

Dinheiro.

Aplicações no Banco Mundial

A porcentagem de investimento global que vai para os países em desenvolvimento deve triplicar em duas décadas.

EDITORA:
ELAINE SILVA
ecferreira@redgazeta.com.br
Tel.: 3321.8327
agazeta.com.br/dinheiro

gazetadinheiro

A REAL GUERRA DOS PORTOS

VITÓRIA DO GOVERNO BATALHA PARA MUDAR A REALIDADE PORTUÁRIA

Com MP aprovada, Estado pode ter R\$ 13 bi em investimento

BRASÍLIA

Apesar dos protestos da oposição e do risco de a votação ser interrompida por decisão da Justiça, o Senado concluiu na noite de ontem a votação da Medida Provisória 595, que altera a Lei dos Portos, a menos de cinco horas do fim do prazo de validade da lei. Depois de cerca de oito horas de debates na Casa, o projeto foi aprovado com 53 votos a favor e apenas sete contrários, dando ao governo uma vitória importante.

A proposta, cujo principal eixo é o aumento da competitividade do setor, pode viabilizar investimentos de R\$ 13,3 bilhões para o Espírito Santo, em nove terminais portuários (inclusive o de águas profundas – o superporto), segundo o plano original levado pelo governo federal para apreciação no Legislativo.

Em Brasília, poucas horas antes, o texto fora aprovado na Câmara depois de 21 horas de discussões, na mais longa sessão da história do Parlamento. Sem qualquer alteração no conteúdo, o projeto se-

gue agora para sanção da presidente Dilma Rousseff e deve receber vetos.

O presidente do Senado, Renan Calheiros (PMDB-AL), abriu a sessão extraordinária por volta das 11h, menos de duas horas depois de ter passado pela Câmara. Ele determinou que a matéria fosse votada no mesmo dia, sem considerar o acordo verbal de interstício (intervalo entre as sessões) de 48 horas feito com os líderes ainda da gestão de José Sarney.

Segundo Renan, foi “a última vez” que o Senado aprecia uma MP sem que os senadores tenham tempo para conhecer o conteúdo. Ao abrir a ordem do dia, Renan manteve a posição de votar mesmo sem análise do conteúdo da MP, alegando já haver publicado o texto e mandado aos senadores emergencialmente o seu conteúdo para que tomassem conhecimento da medida.

O relator da matéria no Senado, Eduardo Braga (PMDB-AM), afirmou que as quatro alterações feitas pela Câmara em seu rela-



Plenário do Senado durante apreciação da MP

AGÊNCIA SENADO

tório não impediram sua apreciação pelo Senado. Segundo Braga, somente uma mudança no seu texto foi “substancial”, a que pode levar à renovação automática dos contratos de arrendamento firmados após 1993.

A oposição entrou com recurso no Supremo Tribunal Federal (STF) para anular a sessão e seu resultado, mas não obteve vitória na Corte.

VANTAGEM

Na primeira votação sobre a MP já ficou claro que a vantagem do governo no Senado seria muito mais folgada do que foi na Câmara. O resultado da votação de urgência na apreciação do texto – um elemento regimental para permitir a avaliação do mérito ainda na quinta-feira – foi de 48 votos a favor da urgência, contra 12 da oposição.

Pouco antes da proclamação do resultado final, a presidente Dilma Rousseff ligou para Renan agradecendo os esforços dos senadores peemedebistas.

Ferraço condena mudanças

Mesmo favorável à MP, o senador Ricardo Ferraço (PMDB) critica mudanças “cosméticas” feitas na Câmara que “não estimulam” a competição. “A luta política tem que ter limite. Assistimos ao interesse efetivamente maior do país e do Espírito Santo ficarem em segundo plano. O grande jabuti da MP era a prorrogação automática de contratos de concessão”.

O interesse maior, argumenta Ferraço, é que a MP permite movimentação de cargas de terceiros em terminais privados. “Isso viabiliza os nove portos planejados para o Espírito Santo, inclusive o porto de águas profundas, com forte movimentação de contêineres”. A MP garante mais operações de cargas gerais e deruba restrições a portos privados que só podem hoje operar carga própria. (Rondinelli Tomazeelli)

“O PT, em 10 anos, ignorou a calamidade. Em 45 dias, quer mudanças”

AÉCIO NEVES
SENADOR



“É uma vitória do Brasil. A matéria é estruturante para o país”

GLEISI HOFFMANN
CHEFE DA CASA CIVIL



A REAL GUERRA DOS PORTOS

AS PRINCIPAIS ALTERAÇÕES

Veja o que está em jogo



TERMINAIS EM CRISE

Os pontos que provocam divergências

REGRAS ANTIGAS

Empresas privadas, que operam em portos públicos

Por concessão ou autorização, pelo prazo de 25 anos, podendo ser renovados por mais 25 anos, a critério do governo. Empresas pagam para explorar a área pública e pelo aluguel do espaço

De qualquer empresa

São obrigados a contratar exclusivamente trabalhadores avulsos de um órgão público chamado Ogmo (Órgão Gestor de Mão de Obra) para funções dentro dos navios (estiva). Para outras funções, podem contratar trabalhadores pela CLT

Empresas que operam fora dos portos públicos

Por autorização do governo federal e da Agência Nacional do Transporte Aquaviário. Operam pelo tempo que quiserem. Não precisam pagar taxas nem aluguéis

A maioria só pode movimentar cargas próprias. Em alguns casos, há permissão para movimentar também carga de terceiros

Podem contratar trabalhadores pela CLT para qualquer função

EM ÁREAS PÚBLICAS

Permissão para operação

Tipo de carga que podem movimentar

Sistema de mão de obra

EM ÁREAS PRIVADAS

Permissão para operação

Tipo de carga que podem movimentar

Sistema de mão de obra

PROBLEMAS

Renovação

Empresas já em atuação querem antecipar a renovação das concessões por 25 anos em troca de investirem. Empresas querem que a nova lei garanta a renovação se o operador cumprir o contrato

Mão de obra

Empresas não querem ser obrigadas a contratar trabalhadores avulsos do Ogmo, para terem as mesmas condições do sistema privado

NOVAS REGRAS

Muda

Apenas por concessão, por 25 anos, com a possibilidade de renovação a critério do governo. Ganha quem oferecer a menor tarifa e o maior volume de carga. Empresas não precisam mais pagar outorga para explorar a área pública, apenas o aluguel

Não muda

De qualquer empresa

Muda

Continuam obrigados a contratar exclusivamente trabalhadores avulsos do Ogmo para funções dentro dos navios (estiva). Para outras funções, podem contratar trabalhadores pela CLT. O texto aprovado na Câmara incluiu novas categorias no Ogmo

Muda

Precisam apresentar projeto para receber autorização do governo federal. Projeto fica em consulta pública. Caso surjam outras empresas interessadas, será preciso participar de concorrência. Funcionam por tempo indeterminado. Não precisam pagar taxas nem aluguéis

Muda

De qualquer empresa. Não precisam mais movimentar carga própria

Não muda

Podem contratar trabalhadores pela CLT para qualquer função

A Gazeta - Ed. de Arte - Genildo

PORTOS DE CARA NOVA

Abertura de portos privados é a principal vitória do governo

BRASÍLIA

▄ O texto aprovado pela Câmara ficou muito próximo do que o governo desejava para a MP dos Portos. O centro da Medida

Provisória 595, que era a possibilidade de abertura de terminais portuários privados que movimentem cargas próprias e de terceiros – o que, do ponto

de vista do governo, vai atrair novos investimentos, aumentar a concorrência e reduzir preços – foi preservado.

Outro ponto positivo

para o governo é que foi afastado o risco, patrocinado pela Força Sindical, de os terminais privados terem de contratar mão de obra avulsa. Se esse dispo-

sitivo tivesse sido aprovado, a MP ficaria com as “pernas quebradas”, segundo leitura do governo, pois haveria impacto sobre os custos. O governo

cedeu em alguns pontos na área trabalhista para os portuários dos portos públicos e em algumas normas para renovação de contratos.

O QUE DILMA CURTIU E NÃO CURTIU

Renovação de contratos

Ficou como o governo queria. Será escolha da União renová-los ou não. Emendas que tornavam a renovação obrigatória foram derrubadas.

Renovação de contratos assinados antes de 1993

Não ficou como o governo queria e esse ponto pode ser vetado. Pelo texto aprovado, os contratos serão renovados uma vez pelo prazo previsto no contrato de concessão, desde que haja investimento. O governo, porém, entende que esses contratos estão vencidos e pretende licitá-los novamente.

Renovação antecipada dos contratos assinados após 1993

Pelo texto aprovado, será possível renovar antecipadamente os contratos, por igual prazo do contrato original, desde que haja investimentos. Não é muito polêmico, pois o entendimento da área técnica é que essa possibilidade já existe hoje.

Contratos novos

Não ficou como o governo queria e deve ser vetado. Pelo texto, as novas concessões serão feitas por 25 anos e obrigatoriamente

renovadas por mais 25. O governo não concorda.

Chamamento público

Ficou como o governo propôs. Quando for autorizar o funcionamento de portos privados, o governo fará chamamento público, ou seja, consulta para saber se há mais interessados em operar naquela área. O substitutivo do deputado Eduardo Cunha (PMDB-RJ) previa diferente: o governo teria de comprar o terreno e fazer uma licitação.

Terminal indústria

Não ficou como o governo queria e deve ser vetado. O

texto a diz que terminais privados em que a empresa movimenta de forma exclusiva carga própria de grãos e combustíveis não precisam passar pelo chamamento público. Governo é contra a exceção.

Avulsos

Ficou como o governo queria. Emenda do deputado Paulo Pereira da Silva acolhida pelo relator da MP, deputado Eduardo Cunha (PMDB-RJ), previa que os portos privados teriam de contratar mão de obra avulsa cadastrada nos Órgãos Gestores de Mão de Obra (Ogmos). Isso iria

encarecer a operação. Cunha retirou o apoio à proposta de Paulinho. Submetida a votação em separado, ela caiu. No entanto, o governo ampliou a atuação dos avulsos nos portos públicos, além de oferecer a eles garantia de renda mínima e aposentadoria em condições especiais. Com isso, obteve apoio formal das demais centrais e isolou a Força.

Suape

Ficou como o governo queria. Havia pressão para que o governo federal delegasse aos Estados a

licitação de áreas e terminais dos portos nos Estados. Mas o texto aprovado mantém o processo na esfera federal.

Prazo de corte

O texto aprovado diz que os pedidos para instalação de terminais privados protocolados até dezembro do ano passado não precisam se submeter aos termos da MP – como o chamamento público, por exemplo. Havia uma emenda, supostamente patrocinada pelo governo, que estabelecia a data de 6 de dezembro. Ela foi derrubada.

MARATONA PARA VOTAR DUROU 46 HORAS

Clima tenso e corrida contra o relógio foram amenizados por galinhada, futebol e soneca

BRASÍLIA

▄ A maratona que envolveu deputados e senadores na votação a MP dos Portos durou 46 horas desde a última terça-feira. Na Câmara dos Deputados, enfrentou o maior embate, com dois dias de madrugada invadida para tentar terminar a votação.

A corrida contra o relógio levou a cenas pouco vistas no Congresso, como de deputados dormindo nas salas anexas; assistindo aos jogos de futebol da quarta-feira; comendo, todos juntos, uma galinhada.

Na terça-feira, foram 18 horas de votação, dia em que a MP teve seu texto

base aprovado, mas a sessão durou até as 5 horas na tentativa de aprovar as emendas. No segundo dia, quarta-feira, os deputados seguiram votando à tarde, mas a votação continuou madrugada a dentro, completando 21 horas de votação. A apreciação das emendas só se encerrou na tarde de ontem, quando começou a votação no Senado. Os senadores levaram mais sete horas para aprovar a MP.

“Foi um parto. Esta página está virada. Esta noite, se houve um vencedor, foi o debate, a controvérsia, o espírito público, a valentia da oposição e a

responsabilidade por parte da base do governo”, comemorou o presidente da Câmara, Henrique Eduardo Alves (PMDB-RN).

A oposição comemorou o fato de ter conseguido segurar a votação durante toda a madrugada e início da manhã. “Foi uma derrota matemática, mas muito bonita do ponto de vista político”, afirmou o deputado Silvio Costa (PTB-PE).

O líder do governo na Câmara, Arlindo Chinaglia (PT-SP), disse que o resultado da votação atende bem ao que o Executivo defendia na Casa, quanto a procedimentos.

Oposição entra com recurso no Supremo contra o resultado

▄ O líder do DEM no Senado, José Agripino (RN), protocolou mandado de segurança da oposição, por volta das 14h30 de ontem, no Supremo Tribunal Federal (STF), para suspender a sessão no Senado a fim de barra a votação da MP dos Portos. Eles também pediram a anulação do resultado caso a decisão seja tomada na Justiça, o que acabou

O pedido da oposição

alega que a votação era inconstitucional, já que o Senado não teve tempo de revisar a matéria.

O texto, assinado pelos senadores de três partidos de oposição, José Agripino Maia, Aloysio Nunes Ferreira (PSDB-SP) e Randolph Rodrigues (PSOL-AP), cita o “processo legislativo de afogadilho” que aniquilaria a prerrogativa do Senado de apresentar emendas.

Por fim, eles requereram liminar que suspenda a tramitação da medida provisória 595.

“(O Senado) não pode ser uma fábrica de salsicha, que funciona mediante o acionamento de um botão pela senhora Ideli Salvatti (ministra de Relações Institucionais), que aciona imediatamente a fabricação de leis e de salsichas”, disse Aloysio Nunes.



Soneca coletiva dos deputados em sala anexa durante a maratona da MP dos Portos

LUIS MACEDO /AGÊNCIA CÂMARA



No plenário da Câmara, parlamentares comemoram o final da votação

ALAN MARQUES/FOLHAPRESS



Boquinha

A pausa para o cafezinho madrugada adentro rendeu bem mais do que a bebida básica. Uma galinhada foi a grande estrela da ceia com a votação da MP dos Portos. O agora loiraço Francisco Everardo Oliveira Silva (Tiririca) era um dos que não se fizeram de rogado: serviu-se com um generoso prato.

JORGE WILLIAM/AGÊNCIA O GLOBO



Torcida

Durante o processo de votação, houve tempo até para torcer (contra ou favor) do Corinthians no jogo pela Libertadores na última quarta-feira. Não deu para o time brasileiro. Pelo menos esse resultado saiu antes da meia-noite, com a classificação do argentino Boca Juniors na competição.

Críticas e apoio da bancada

▄ RONDINELLI TOMAZELLI

O deputado César Colnago (PSDB) critica a falta de liderança política do governo Dilma Rousseff (PT), ao qual faz oposição. Para ele, a presidente poderia ter feito as principais mudanças contidas na MP via atos administrativos, regulando e ajustando o que já prevê a lei dos portos aprovada em 1993.

Também poderia ter derrubado decreto do antecessor Lula que restringe cargas de terceiros em terminais de uso misto.

Já a deputada Rose de Freitas (PMDB) considera a medida necessária para a modernização dos portos. “O Brasil não pode pensar em desenvolvimento sem modernização e melhoria logística. O sistema portuário é fundamental, mas como está é um gargalo”.

Segundo Colnago, a única medida que exige lei é a que ele rejeita: centralizar decisões em Brasília, esvaziando os Conselhos de Autoridade Portuária. “Dilma poderia fazer por decreto mudanças de carga de terceiros, porto 24h, governança e modelo de licitação”.