é que o BR do Mar não exista. Eu acho que ele tem que existir, ele tem espaço, ele tem uma grande contribuição para dar para o Brasil, mas nós estamos, hoje, discutindo o Estado do Rio de Janeiro e, nesse caso aqui, a minha preocupação é que isso, que esse grande BR do Mar deixe de ser aprimorado e que essa falta de aprimoramento venha a afetar a indústria naval do Estado do Rio de Janeiro no que diz respeito ao que ela já vem dando certo, que é embarcação de apoio e montagem de módulos.

Mas a minha preocupação maior é que os parques de apoio. O Paulo Rolim fez uma estimativa da demanda de barcos de apoio para o futuro. Nós também tínhamos feito isso na Fundação Getúlio Vargas e chegamos à conclusão de que a gente tem aí pela frente para os próximos dez anos um potencial de construção ou de barcos de apoio adicionais na ordem de uma centena. Isso, 10 por ano. Essa é uma demanda consistente. (Falha na transmissão sonora) barco de apoio só para vocês terem uma ideia do tamanho de um barco de apoio quando a gente fala não é tão barquinho assim; tem uma área livre para transporte de 1.000 m². Vocês imaginariam o que são 1.000 m²? É 20m X 50m. Então, a gente está falando de barcos de apoio que são tecnológicos, que têm tecnologia embarcada, que têm isso tudo e que têm uma área disponível para transporte de pelo menos 1.000 m². Não é uma coisa pequena e nem uma coisa que o Estado do Rio de Janeiro possa abrir mão em termos de volume de embarcações candidatas a serem feitas ou completadas, ou seja lá como for, nos próximos dez anos.

Então, a minha colocação é essa. Eu acho que a gente tem que olhar com muito cuidado, porque anualmente a gente fala de Brasil eu mesmo tenho esse cacoeite de falar do Brasil, mas agora na Assessoria Parlamentar estou me esforçando para estar sempre o foco ali no Estado do Rio de Janeiro, porque afinal de contas eu estou na assessoria fiscal da ALERJ e na Firjan.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Obrigada, Dra. Magda.

O SR. LUIZ CÉSIO CAETANO - Deputada, permita-me rapidamente sem querer interromper.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Pois não.
O SR. LUIZ CÉSIO CAETANO - A resposta que vai ser dada à Dra. Magda.

Um assunto que vejo importante registrarmos aqui, no horizonte de negócio, boas oportunidades do Rio de Janeiro, porque tem instalações para isso é o reparo naval. É preciso dar competitividade ao reparo naval. Há trabalho. Há serviço a ser feito, inclusive de embarcações estrangeiras, mas é preciso uma discussão para dar competitividade ao reparo naval. É uma ótima oportunidade de negócios, um bom horizonte.

O SR. PAULO ROLIM - Só um comentário. Não vou me estender. Só para tranquilidade da Magda.

Há um dispositivo específico no texto da BR do Mar sobre quais são as embarcações que estão incluídas. Apoio marítimo está definitivamente excluído dele. Então, o risco de se aplicar a BR do Mar a offshore não existe na forma como está hoje no decreto.

A SRA. MAGDA CHAMBRIARD- Pois é, Paulo, eu li o decreto. Eu não cheguei a essa conclusão.

O SR. PAULO ROLIM - A intenção era. Posso, até, depois fora daqui e a gente poder discutir. Terei o maior prazer. Tenho a mesma preocupação.

A SRA. MAGDA CHAMBRIARD - Então, dá uma olhada, porque a definição para navegação de cabotagem na lei lá atrás de 97 é muito similar. E até onde eu me lembro quem definia isso no passado era o Diretor de RP da Petrobras que mandava uma carta para a Receita e dizia: "Isso aqui é barco de apoio; isso aqui é embarcação de cabotagem." Como a gente não pode esperar que ele faça mais isso, eu acho que essa definição tem que estar muito bem-posta. Hoje em dia quando eu leio essa definição eu não enxergo essa exclusão.

A SRA. PRESIDENTE (Célia Jordão) - Eu vou precisar interromper a nossa reunião, Dr. Paulo, porque o nosso link é até as 16h se não a reunião vai cair de qualquer maneira. Então, vou fazer uma sugestão aos membros, porque a Firjan fez uma apresentação brilhante e bastante robusta. Eu acho que ainda há muito o que conversar a respeito do tema. Foi um primeiro momento.

A gente agradece a participação de todos vocês. Foram todos muito solícitos, na pessoa do Dr. Luiz Césio, Dr. Mauro Lapa, Paulo Rolim - que deu um show em sua participação -, Karine Barbalho, o Heber. Agradecemos e levem nosso abraço ao presidente Eduardo Eugênio. A Dra. Magda também como sempre muito brilhante.

Aqueles que ainda tiverem algum encaminhamento de dúvidas, se o Dr. Luiz Césio não se incomodar, podemos fazer esse encaminhamento por escrito. Peça a disponibilização do material que foi passado para a comissão, para que possamos, também, integrá-lo ao nosso trabalho.

Aos membros da comissão, nossa próxima reunião será na quarta-feira, dia 21, às 10h, com o Sinaval, que também vai fazer uma apresentação. Temos muito ainda que nos aprofundar sobre o tema, sempre convergindo para a melhoria do nosso Estado do Rio de Janeiro.

Muito obrigada a todos!

Id: 2314354

Atos da Mesa Diretora

ATO "E"/MD/Nº 2110/2021

A MESA DIRETORA DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, no uso das atribuições que lhe confere o Inciso V do artigo 18 do Regimento Interno, e tendo em vista as informações contidas no Processo Nº 6681/2021,

R E S O L V E :

EXONERAR, a pedido, **JOÃO GUILHERME MACHADO DOS SANTOS**, matrícula nº 426.764-7, do cargo em comissão de Assessor Parlamentar VII, símbolo CCDAL - 7, que vinha exercendo junto ao Gabinete do Deputado Valdecy da Saúde.

Rio de Janeiro, 30 de abril de 2021.

DEPUTADO ANDRÉ CECILIANO, PRESIDENTE
DEPUTADO MARCOS MULLER, 1º SECRETÁRIO

ATO "E"/MD/Nº 2111/2021

A MESA DIRETORA DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, no uso das atribuições que lhe confere o Inciso V do artigo 18 do Regimento Interno, e tendo em vista as informações contidas no Processo Nº 6680/2021,

R E S O L V E :

NOMEAR NATHALIA COSTA DOS SANTOS, matrícula nº 428.083-0, para exercer o cargo em comissão de Assessor Parlamentar VII, símbolo CCDAL - 7, junto ao Gabinete do Deputado Valdecy da Saúde, na vaga decorrente da exoneração de JOÃO GUILHERME MACHADO DOS SANTOS.

Rio de Janeiro, 30 de abril de 2021.

DEPUTADO ANDRÉ CECILIANO, PRESIDENTE
DEPUTADO MARCOS MULLER, 1º SECRETÁRIO

ATO "E"/MD/Nº 2112/2021

A MESA DIRETORA DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, no uso das atribuições que lhe confere o Inciso V do artigo 18 do Regimento Interno, e tendo em vista as informações contidas no Processo Nº 6677/2021,

R E S O L V E :

EXONERAR, a pedido, **NAYARA CRISTINA SPERLING DOS SANTOS**, matrícula nº 424.838-1, do cargo em comissão de Assessor Parlamentar VIII, símbolo CCDAL - 8, que vinha exercendo junto ao Gabinete do Deputado Filipe Poubel.

Rio de Janeiro, 30 de abril de 2021.

DEPUTADO ANDRÉ CECILIANO, PRESIDENTE
DEPUTADO MARCOS MULLER, 1º SECRETÁRIO

ATO "E"/MD/Nº 2113/2021

A MESA DIRETORA DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, no uso das atribuições que lhe confere o Inciso V do artigo 18 do Regimento Interno, e tendo em vista as informações contidas no Processo Nº 6663/2021

R E S O L V E :

EXONERAR, a pedido, **ERODICE TEIXEIRA GARCIA**, matrícula nº 415.846-5, do cargo em comissão de Assessor Parlamentar IX, símbolo CCDAL - 9, que vinha exercendo junto à Comissão de Política Urbana, Habitação e Assuntos Fundiários - Deputada Zeidan.

Rio de Janeiro, 30 de abril de 2021.

DEPUTADO ANDRÉ CECILIANO, PRESIDENTE
DEPUTADO MARCOS MULLER, 1º SECRETÁRIO

ATO "E"/MD/Nº 2114/2021

A MESA DIRETORA DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, no uso das atribuições que lhe confere o Inciso V do artigo 18 do Regimento Interno, e tendo em vista as informações contidas no Processo Nº 6552/2021,

R E S O L V E :

EXONERAR, a pedido, **ELISA GOMES BATISTA BELMONT**, matrícula nº 426.141-8, do cargo em comissão de Assessor Parlamentar VII, símbolo CCDAL - 7, que vinha exercendo junto ao Gabinete do Deputado Márcio Pacheco.

Rio de Janeiro, 30 de abril de 2021.

DEPUTADO ANDRÉ CECILIANO, PRESIDENTE
DEPUTADO MARCOS MULLER, 1º SECRETÁRIO