

Nesta Edição:

- Audiência pública da MPV 601/2012 discute impactos decorrentes da desoneração da folha de pagamentos .
- Casa Civil e Estados participam de audiência pública da MPV dos Portos.
- Comissão Especial discute modificações à lei dos motoristas.

Audiência pública da MPV 601/2012 discute impactos decorrentes da desoneração da folha de pagamentos

A Comissão Mista constituída para analisar a MPV 601/12 (desoneração da folha de pagamentos da construção civil e do comércio varejista e prorrogação do Reintegra) realizou audiência pública. A audiência contou com a presença de representantes da Associação Brasileira das Indústrias Químicas (ABIQum), da Central Única dos Trabalhadores (CUT) e da Confederação Nacional do Comércio (CNC).

Representando a ABIQuim, **Fernando Figueiredo**, ressaltou alguns pontos que precisam de ajustes na MP, notadamente a prorrogação do Reintegra. Na opinião de Figueiredo, é necessário oferecer um horizonte temporal compatível com a política de comércio exterior, a fim de permitir uma melhor consolidação da estratégia de mercado externo dessas empresas. Segundo o representante da ABIQuim, o percentual de ressarcimento do Reintegra (hoje em 3%) deveria ser ampliado para, aproximadamente, 4,5%.

Em seguida, **Antônio Lisboa Amâncio do Vale**, representante da CUT, confirmou que a entidade apoia a medida, dado a conjuntura de baixo crescimento econômico. Entretanto, ressaltou a necessidade da medida ter caráter temporário, tendo em vista o desequilíbrio que pode gerar para a previdência, bem como a necessidade de se restringir ao setor industrial e de comércio, maiores afetados pela crise. Além disso, afirmou que a medida só faz sentido se os benefícios concedidos efetivamente forem revertidos em ampliação do nível de emprego, melhoria das condições de trabalho e aumento dos salários.

Por sua vez, o doutor **Cácito Esteves**, representando a CNC, se manifestou contra a forma em que a medida é implantada. Apesar de concordar que medidas de desoneração são necessárias, devido às peculiaridades do setor de comércio, ele acredita que a mudança da base de cálculo da folha de salários para o faturamento pode ser prejudicial. Para ele, a proposta deve ser um instrumento, não uma política. Para Esteves, a desoneração feita de forma pontual pode ser eficiente, mas defendeu que a medida seja facultativa, permitindo a análise caso a caso e respeitando as particularidades de cada empresa.

Por fim, o senador **Armando Monteiro**, relator da MP, ressaltou os benefícios que são proporcionados pela ela, principalmente na geração de empregos. Pontuou a questão da competitividade, foco principal da medida, tendo em vista que a complexidade do sistema brasileiro constitui um fator significativo para a competitividade industrial. Ressaltou também a necessidade da medida priorizar o setor industrial, que vivem um momento delicado.

A última audiência para debater o tema será realizada no dia quatro de abril, quinta-feira, às 10 horas. Na ocasião, devem participar da discussão ABIMAQ, CBIC, AEB, ABIGRAF e CONTEE.

Casa Civil e Estados participam de audiência pública da MPV dos Portos.

Em audiência pública complementar ao plano de trabalho inicial, a Comissão Mista da MPV 595/2012 recebeu, nesta terça-feira, a Ministra-Chefe da Casa Civil, o Governador do estado de Pernambuco e os representantes dos estados da Bahia e do Rio Grande do Sul - João Constantino Motta, Secretário de Planejamento do RS, e Eracy Lafuente, Coordenador-executivo de Infraestrutura da BA.

O debate sobre o novo marco legal dos portos e operações portuárias concentrou-se no papel que os Estados terão no novo cenário em que a condução de licitações portuárias retorna para a União, sob a responsabilidade da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). A preocupação de alguns dos estados e, conseqüentemente, seus parlamentares, diz respeito aos portos organizados que hoje estão delegados à gestão estadual, e nos quais os processos licitatórios de arrendamento de terminais portuários localizados dentro da área desses portos organizados vinham sendo conduzidos localmente.

João Motta, do RS, acredita que a MPV 595 representa uma oportunidade de se ter uma infraestrutura portuária compatível com as necessidades do país e, principalmente para os estados, de racionalizar custos, aumentar a competitividade e ampliar investimentos públicos e privados. Segundo ele, a visão sistêmica da operação portuária requer regras comuns de âmbito nacional, que atinjam a todos, e que a autonomia dos entes federados deve ser vista dentro de tal lógica. Assim, espera que a discussão no Congresso Nacional encontre uma solução para esse desafio de ampliar e modernizar a infraestrutura portuária preservando o papel da gestão portuária nos Estados.

Eracy Lafuente, da BA, não identificou qualquer aspecto da MPV 595 que agrida o pacto federativo, salientando que o estado possui tanto portos administrados pela Codeba (em Salvador e Aratu) quanto terminais de uso privado (TUP). Destacou que o modelo proposto, que torna possível movimentar cargas variadas em um mesmo terminal, implicará menor dispêndio e mais agilidade para detentores de carga interessados em movimentá-la. Nesse contexto, apresentou o exemplo do TUP de Porto Sul, em Ilhéus, para o qual o estado criou uma sociedade de propósito específico, e que estará integrado a uma ferrovia de 1500 km de oeste a leste. Ele permitirá o escoamento de graneis sólidos e líquidos, além de contêineres e outras cargas (algodão e hortifrutigranjeiros) vindos do interior do país. Entende, ainda, que aprimoramentos técnicos são possíveis nos itens relacionados à alocação de mão de obra e ressarcimento de investimentos.

Eduardo Campos fez uma breve apresentação da experiência portuária de seu estado e defendeu a gestão delegada da administração portuária baseada, em particular, na experiência do Porto de Suape. Elencou terminais já arrendados e as instalações portuárias em operação, bem como citou os novos terminais para os quais estudo de viabilidade técnica e econômica (EVTE) já foi concluído e submetido à apreciação da ANTAQ, como argumento para que o modelo decisório anterior fosse mantido. Citando o entendimento que já foi alcançado em dois outros temas que também o preocupavam - os pleitos dos trabalhadores portuários e do setor empresarial (assimetrias na competição entre os terminais dentro e fora do porto organizado), solicitou aos parlamentares a construção de uma solução que preserve a gestão com padrão de excelência alcançado em Pernambuco ou excetue o Porto de Suape da medida.

Gleisi Hoffmann situou o novo marco regulatório no contexto maior do compromisso do governo com a redução do custo Brasil e a eficiência do sistema portuário brasileiro. Tal compromisso já contemplou o Plano Nacional de Dragagem e a elaboração do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), e tem continuidade com a MPV 595, a criação da CONAPORTO, o Plano Nacional de Dragagem 2 (com um horizonte de 10 anos de obras de melhoria) e o plano especial de acesso por rodovias e ferrovias, que alcança 18 portos públicos. Ratificou o propósito de fortalecer e modernizar os 34 Portos Organizados, dois quais 18 são geridos por Companhias Docas, 15 são delegados a estados ou municípios e um está concedido à iniciativa privada (em Imbituba, SC).

A Ministra da Casa Civil apresentou dados e exemplos que ilustram a importância da centralização do programa de arrendamento para o sucesso do PNL - o Porto de Paranaguá, no PR, movimenta uma expressiva quantidade de carga oriunda dos estados de GO e MS, além de SC e SP. A MPV 595 não retira a autonomia dos estados pois trata do sistema de portos brasileiros como um todo. A lógica de um determinado porto não pode ser estadual, mas deve ser nacional, como, segundo ela, o TCU já deu parecer a respeito em 2009. Porém, talvez a mais relevante razão para a centralização operacional das licitações é a mudança do critério de valor da outorga (ganha quem paga mais pelo espaço concedido) para o critério de maior movimentação de carga com a menor tarifa (ganha quem for mais eficiente).

O presidente da Comissão Mista, deputado **José Guimarães (PT/CE)**, e o relator, senador **Eduardo Braga (PMDB/AM)**, ao encerrar destacaram novamente o entendimento que vem sendo construído em torno dos pontos relacionados ao trabalho portuário, e que esperam ratificar no dia de amanhã em reunião com a participação das três principais centrais sindicais: Força Sindical, CUT e CTB.

Comissão Especial discute modificações à lei dos motoristas

A Comissão Especial destinada a debater e propor modificações à lei 12.619/2012, que regulamenta a profissão de motorista, realizou hoje sua primeira reunião de audiência pública, com a presença de representantes de diversos setores interessados na regulamentação da matéria. Foram convidados a Confederação Nacional da Indústria (CNI); a Confederação Nacional da Agricultura (CNA); a Confederação Nacional do Comércio (CNC); a Confederação Nacional do Transporte (CNT); a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT); o Movimento União Brasil Caminhoneiro (MUBC) no Porto de Santos (SP); a Federação Nacional dos Postos de Combustíveis; o Ministério Público do Trabalho e a deputada estadual de Mato Grosso, Luciane Bezerra.

A **representante da CNI, Fabíola Pasini**, pontuou a necessidade de uma legislação objetiva e clara que regule a profissão de motorista. Asseverou, no entanto, que a legislação na forma como se encontra necessita de alterações que contemplem a infraestrutura das estradas e a especificidade regional, dada a dimensão do nosso país. Como sugestões de alteração citou o escalonamento da fiscalização (iniciando por regiões mais estruturadas e seguindo gradualmente para as demais); o mapeamento das rodovias e dos pontos adequados de descanso existentes; a compatibilização entre as disposições da Consolidação das Leis do Trabalho e do Código de Trânsito Brasileiro e a eliminação de gatilhos que geram insegurança jurídica, como, por exemplo, a definição dos destinatários da lei.

Os **representantes da CNA, Luiz Antônio Fayet e da CNC, Antônio Lisboa**, também asseveraram a necessidade de uma legislação, mas pontuaram o impacto da nova lei para o setor de transportes e do agronegócio, assim como ressaltaram a necessidade da aplicação gradual das imposições legislativas. Já o **representante da CNT, Flávio Benati**, apesar de concordar com a necessidade de flexibilização dos intervalos de descanso, pontuou que a lei existe e não deve ser adiada a sua vigência, citando que existe estrutura de paradas, ainda que deficiente.

O **representante do Ministério Público do Trabalho, Procurador do Trabalho Paulo Moraes** citou o histórico de surgimento da lei, afirmando a necessidade de redução dos acidentes em rodovias. Asseverou ainda que existe larga parcela de custo oculto no preço do frete atualmente, sendo razoável o incremento trazido pela legislação. O **representante da CNTT, Luís Antônio Festino** pontuou nesse mesmo sentido, alegando que a legislação é ampla e deve ser imediatamente aplicada a todos os motoristas, de forma isonômica.

Por fim, demonstrando a ausência de estrutura das principais estradas e rodovias de circulação do país, a deputada estadual Luciane, do PSB/MT, ressaltou que a lei não pode ser aplicável em seu estado, um dos principais produtores de soja e algodão, asseverando que as estradas estão em situação de caos e que não há estrutura suficiente para a obediência dos ditames legais.

Para o debate e discussão estavam presentes os deputados: Valdir Colatto, Junji Abe, Onofre Santo Agostini, Celso Maldaner, Carlos Magno, Vanderlei Macris, Sandro Alex, Nilson Leitão, Assis do Couto, e Hugo Leal .

O presidente da Comissão, deputado Nelson Marquezelli (PTB-SP) anunciou que haverá mais duas audiências públicas na semana que vem e que deverá apresentar um relatório, sugerindo as modificações à lei, já no próximo mês de abril.