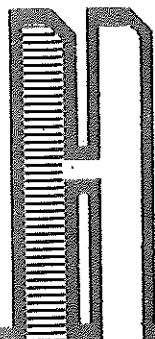


EXEMPLAR ÚNICO



DIÁRIO



República Federativa do Brasil

DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II



ANO XLVII _ SUPLEMENTO AO Nº 89 TERÇA-FEIRA, 16 DE JUNHO DE 1992 BRASÍLIA _ DF

SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA

EXEMPLAR ÚNICO
FLAR ÚNICO

Seminário

"A INFRA-ESTRUTURA NACIONAL"

Realizado nos dias 18 e 19 de março de 1992, promovido pela Comissão de Serviços de Infra-Estrutura do Senado Federal, com o apoio da Abinee, Abdib e Ministério da Infra-Estrutura.

Apanhamento taquigráfico das palestras proferidas durante o seminário, que se publica devidamente autorizado pelo Senhor Presidente. Presidente: Senador Júlio Campos. Vice-Presidente: Senador Mário Covas. Convidados: Mauro Benevides - João Santana - Paulo Velinho - José Henrique Figueiredo - José Reinaldo Tavares - Omar Bitar - Francisco Paulo - Elcio Alves - Reinaldo Fisher - Marcos Xavier.

O SR. LOCUTOR - Estão abertos os trabalhos da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura.

Também são promotores deste evento o Ministério da Infra-Estrutura; ABDIB - Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Indústria de Base; ABINEE - Associação Brasileira de Indústria Elétrica e Eletrônica. Senhoras e Senhores, convidaremos, agora, as autoridades que irão compor a Mesa para a abertura da sessão solene deste evento.

Anunciamos a entrada no recinto do Exmº Sr. Presidente do Congresso Nacional, Senador Mauro Benevides.

Exmº Sr. Ministro da Infra-Estrutura, João Santana, Secretário de Governo, Chefe do EMPA, Estado-Maior das Forças Armadas, General de Exército Antônio Luiz Rocha Veneu; Exmº Sr. Presidente da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, Senador da República, Júlio Campos; Vice-Presidente da Abdib, Dr. José Augusto Marques; Presidente da Abinee, Dr. Paulo Darrigo Velinho.

Senhoras e Senhores, com a palavra o Presidente do Congresso Nacional, Exmº Sr. Senador Mauro Benevides.

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) - Exmº Sr. Ministro da Infra-Estrutura, João Santana, Exmº Sr. Ministro do Estado-Maior das Forças Armadas, General Veneu, Exmº Sr. Senador Júlio Campos, Presidente da Comissão de Infra-Estrutura do Senado Federal, Exmºs Srs. Senadores e Deputados; Exmº Sr. Aurore Narcisi, Presidente da Abdib; Exmº Sr. Paulo Velinho, Presidente da Abinee, Srs. Participantes, palestrantes, conferencistas, desse magno evento que o Senado Federal, através da Comissão de Infra-Estrutura entendeu de co-patrocinar, com essas duas prestigiosas entidades, a Abdib e a Abinee; meus senhores e minhas senhoras: O Senado Federal, através da Comissão de Serviços e Infra-Estrutura, presidida pelo eminente Senador Júlio Campos, Ministério da Infra-Estrutura, Associação Brasileira de Indústrias Elétricas e Eletrônica - ABINEE, e a Associação Brasileira para o desenvolvimento de Indústrias de Base - ABDIB, promoveu o seminário que temos a honra de abrir, solenemente, com o objetivo de analisar, em profundidade, o estado da infra-estrutura brasileira e apontar soluções viáveis que proporcionem investimentos capazes de torná-la sólida e consistente, dentro do contexto econômico-financeiro do País. Exatamente por isso, os temas que serão aqui desenvolvidos não devem ser considerados como mero debate, discurso político ou jogo de retórica entre especialistas da matéria, mas como elementos balizadores com vistas a equacionamento da questão no estuário comum de uma ação construtiva e patriótica.

É inegável que o crescimento da nossa economia está estritamente vinculado aos investimentos em infra-estrutura, abrangendo áreas essenciais, como energia, transporte, saneamento e comunicações.

Por outro lado, impõe-se a retomada do desenvolvimento para a edificação de um país dinâmico, moderno, onde prevaleça a Justiça Social, valor supremo de uma sociedade fraterna e pluralista, como reza a Constituição de 1988. Fundamentados nestas premissas, os expositores irão discurrir sobre a matéria, chamando à colação os co-responsáveis pelo processo, no âmbito dos poderes Executivo e Legislativo e a iniciativa privada. O papel desempenhado pelo Estado na atividade econômica, bem como a criação de mecanismos adequados de substituição de suas funções estão previstos na lei Magna vigente. Nos termos do art. 170 fundamenta-se a ordem econômica na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa. Tem por fim assegurar a todos a existência digna, conforme os ditames da Justiça Social. Ao Estado caberá, apenas, como agente normativo e regulador da atividade econômica, exercer, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, esse determinante para o setor público e somente indicativo para o setor privado. No conjunto de normas reguladoras do poder de intervenção estatal evidencia-se, portanto, a opção clara do legislador constituinte em delimitar a presença do Estado na economia. Diz o art. 173:

"Reservados os casos previstos nesta Constituição, a exploração direta da atividade econômica pelo Estado só será permitida quando necessária aos imperativos da segurança nacional ou a relevante interesse coletivo, conforme definidos em lei."

Contudo, os avanços obtidos não atendem ainda, segundo alguns segmentos sociais, às exigências da economia do País, no que tange à expansão do mercado externo e ao fortalecimento da iniciativa privada.

O ângulo mais polêmico do assunto reside na definição da empresa brasileira e do capital nacional, constante do art. 17, verbis:

"Art. 171. São consideradas:

I - empresa brasileira a constituída sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País.

II - empresa brasileira de capital nacional aquela cujo controle efetivo esteja em caráter permanente sob a titularidade direta ou indireta de pessoas físicas domiciliadas e residentes no País ou de entidades de direito público interno, entendendo-se por controle o efetivo da empresa a titularidade da maioria de seu capital votante e o exercício, de fato e de direito, do poder decisório para gerir suas atividades."

Seguem-se as normas que integram o texto da Constituição de 25 de outubro de 1988.

Permitam-me lembrar, Srs. Ministros, Srs. Presidentes de entidades, Srs. Senadores e Deputados, Srs. representantes de iniciativa privada, et me permito destacar, neste instante, com Constituinte que fui, tive o privilégio, inclusive, de exercer a Primeira Vice-Presidência da Assembleia, que um dos debates mais acirrados, mais complexos e mais polêmicos, na Assembleia Nacional Constituinte, foi exatamente a definição de

empresa nacional. Destaque-se que o acirramento desse debate levou, em determinada ocasião, à existência daquilo que foi denominado regimentalmente "buraco negro". Faltavam os 280 votos indispensáveis para que se assegurasse um conceito então defendido para inserção na Lei Maior brasileira. E mesmo votado o texto da Carta de 1988, que nos cumpre atender e respeitar, o debate prossegue, se amplia e, quem sabe, ao ensejo da revisão constitucional estabelecida no Ato das Disposições Transitórias para um plebiscito a realizar-se a 7 de setembro de 1993, e cuja antecipação agora dela se cogita, é possível que esse debate assumo realmente um contorno de maior amplitude e de maior abrangência, fazendo com que confluam para o Congresso Nacional as atenções da sociedade brasileira.

Nesse sentido tramitam na Câmara dos Deputados propostas de emenda à Constituição com a finalidade de alterar várias disposições em nome da modernização da nossa economia e da consequente abertura aos investimentos estrangeiros, seguindo-se, assim, o exemplo de diversos países. Esse exemplo e outros pontos substanciais serão focalizados pelos ilustres conferencistas e debatedores deste seminário.

Como Presidente do Congresso Nacional, falando neste instante, acredito que posso fazê-lo não apenas em nome dos 80 Senadores, mas, também, dos 530 Deputados, formulamos votos de êxito aos organizadores desse conclave, na expectativa de que os trabalhos finais sirvam de valiosos subsídios às decisões do Parlamento brasileiro.

Muito obrigado. (Palmas.)

Tenho a honra de conceder a palavra a S. Exª o Sr. Ministro da Infra-Estrutura, Dr. João Santana.

O SR. JOÃO SANTANA - Exmº Sr. Senador Mauro Benevides, Presidente do Congresso Nacional, Exmº Sr. Senador Júlio Campos, Presidente da Comissão de Infra-Estrutura; Sr. Presidente da Abinee, Dr. Paulo Velinho, Vice-Presidente da Abdib, José Augusto Marques; Exmºs Srs. Senadores e Deputados Federais; Exmº Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, General Antônio Luiz Rocha Veneu; Srs. Secretários de Governo, Presidente de Estatais reguladas, ao Ministério da Infra-Estrutura; demais órgãos federais, minhas Senhoras e meus Senhores.

A questão da infra-estrutura nacional, sem dúvida, é um dos pontos de preocupação pela sociedade brasileira e, particularmente, pelo Governo do Presidente Fernando Collor.

Todos nós sabemos que, quando da posse do Excelentíssimo Senhor Presidente Fernando Collor, tínhamos um quadro econômico de infra-estrutura nacional bastante preocupante. Toda a base de sustentação da economia nacional, quando a base que poderia formar e que deve formar a sustentação para uma ação econômica de crescimento no Brasil corria se não perigo, mas passava por uma experiência e por um momento bastante difícil; era sabido, comentado por todos e por toda a mídia a fragilidade em que se encontrava, por exemplo, o sistema de telecomunicações, as comunicações brasileiras; alguns apontavam, inclusive, esse fato como de difícil reversão, colocando as nossas telecomunicações próximas de desastres como os que ocorreram em outros países do hemisfério ocidental, como o México, antes da sua reversão econômica, ou mesmo a Argentina, antes da privatização desse setor. Na área de siderurgia nacional, das cinco empresas siderúrgicas que então eram controladas pelo Governo Federal, tínhamos apenas uma que dava lucro e outras quatro que davam enormes prejuízos, prejuízos crônicos e bastante desorganizados administrativamente.

Na área da energia, mais de 20 projetos entre hidrelétricas, termoeletricas, linhas de transmissão, sistemas de distribuição paralisados, alguns por mais de dois anos, com débitos enormes junto ao setor privado.

Na área de petróleo, o risco de a Petrobrás não conseguir manter a sua programação de atingir a meta de 1 milhão de barris de petróleo até 1994 e a auto-suficiência por mais alguns anos.

Na área de estradas, de transportes, com obras paralisadas, com dificuldades enormes em termos de conservação, de manutenção; enfim, um quadro bastante dramático e drástico no cenário da infra-estrutura nacional.

Quis o Presidente Fernando Collor, no seu programa de recuperação do Brasil, iniciar a reversão desse processo, em primeiro lugar, por uma reestruturação, uma transformação desse setor como um todo. O primeiro passo para isso foi, sem dúvida, a consecução e a estruturação do Ministério da Infra-Estrutura. Sabíamos que apenas por uma ação articulada, apenas por uma ação concentrada num órgão da administração com um poder de controle e normalizador sobre a execução bastante forte é que poderíamos potencializar toda a energia que ainda existia nestes setores. Poderíamos potencializar a nossa ação, os nossos recursos humanos e financeiros, para que comessemos uma reversão desse quadro. Em segundo lugar, tivemos que preparar todas essas empresas - as empresas principalmente - essas áreas do Governo, em termos de uma possibilidade de voltar a investir, de voltar à sustentação ao crescimento, de montar bases de infra-estrutura, no Brasil, pelas suas próprias forças, pelos seus próprios pés, independentemente de recursos que pudessem auferir graciosamente do Tesouro Nacional, do Banco Central ou de outras áreas do Governo que, tradicionalmente, repassavam recursos a essas empresas e que, tradicionalmente, com isso, na maior parte das vezes geraram déficit público, geraram uma inflação ainda mais pernicioso do que aquela que conhecíamos. Ademais, associou-se a esse conceito de recuperação do Estado, de recuperação das empresas do Governo Federal, de recuperação de sua capacidade de coordenação, de controle e de investimento nessa área, um projeto de privatização, de controle e de associação, de busca de uma parceria com o setor privado nacional no sentido de fazer com que, também, o capital privado viesse participar dessa marcha da recuperação da infra-estrutura nacional. Tínhamos, também, obrigação de sanear, o mais rapidamente possível, essas empresas ou parte das empresas que não mais estariam sob o controle do Estado, para que elas fossem colocadas à disposição de iniciativa privada e do capital privado, fossem privadas e contessem, a partir daí, com outros investimentos e com uma sucessão de crescimento diferente do padrão até então existente.

Nesses dois anos, consideramos que a trajetória de todo esse trabalho, dessa perspectiva, a busca desse objetivo por parte do Governo está bastante avançada. Hoje temos um setor praticamente todo ele reestruturado, saneado, com as dívidas todas as equacionadas, sendo pagas pelo menos acertadas, com um prolongamento, inclusive, do perfil dessa dívida do ponto de vista de juros, do ponto de vista de prazo, temos hoje um programa de privatização pronto, de maneira irreversível, temos hoje investimentos garantidos em todas essas áreas, dentro de uma ação do Ministério da Infra-Estrutura em conjunto com o Ministério da Economia, temos hoje, também, uma prática realista de tarifas públicas, que é uma base de solidez e de saúde financeira necessária a todas essas empresas que compõem o universo do Ministério da Infra-Estrutura e que compõem a alma da base da infra-estrutura nacional.

Assim, acredito que, neste seminário, nesta ação conjunta que iniciamos, como outras que temos feito, nesta ação conjunta abraçada pelo Congresso Nacional, pela Abinee e, pela Abdib, duas das mais importantes associações representativas do empresariado nacional e que tem uma ligação íntima, de alma com o Ministério da Infra-Estrutura, porque sem o conjunto dos empresários que são representados por essas associações não há o conjunto das empresas representadas por essas duas associações, acredito que possamos buscar soluções e caminhos construtivos para um futuro bastante melhor.

Hoje, temos certeza de que estamos numa curva de inflexão do ponto de vista da inflação nacional e, sabemos, também, que já no ano passado conseguimos a volta de um pequeno crescimento, um pequeno incremento de crescimento de 1,26%, na economia nacional e que em 1992 teremos um crescimento mais significativo, ainda que em 1991 e em 1993 - como coloca o Presidente Fernando Collor - vamos "arrebentar a boca do balão". Mas, para que possamos "arrebentar a boca do balão", todo este setor precisa estar funcionando em perfeita ação, com bastante saúde. Precisamos retomar, ainda, os setores de energia elétrica, setor que preocupa sobremaneira o conjunto da economia brasileira, precisamos garantir todos os outros avanços que possuímos e que fizemos em outras áreas como telecomunicações, como na área de Petrobrás, como na área das siderúrgias e na área de mineração.

Outro tema importante para debate de infra-estrutura é a modernização das relações do Estado com a iniciativa privada, nessa área. Daí, portanto, gostaria de lembrar que seria importante a discussão de projetos que já se encontram no Congresso Nacional, como o projeto PL 8, o projeto que reestuda e redireciona toda a organização portuária no Brasil como um espaço, como uma abertura para a associação com a iniciativa privada, para a competitividade entre os portos, para o fortalecimento desse segmento tão importante da economia como, também, o projeto de privatização das concessões do serviço público, outra ação fundamental que, sem ela, teremos um atraso bastante grande em áreas fundamentais da infra-estrutura nacional.

Ficaria, também, como um lembrete, uma posição muito importante para o Congresso decidir - um apelo que sempre faço - ainda este ano, que é a volta de um imposto que possa financiar a construção, a manutenção da malha rodoviária federal do país. Essa é uma fonte que com todo o respeito, evidente que há o processo constituinte de 88, e respeito pelo processo em si, como também respeito pelo que significa o fruto desse processo, que é a Constituição Nacional, que todo cidadão deve respeitar e engrandecer. Mas, efetivamente, a meu ver, houve uma falha nessa Constituição quando cancelou o Fundo Rodoviário Nacional e deixou sem uma fonte de financiamento fixo esse setor.

Então, desde 1988 temos tido uma dificuldade enorme, no sentido de arrumar recursos para a conservação de nossas estradas. E aí a proposta que já foi votada uma vez pelo Congresso Nacional porque teve a sensibilidade para esse problema, enquanto lei ordinária que foi a taxa de conservação rodoviária. Infelizmente, foi considerada inconstitucional pelo Supremo Tribunal Federal. Agora, a proposta volta ao Congresso como emenda constitucional.

Deixo o apelo ao Congresso Nacional, a esta Casa para uma possível priorização dessa emenda. Se não tivermos de volta uma fonte de recursos nessa área da infra-estrutura nacional, efetivamente, vamos viver problemas graves e teremos prejuízos incalculáveis. Colocaremos em risco todo um investimento que, em valores, é maior do que a dívida externa brasileira, em consequência das enurradas decorrentes das chuvas.

Portanto, acredito que esses dois dias de conversa, de reflexão sobre o tema, em conjunto com o Congresso e com a iniciativa privada, sem dúvida, nos trarão, serão soluções imediatas, mas caminhos bastantes possíveis a serem trilhados em conjunto, em busca da solução desses problemas tão emergenciais na vida nacional e na nossa economia.

Parabenizo o Congresso Nacional, Abinee, Abdib; e se coloco, como a toda a equipe do Ministério da Infra-Estrutura, à disposição desse Seminário. Agradeço, também, a oportunidade de estar aqui nesta abertura, e colocar essas palavras aos senhores. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) - A partir deste instante a direção dos trabalhos passa ao Senador Júlio Campos, Presidente da Comissão de Infra-Estrutura do Senado Federal, e um dos idealizadores desse magno evento que agora se realiza no Auditório Petrônio Portella do Senado Federal.

Assume a Presidência o Sr. Júlio Campos.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Convido, neste instante, o Deputado Munhoz da Rocha para representar a Câmara Federal na Mesa Diretora.

Exm^o Sr. Ministro João Santana; Exm^o Sr. General Antônio Luis Rocha, Chefe do Estado-Maior; Exm^o Sr. representante da Presidência da Câmara, Deputado Munhoz da Rocha; Exm^o Srs. Senadores e Deputados aqui presentes; Exm^o Sr. Dr. Paulo Velhinho, Presidente da Abinee; Exm^o Sr. Dr. José Augusto Marques, Vice-Presidente em exercício da Abdib; Exm^o Sr. Secretário Nacional dos Transportes, José Henrique Dlamorin; demais Secretários Nacionais aqui presentes; Presidentes e Diretores de empresas federais, autoridades do Governo Federal; companheiros do Congresso Nacional; seus Senhores e Minhas Senhoras.

É com grande satisfação que participo, hoje, da abertura deste Seminário sobre a Infra-Estrutura Nacional que, estou certo, será de fundamental importância no encaminhamento dos debates que devem ser travados de imediato sobre os grandes desafios que o Brasil tem que enfrentar nos campos dos transportes, energia elétrica, combustíveis, telecomunicações e siderurgia.

É muito importante também que essas discussões ocorram aqui no Congresso Nacional, palco das mais importantes decisões do futuro do País. Aqui são discutidas e votadas as mais candentes questões sociais, políticas e econômicas. Portanto, é obrigação do Congresso Nacional escutar o que tem a dizer todos os segmentos da sociedade brasileira. O Brasil encontra-se numa encruzilhada. As profundas alterações políticas e econômicas ocorridas nos últimos anos, por todo o mundo, forçam-nos a definir, de imediato, novas políticas para todos os setores de atividade econômica e rever os antigos dogmas políticos.

De uns poucos anos para cá, com a derrocada do chamado mundo socialista, ganha ainda maior força a teoria liberal, enquanto define a tese do excessivo, intervencionismo estatal. O que se busca agora, em toda a parte, seja nos países tradicionalmente capitalistas, seja nos que penam sobre regimes autoritários de esquerda, seja nas nações em desenvol-

vimento, seja nos países ricos, é a maior eficiência, maior produtividade e melhor qualidade.

Tanto na América Latina quanto no Leste Europeu, os países em desenvolvimento buscam estabelecer bases sólidas para um crescimento futuro dentro de uma economia que cada vez mais é interdependente. O mundo começa a se dividir em grandes blocos econômicos. Temos a Comunidade Europeia, o chamado Sudeste Asiático, o eixo Estados Unidos, Canadá e México, e aqui agora na América do Sul, a partir de 1995, teremos o Mercosul.

Muitos já disseram que os anos 80 constituiram para o Brasil uma década perdida. Não chegamos a esse ponto, mas é certo que o país cresceu muito aquém da sua grandeza. O nosso país precisa voltar a crescer em níveis compatíveis com o gigantismo do seu território e da sua população, com a riqueza do seu solo e com a excelência do seu clima.

Para assegurarmos esse processo de crescimento, pelo qual tanto ansiamos seja sólido, temos que rever com urgência a situação dos setores que constituem a chamada infra-estrutura nacional. Não é possível pensar em desenvolvimento sem que tenhamos uma boa infra-estrutura de telecomunicações. Muito foi feito nos últimos dois anos nesse setor. Eu citaria, por exemplo, a redução drástica dos terminais telefônicos pendentes, que conforme declarou o Sr. Ministro João Santana, recentemente à imprensa Nacional, foi reduzido de 1,7 milhão, para apenas 290 mil aparelhos.

Não podemos pensar em crescimento duradouro se não conseguirmos aumentar a produtividade das nossas siderúrgias. Nesse aspecto, temos que destacar o revolucionário e vitorioso programa de desestatização, levado a frente com ferro e fogo pelo governo do Presidente Fernando Collor de Mello, que começou justamente pela venda da Usiminas.

Nenhum país pode avançar se não tiver uma boa estrutura de transporte. Também nesse campo temos progredido. Gostaria de destacar aqui os gigantes esforços do governo para melhorar a situação das nossas estradas de rodagem, o seu empenho em conseguir a redução dos custos dos nossos serviços portuários e, mais recentemente, o anúncio da intenção de privatizar a própria Rede Ferroviária. Temos, também, a busca da auto-suficiência na produção de combustível, essencial para que uma nação prospere. O Brasil, num passado recente, fez muito com o seu inovador programa de Alcool combustível, e hoje se aproxima da auto-suficiência no que diz respeito ao petróleo.

Precisamos também definir novos rumos para a infra-estrutura da energia elétrica, tão carente de recursos financeiros nos últimos anos.

Sr. Ministro, autoridades aqui presentes, meus senhores, minhas senhoras, muito foi feito nos últimos anos, mas muito mais terá que ser feito a partir de agora. Temos que voltar a crescer, e a crescer num ritmo forte que permita ao País resgatar a sua pesada dívida social. Amanhã, estará aqui neste local o Embaixador Marcílio Marques Moreira, que com muita serenidade e com grande competência, vem conduzindo a política econômica de nosso país.

Espero que ele nos traga, na sessão de encerramento desse trabalho, boas notícias a respeito da viabilização econômico-financeira da infra-estrutura nacional, que é sem dúvida um dos pontos altos desse Seminário. Espero, também, que esse encontro seja realmente um marco inicial de uma efetiva aproximação entre aqueles que nos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, e aqueles que nos Poderes Econômico e Social.

Muito obrigado. (Palmas.)

Concedo a palavra ao Dr. Paulo Velhinho, Presidente da Abinee.

O SR. PAULO VELHINHO - Exm^o Sr. Senador Júlio Campos, Presidente da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura do Senado, Exm^o Sr. Ministro João Santana, do Minfra, Sr. Deputado Munhoz da Rocha; meu companheiro, João Augusto Marques, Vice-Presidente da Abdib; Srs. Deputados, Srs. Senadores, Srs. Empresários, digníssimas autoridades:

Incia-se, hoje, sem dúvida alguma um dos mais importantes seminários realizados neste País, o qual se constitui numa ousada iniciativa do Senado Federal, sob a Presidência do Senador Mauro Benevides, e com a contribuição efetiva do Senador Júlio Campos, Presidente da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura do Senado Federal, e também, do Ministro da Infra-Estrutura, Dr. João Santana, e seus secretários nacionais, e com a contribuição efetiva da Abdib e da Abinee.

Nesses dois dias, vamos radiografar, dissecar, analisar e concluir o que se deve fazer com a nossa infra-estrutura, pois se continuar com a tendência atual, assistiremos, sem dúvida, a seu trágico esgotamento, sucateamento e o advento de um fator impeditivo do crescimento econômico. Em dezembro de 1989, a Abinee realizou um trabalho de alerta à Nação, que abordava a área de energia e telecomunicações. Trabalho técnico da melhor qualidade e que se constituiu livro de cabeceira daqueles que prepararam para o Presidente Fernando Collor, o plano de trabalho para a infra-estrutura brasileira. De lá, até hoje, nenhuma das vinte e quatro usinas técnicas ou hidráulicas em construção foram terminadas. E pouco se fez para atender a uma demanda reprimida. Hoje, neste seminário, estaremos contemplando áreas de transportes, petróleo, gás, combustíveis líquidos, siderurgia, além, evidentemente, de energia e telecomunicações. E no seu final serão analisados os planos de realização econômica-financeira da infra-estrutura nacional. Nessas próximas quarenta e oito horas queremos ver decisões e não discursos; queremos ver o homem brasileiro situado como objetivo fundamental desta Nação; queremos ver de volta o crescimento econômico auto-sustentado e permanente, única maneira objetiva de devolver ao cidadão o direito ao emprego, a sua valorização progressiva e uma mais justa distribuição da renda do seu trabalho. Essa é a nossa bandeira, porque se assim o for, e deve ser, estaremos implantando o marco mais importante e fundamental da nossa soberania, que é a eliminação da pobreza, da miséria, da delinquência e tudo aquilo que compromete, hoje, a dignidade do cidadão brasileiro. Estamos fartos de ver confundida a falsa soberania marcada pela pobreza absoluta e sua sequelas e ver diariamente os enganosos conceitos, e em muitos dos quais se deseja manter o Estado onipotente em atividades econômicas perfeitamente realizadas pela empresa privada. Em contraposição, vemos as lideranças ausentes, sem qualquer enérgico reclamo naquilo que é prioritário e fundamental para enriquecer a Nação, fazendo-a realmente independente e soberana; o Estado de saúde, o estado de educação, o estado de saneamento básico. Não existe, meus senhores, nenhum direito e nenhum argumento que, colocado, como vem acontecendo, o cidadão brasileiro a reboque do Estado falido e suas estatais endividadas, totalmente incapazes de cumprir uma atividade que teve o seu tempo e que já é passado. O direito do cidadão é muito mais importante do que qualquer linha ideológica conceitual e principalmente corporativista. A falência da União, dos Estados e Municípios determina que se oriente enorme escassez, com inteligência e pragmatismo, dirigindo

os poucos recursos que ainda sobram para saúde, educação e saneamento básico como vetores fundamentais da construção de um novo povo brasileiro. Lamentavelmente, o resultado de nosso abandono ao cidadão não leva, hoje, a uma população de cento e cinquenta milhões de brasileiros, uma grande maioria constituída por crianças e, com certeza, a metade desse número representado por gerações, estatisticamente existentes, mas substantiva e qualitativamente com sua capacidade produtiva, profundamente comprometida.

Se esse crime já foi cometido, temos o dever, a partir de hoje, de zelar pelas gerações que nascem e prepará-las para os desafios implacáveis do século XXI.

Sr. Presidente, Sr. Ministro João Santana, improvisarei um pequeno trecho, por oportuno, que dirijo ao Ministro João Santana, pois li e estarei, na manhã de hoje, na coluna de Janio de Freitas, algumas considerações profundamente equivocadas sobre os maiores problemas da indústria de base no Brasil.

Acho que todos sabem que desde 1988, há quatro anos, a Eletrobrás não tem honrado seus compromissos para as empresas privadas. Nesses últimos dois anos do Governo do Presidente Fernando Collor estamos buscando um negociação a partir do pressuposto que dinheiro não existe. Nesse meio tempo, nessa longa caminhada, debates, discussões, busca de caminhos especialmente durante o período do Sr. João Santana, encontramos uma forma difícil e pagar, como disse o Ministro há pouco, em papéis, mudando o perfil como Sr. falou, desta dívida. Nada tem de maracutia nesse trabalho que foi realizado. Pelo contrário, precisaria que se olhasse quanto custou a inadiquência do Governo para conosco. A concordata da Lorenzetti, de Cobrasma, de Jaraguá, fechamento de Villares, redução de encargos pesados, todo um acervo fantástico de tecnologia, de máquinas, com prejuízos sociais estão desaparecendo ao longo do caminho. De um lado porque não nos pagam, do outro porque não se investe. Queríamos fazer este registro, Sr. Ministro, porque lhe sou muito grato pela boa vontade na busca de uma solução. O seu Secretário Armando tem estado conosco, e fico profundamente ansioso para saber onde se quer chegar. Está na moda, neste País, se jogar lama em tudo que se faz. Vamos, Sr. Ministro, nos organizar — já combinamos com o Marques e com outros companheiros, depois da reunião, para por um basta na informação mal dada e que leva a um desejo sádico e doentio de buscar encontrar "pelo em ovo", em tudo aquilo que se faz. Se não nos pagarem, Sr. Ministro, dentro da forma que foi acordada, o sistema produtivo de bens e capital vai à falência. (Palmas.) E se for à falência, vamos importar bens finais fabricados por mão-de-obra estrangeira e deixar à margem da História o maior acervo que o País tem hoje em tecnologia e competência qualitativa com o desemprego correspondente. Para os senhores ter uma idéia, o Brasil pode, hoje, com sua competência exportar bens de capital. Mas, se fomos à falência, nada acontecerá.

Sr. Ministro João Santana, em meados do ano passado, propusimos a V. Ex. a realização de um trabalho a ser produzido pela ABINEZ para determinação de parâmetros físicos de eficiência, a nível de hora/homem para produtos e serviços gerados pelo Estado. Não queremos o dólar como referência, pois a nossa moeda é o cruzeiro e a nossa renda é 1/10 da renda dos países desenvolvidos. A colaboração do seu ministério, Sr. Ministro, foi fundamental para a utilização desse documento, e o Sr. Paulo Renato foi uma figura extremamente importante na interação entre a ABINEZ e toda a estrutura do Minfra. O objetivo desta análise é claro: discutir-se para o Brasil tarifas justas. Mas não se pergunta o que é tarifa justa para poderes avaliar os custos dos atrasos dos cronogramas físicos e financeiros das obras públicas. E generosas mordomias do pessoal de algumas estatais federais e estaduais, que resultam sempre em valores de custo anormais. Daí resultamos comparando em unidades físicas o que somos, o que fazemos em relação ao mundo e o que somos e fazemos em relação a nós mesmos. O trabalho que tenho a honra e o prazer de passar às mãos de V. Ex., Sr. Ministro, demonstra o resultado de tal estudo, que permitirá discutirmos, de agora em diante, tarifas de uma verdadeira realidade e eficiência, e aplicar ao Estado o PQCP — Programa de Qualidade, Competitividade e Produtividade — tão badalada pelo governo em relação a nossos empresários privados, e tão esquecido pelo mesmo Governo com relação a si próprio é nessa lacuna que a ABINEZ pretende preencher. Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. LOCUTOR — Meus senhores e minhas senhoras, terminada a solenidade de abertura, nós teremos agora o primeiro painel: A Infra-Estrutura nos Transportes. Sr. Secretário Nacional dos Transportes, Dr. José Henrique de Amorim Figueiredo; compõem a Mesa o Exm^o Sr. Deputado José Reinaldo Tavares, da Comissão de Viação e Transportes e Desenvolvimento Urbano e Interior da Câmara dos Deputados; o representante da ABDIB, Dr. Omar Bitar; moderador, Dr. Marcos Xavier da Silveira, representante da ABDIB. (Palmas.)

Teremos os seguintes debatedores: Departamento Nacional de Transportes Aquaviários, Dr. Paulo Romano Moreira; Exm^o Sr. Senador Elcio Alvares, Comissão de Serviços de Infra-Estrutura do Senado Federal; e representando a ABSEA, Dr. Reinaldo Ficher.

Serão os debatedores. Gostariamos de informar que cada palestrante terá de 15 a 20 minutos para as suas colocações. Posteriormente, irão falar os Srs. debatedores, com o tempo básico de 10 minutos para cada um. As perguntas poderão ser entregues às recepcionistas. Todas elas serão repassadas ao moderador, e caso uma pergunta não seja respondida por falta de tempo, os organizadores irão encaminhá-la aos membros da Mesa para uma resposta posterior. Para a condução dos trabalhos, preside a Mesa o nobre Senador Júlio Campos.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) — Abrindo o primeiro painel, a Infra-Estrutura nos Transportes, concedo a palavra ao primeiro palestrante, que representa o Poder Executivo; na figura do eminente Dr. José Henrique de Amorim Figueiredo, digno Secretário Nacional dos Transportes.

O SR. JOSÉ HENRIQUE DE AMORIM FIGUEIREDO — Meu caro Senador da República Júlio Campos, Presidente da Comissão da Infra-Estrutura; Deputado José Reinaldo Tavares, ex-Ministro dos Transportes, da Comissão de Viação e Transportes e Desenvolvimento Urbano e Interior, da Câmara dos Deputados; Dr. Omar Bitar, representante da ABDIB; Dr. Marcos Xavier da Silveira, representante da ABDIB; meu caro Paulo Romano, do DNTA. Senador Elcio

Alvares; Dr. Reinaldo Ficher; Srs. Presidentes e Diretores de empresas que acompanham a Secretaria Nacional dos Transportes, Ministério da Infra-Estrutura; Srs. Parlamentares, Srs. Senadores, Srs. Deputados; Srs. empresários aqui presentes, Srs. da imprensa, meus senhores e minhas senhoras!

Quando o Governo do Presidente Fernando Collor de Mello assumiu, em 15 de março de 1990, nós encontramos na infra-estrutura de transportes um Estado bastante preocupante. Coloquei desta forma, não como uma crítica, mas preciso esclarecer, por dever de justiça, que o governo anterior também encontrou a infra-estrutura de transportes numa situação extremamente difícil, e um antecedente de forma idêntica. Portanto, o problema da infra-estrutura de transportes não é conjuntural, é um problema crônico e é um problema estrutural. Para tanto, o Presidente Collor determinou duas políticas básicas para a reversão desse quadro. A primeira é a absoluta necessidade de uma reformulação institucional no setor. Precisamos definir com clareza qual o papel do poder público e qual o papel da iniciativa privada. Precisamos definir, quanto ao poder público, qual a responsabilidade da União, das unidades da Federação e dos Municípios. Só com a visão clara do papel de cada agente no desenvolvimento do setor é que poderemos reverter a situação da infra-estrutura de transportes.

Segundo ponto, determinado pelo Presidente Fernando Collor de Mello foi a preparação da infra-estrutura para o desenvolvimento econômico do nosso Brasil. Precisamos parar o constante pensamento de olhar transporte como um ente em si mesmo. Transporte deve ser olhado como meio para propiciar o tão desejado, o tão almejado desenvolvimento econômico do Brasil.

No início do Governo, nós criamos um grupo de trabalho para avaliação do planejamento do setor transporte para o Brasil.

Elaboramos com um plano nacional de viação datado de 1973, o que significa dizer que se passaram 17 anos, sem que a sociedade brasileira voltasse a discutir o setor transportes.

A sociedade brasileira, representada pelo Poder Executivo e pelo Poder Legislativo, passou 18 anos sem uma nova definição; os ruros caíram, as fronteiras se ampliaram, o Brasil necessita urgentemente de uma interação maior com o comércio exterior. Continuamos com um plano que teve como bases, 71/72, quando foi elaborado para a sua aprovação em 73, em bases completamente distintas das atuais. Para tanto, desenvolvemos em 10 meses uma redefinição institucional das políticas necessárias para o setor transporte.

Em setembro de 1990, nós concluímos uma primeira série de definições que ficaram demonstradas num documento que denominamos Políticas e Diretrizes Para o Setor Transporte.

Eu citaria algumas dessas definições básicas. A primeira é que deve caber ao Governo tão-somente o provimento da infra-estrutura e que o Estado deve renunciar a sua capacidade de exploração de serviços, transferindo-os, portanto, para o setor privado.

O segundo ponto, igualmente importante, é que cabe à União exclusivamente a infra-estrutura arterial, a malha central, a malha de ligação de abrangência nacional, que toda a malha complementar deve ser transferida para Estados ou municípios.

Uma terceira conclusão é que planejamento não pode ser mais feito para amanhã de manhã. Tivemos que fazer um planejamento para, pelo menos, 10 anos.

Um quarto ponto é que a visão deve ser sistêmica, deve ser uma visão multimodal.

Ouvimos com frequência comentários, críticas que o País seguiu o rodoviário, como se fossem sempre concorrentes. Temos que afastar essa visão, para que tenhamos um sistema complementar; a rodovia complementando a ferrovia, complementando a hidrovia, o sistema aeroviário, de forma que tenhamos um sistema multimodal.

O importante para carga ou passageiro é o deslocamento da sua origem ao seu destino, da forma mais rápida, mais barata e mais eficiente. Um quinto ponto, detectado e decidido na elaboração desse planejamento, é a absoluta necessidade de ampliação da participação do transporte ferroviário, do transporte hidroviário e da cabotagem.

Após a decisão das políticas e diretrizes, nós passamos para uma nova avaliação do sistema nacional de viação, propriamente dito, ou seja, as questões jurisdicionais.

O plano nacional de viação, datado de 1973, previa uma malha, sob responsabilidade federal rodoviária, de cerca de 115 mil km, quase 20 anos depois entendemos que a malha é estrutural, que deve estar sob responsabilidade da União, não deve atingir 70 mil km, deve ficar em torno de 69 mil km. Esta é a malha artesanal, que pode assegurar as ligações entre as capitais, as ligações intrarregionais, as ligações de fronteiras, as ligações entre os principais portos marítimos e fluviais, as ligações entre os principais terminais multimodais.

Quanto às ferrovias, detectamos a necessidade de um reordenamento, sem, contudo, alterações vultosas no compimento total da malha ferroviária, que é da ordem de 30 mil km.

Com relação às hidrovias, dos 40 mil km previstos em 1973, entendemos que o Governo Federal deve concentrar o seu esforço na malha realmente estrutural, que é da ordem de 22 mil km.

E, finalmente, na questão portuária, selecionamos portos que atendam aos de abrangência nacional e suficientes para assegurar o tráfego marítimo de longo curso e a cabotagem no Brasil, sem, contudo, propiciarmos investimentos dispersos como vinhamos detectando.

É lamentável que encontremos parte de um terminal de contêiner em Santos, parte de um terminal de contêiner no cais do Caju no Rio; parte de um terminal de contêiner no Recife, parte de um terminal de contêiner em Paraguruá, e assim por diante.

Qual é, de fato, a prioridade nacional? Selecionamos, portanto, onze portos, onde o Governo Federal deve concentrar os seus esforços, para assegurar, exatamente, o tráfego marítimo de longo curso e a cabotagem.

Finalmente, elaboramos um último documento, concluído em junho de 1991, chamado Plano de Metas. Traçamos todas as necessidades de investimentos de 1992 a 2001, divididos de 92 até 1996 por modal, por trecho ou por porto; dividindo por obra; dividido no tempo, o que deve ser feito em 92, 93, 94 e assim por diante. Também dividido por fontes, o que deve caber à União, ao Tesouro Nacional, a fontes vinculadas, recursos próprios das empresas e o que deve caber ao setor privado investir.

Chegamos à conclusão de que precisamos investir 25 bilhões de dólares aproximadamente nos próximos dez anos, a partir de 1992, para termos uma infra-estrutura compatível com a necessidade de desenvolvimento do País quer no aspecto de conservação, quer no aspecto de adequação da sua capacidade, quer no aspecto da sua expansão, da complementação da malha rodoviária, da malha de transporte do Brasil.

O primeiro grande passo da reforma institucional está composto na chamada reforma administrativa. Inicialmente, com a criação do Ministério da Infra-Estrutura e a extinção, portanto, do então Ministério dos Transportes.

O Ministério dos Transportes tinha seis Secretarias; seis mil, quinhentos e dois servidores; quatrocentas e três funções gratificadas. A Secretaria Nacional dos Transportes, ao invés de seis secretarias, tem dois departamentos; ao invés de seis mil, quinhentos e dois funcionários, tem trezentos e trinta e dois, incluindo os departamentos. Na Secretaria propriamente dita, há quarenta e três funcionários; do secretário ao contínuo; cento e vinte e duas funções gratificadas. Existiam cento e trinta e sete mil e quarenta e seis funcionários no extinto Ministério dos Transportes. Em 31-12-91, era noventa e quatro mil; portanto, quarenta e três mil funcionários a menos. Uma economia, nos dois anos, de quinhentos e oitenta e cinco milhões de dólares. E, a partir de agora, quatrocentos e dez milhões de dólares por ano, gastos a menos com a máquina administrativa.

Eram 8.571 funções gratificadas; foram reduzidas 2753 funções; portanto, 32%, com a economia de 12,7 milhões de dólares.

Quanto à desmobilização de bens móveis foram centenas de veículos, tratores, vagões, lanchas, máquinas, equipamentos, perfazendo cerca de 9 milhões de dólares.

Quanto aos bens imóveis, foram desmobilizados imóveis residenciais, comerciais, lotes, terrenos, estações, faixas de domínio e páteo, perfazendo, no período 90/91, uma redução de 82 milhões de dólares.

Quanto ao Programa Nacional de Desestatização, ele se encontra completamente definido no setor Transporte: já leilamos, já vendemos a SNRP (Serviço Nacional da Bacia do Prata); a Franave, que iria a leilão no último dia 12, não teve compradores e já está decidida a sua liquidação.

O Lloyd Brasileiro, depois de equacionado e recuperado, está incluído no Programa Nacional de Desestatização e será alienado até o final do ano.

A AGEF (Armazéns Gerais Ferroviários), criada em 1959, também está incluída, por decreto do Presidente Fernando Collor, no Programa Nacional de Desestatização. Já está no seu processo final de desmobilização, com cerca de 50 funcionários, e deverá ser privatizada até o final do ano.

Identicamente, a VALEC está incluída no Programa Nacional de Desestatização, através do decreto do Presidente Fernando Collor na semana passada.

Já está decidida a privatização dos serviços da Rede Ferroviária Federal. Prevemos um prazo de dezesseis meses para que isso aconteça: se os serviços auxiliares, se os serviços de transporte ferroviários e alienação de material rodante. (Obs: o depoente não completou a frase.)

Foi encaminhada também à Comissão Nacional de Desestatização a Malha Rodoviária Federal, para que sejam procedidas as concessões para o setor privado, objetivando manutenção, adequação de capacidade e a complementação necessária nos trechos a serem construídos.

Já encaminhamos também, no último dia 10 de fevereiro, cinco companhias docas para o Programa Docas do Pará, do Maranhão, do Ceará, do Rio Grande do Norte e do Espírito Santo. Nunca segunda fase irão: Companhias Docas da Bahia, do Rio de Janeiro e de São Paulo.

Já extinguiu a Empresa de Portos do Brasil (PORTOBRA) e a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU).

Estamos em processo avançado de estadualização das empresas de transporte ferroviário em absoluto respeito ao que estabelece a nossa Carta Magna de 1988, que determina que a responsabilidade pela exploração do serviço de transporte urbano é do poder local.

Já firmamos convênios de estadualização da CBTU, em São Paulo, Pernambuco e Minas Gerais. E está bastante avançado o processo com o Rio de Janeiro e Rio Grande do Norte. Intrinsecamente, a URSE de Porto Alegre está em entendimentos bastante avançados com o Governo do Rio Grande do Sul.

Estamos estadualizando os portos de Itajaí, Laguna, Pirapora, Vitória do Espírito Santo, Cabedelo e municipalizando o Porto de Caracará, em Roraima.

Quanto à desregulamentação, fizemos um esforço enorme de limpeza dessas regras, que tanto tem impedido a ação livre do mercado. Fizemos a revisão do regulamento do Registro dos Transportes Rodoviários de Bens (o RTB) com a simplificação bastante importante e facilitação do processo.

Está em fase final de aprovação o regulamento de serviços rodoviários, interestaduais e internacionais de transporte coletivo de passageiros, onde estaremos reduzindo de 145 artigos para 40, quando estaremos limpando completamente as amarras existentes na regra atual. Estamos propiciando concorrência de serviço. Todas as linhas terão pelo menos duas empresas e estaremos propiciando, portanto, uma distribuição mais competitiva, mais igualitária entre as empresas, diminuindo, portanto, a participação de poucas empresas no transporte de passageiros, de uma maneira global.

O Presidente Fernando Collor enviou ao Congresso Nacional o Projeto de Lei nº 8/91, instrumento fundamental para o comércio exterior do Brasil.

Fizemos uma reforma grande, importante, no que era possível ser feito, sem a mudança da legislação. Já são entre seis e sete mil portuários a menos. Todos aqueles que estavam empregados nas companhias docas tiveram seus quadros bastante reduzidos.

Encontramos uma situação jurídica delicada, acordos coletivos que estabeleciam estabilidade de emprego a 5, 6, 8 anos, como o caso do Porto de Santos. Eram cerca de 10.700 funcionários; conseguimos reduzir cerca de 3.100. Mas há o problema da mão-de-obra avulsa, absolutamente respaldada e resguardada através da legislação vigente. Ao todo, entre capacitação e mão-de-obra avulsa, estamos tratando de algo entre 35 e 38 mil brasileiros. Mas eles estão prejudicando 148 milhões de brasileiros. Estamos falando em privatização de serviços portuários. Ele está previsto no Projeto de Lei nº 8. Mas quem se interessará em investir em terminais públicos, em terminais para movimentação de containers, carga geral, com essa regra arcaica, retrógrada, protecionista, corporativa, que estabelece proteções tanto ao trabalhador quanto ao Estado no exercício das funções através das suas companhias-docas.

Apelamos, veementemente, ao Congresso Nacional, a esta Casa, ao Senado Federal e à Câmara dos Deputados para que ajudem-nos a corrigir essa distorção e a melhorar a condição do sistema portuário brasileiro. Estamos buscando qualidade internacional e custos internacionais, e só poderemos chegar nesta fase com a desregulamentação proposta pelo Presidente Fernando Collor.

Como se pode ver, temos um quadro institucional completamente distinto daquele encontrado há dois anos atrás. Todas as áreas, todos os setores, todas as empresas - todas as 21 empresas que compunham o então Ministério dos Transportes - têm o seu futuro definido, têm a sua regra definida.

Estamos, agora, elaborando a parte final do projeto de lei, que o Presidente Fernando Collor enviará ao Congresso Nacional, propondo um novo Sistema Nacional de Aviação. Estamos - o Ministério da Infra-Estrutura e o Ministério da Economia - num trabalho conjunto - Secretaria Nacional de Transportes, Secretaria Nacional de Economia e Secretaria Nacional de Planejamento - num prazo, até junho, fechando esse material para que possa ser encaminhado ao Congresso Nacional. Ele, finalmente, redefinirá esse papel institucional, dividindo no setor público e no setor privado. Tenho recebido questionamentos, mas o Governo fala em privatização, e o que é que nós temos que fazer, o que o setor privado tem que fazer? Temos pressa em passar essa informação com correção. Invistam nessas áreas. Este papel está reservado ao setor privado, de forma com que possamos sair o mais rapidamente da situação em que nos encontramos, em que se encontra a malha rodoviária, a malha ferroviária, a malha hidroviária e o sistema portuário do Brasil.

Quanto aos investimentos, bem além das necessidades do País, em 1990, iniciamos com o programa de recuperação da malha rodoviária, denominado "SOS Rodovias". Foram recuperados cerca de 14 mil e 100 quilômetros em 135 dias, numa ação emergencial que demandou cerca de 180 milhões de dólares. Ao invés de levarmos as rodovias da condição de péssima para condições de perfeição, estamos executando intervenções na malha para conduzi-las da situação de péssima para regular ou boa, enquanto viabilizarmos um mecanismo capaz de gerar recursos em quantidade suficiente, de forma estável, para solucionarmos a questão da extinção do alimento do Fundo Rodoviário Nacional, pela Constituição de 1988. Criamos, como sabemos, a taxa de conservação rodoviária. Foi argüida a sua inconstitucionalidade pelo PSP. Foi objeto de liminar e foi julgada inconstitucional pelo Supremo Tribunal Federal no dia 5 de junho de 1991. Imediatamente, o DNER e o Geipet passaram a elaborar uma segunda proposta, que foi aprovada pelo Executivo, a ampliação da alíquota de importação de petróleo, que começou a vigorar a partir de 1º de agosto, numa primeira etapa, reforçada em 1º de outubro. Esse mecanismo está gerando 700 milhões de dólares por ano e já assegura uma situação mais confortável, embora insuficiente, para a manutenção da malha em 1992. Entretanto, encontra-se no Congresso Nacional, proposta de emenda à Constituição criando o Imposto Rodoviário, instrumento capaz de gerar 2 bilhões e 230 milhões de dólares por ano - 30% para as malhas estaduais e municipais e 70% para a malha federal - 1 bilhão e 100 milhões de dólares é a quantia de recursos necessários para a manutenção da malha rodoviária existente no Brasil, e restariam cerca de 400 milhões de dólares para a conclusão de obras inacabadas, em elevado estágio de execução, para adequação de capacidade de duplicações etc, e para complementação e construção da malha federal, que está sendo necessária para o acompanhamento e o desenvolvimento das fronteiras agrícolas e dos novos fluxos de transportes. Temos confiança de que este assunto está entrando em pauta e de que neste período inicial de trabalhos do Congresso Nacional, até o recesso do meio do ano, possa ter sido avaliado esse Imposto Rodoviário.

Em 1990, investimos 359 milhões de dólares, quando precisaríamos investir 1 bilhão e 100 milhões de dólares. Investimos em 1991, 530 milhões de dólares. Como se referi no início, o problema não é de 1991 e nem de 1990, nem de 1989 e 1988. Desde 1976, o Governo Federal vem dependendo menos recursos do que se necessita para a manutenção da malha rodoviária federal. No Orçamento de 1992, temos 1 bilhão e 445 milhões de dólares e cerca de 800 milhões de dólares de recursos assegurados - entre alíquota do Imposto de Importação de Petróleo e financiamentos externos, sobretudo do Banco Mundial. De 1993 a 1995, pretendemos dispor 3 bilhões e 645 milhões de dólares. No que diz respeito ao sistema ferroviário de carga, desenvolvemos um esforço extraordinário no sentido do equacionamento da empresa. Apesar de todas as dificuldades, diferentemente de outros segmentos econômicos do País, a Rede Ferroviária Federal cresceu 4,5% em 1991, quando comparado com 1990. Transportou 36 bilhões de TKU. E este ano de 1992 a Rede Ferroviária Federal está trabalhando com uma previsão de crescimento de 7%, crescimento conservador, o que fará com que ela produza algo na ordem de 39 bilhões de TKU - será o recorde de toda a história da Rede Ferroviária Federal, desde a sua criação em 1957.

Aumento de produção - segundo item para a Rede: redução brutal de custos, através de uma série de ações administrativas. São menos 11 mil funcionários, 40% menos de funções gratificadas, desmobilizações em larga escala, transferência para o setor privado, terceirização de serviços. Essas medidas propiciaram a redução de 110 milhões de dólares por ano à Rede Ferroviária Federal.

Terceiro ponto do tripé: busca de uma tarifa, de um preço de transporte mais justo - a Rede conseguiu recuperar cerca de 20% real na sua tarifa. Com o aumento de produção e a redução de custos, aumento de tarifas, a Rede Ferroviária Federal encontra-se, hoje, num estágio financeiramente equilibrado. No começo, eram 32 milhões de dólares de prejuízo por mês. No ano passado, foram 164. Este ano, nós temos a expectativa de zerar completamente este déficit. A Rede Ferroviária Federal é auto-suficiente, diferentemente da imagem que ela tem, que é muito pior do que ela, na verdade, é. Hoje, ela é uma empresa pujante, que está dentro do programa de privatização, com absoluta consciência dos seus funcionários e todos estão desenvolvendo o seu papel com bastante afinco.

Iniciamos a construção da Ferrovia Transnordestina, modernização do corredor Goiás-Minas-Espírito Santo, corredor de exportação de Paranaíba - estes com auxílio, inclusive, do Banco Mundial. Construção da travessia Belo Horizonte e da variante Paraguaçu. Investimentos 60,9 milhões de dólares na Rede Ferroviária Federal em 1990, e 62 milhões de dólares em 1991. Temos uma previsão de investimentos de 132,5 milhões de dólares em 1992. De 1993 a 1995, temos previsão de 1 bilhão e 488 milhões de dólares, afere um grande financiamento, o maior do setor transporte, e estamos negociando com 3 instituições de fomento: o Banco Mundial, o BID e o Eximbank japonês, exclusivamente para a recuperação da infra-estrutura de transporte ferroviário, via permanente, controle e sinalização.

Observem V. Exs estamos, por um lado, incluindo a Rede Ferroviária Federal, no Programa Federal de Desestatização, para que sejam transferidos ao setor privado todos os serviços, todas as locomotivas, todos os vagões, todos os pátios, todas as oficinas, todos os postos de abastecimento, todos os almoxarifados, e assim por diante.

Estamos, por outro lado, buscando recursos para preparar a infraestrutura ferroviária para receber investimentos no setor privado. Operamos hoje 23% do total da matriz de transportes do País no modal ferroviário. Pretendemos elevar para 30 a 32% até o ano 2001.

No que diz respeito ao sistema portuário, temos operado cerca de 360 milhões de toneladas por ano. Fizemos modificações brutais, melhorias de gestão, implantação do Programa Brasileiro de Produtividade e Qualidade. Conseguimos operar 6,7% a mais de carga no Porto de Santos, o maior porto brasileiro, com uma redução de receita de 21,5%, significa que transferimos para o setor privado, para o usuário, uma redução de custos, em um ano, de 90 para 91, de 30%. Pretendemos transferir mais 5 a 8% de redução de custo médio, neste ano de 1992. E estamos estagnando, porque estamos batendo de novo na legislação capital-trabalho e no impedimento do transporte de cargas de terceiros por terminais privativos.

Estamos construindo o terminal petroleiro no Porto de Itaquí, no Maranhão. Estamos expandindo o Porto de Suape. Estamos concluindo o cais paralelo de Salvador; a ampliação do terminal de containers no Cais de Caju, no Porto do Rio de Janeiro melhoramentos no Porto de Sepetiba. Duplicamos o terminal de grãos líquidos no Porto de Santos.

Estamos retomando obras no terminal de containers do Porto de Santos. No terminal de fertilizantes, no corredor de exportação já viabilizamos inclusive recursos da OSF. Concluímos a modernização do terminal de sal, feita em duas etapas, no decorrer de 1991. Estamos expandindo o Porto de Paranaguá e prolongando o cais de terminais de containers do Porto de Rio Grande.

Portanto, de 130 contratos existentes na extinta Portobrás, que comprometiam recursos de ATP nos próximos doze anos, ficamos com 16 contratos, fazendo obras nos portos entendidos de abrangência nacional.

Em 1990, dispendemos 101,6 milhões de dólares de investimentos no sistema portuário. Em 91, 174,7 milhões de dólares. Em 92 pretendemos dispendir 373,8 milhões de dólares. De 93 a 95 pretendemos investir um bilhão, 673,3 milhões de dólares no sistema portuário brasileiro.

No que diz respeito à construção naval, acho que já conseguimos o ponto de inflexão da curva. A construção naval brasileira não está mais decaindo; ela está retomando o seu crescimento. Foram firmados 30 contratos em 1990, num total de 77.771 TPD. Foram lançadas 12 embarcações, num total de 197.930 TPD. E foram entregues 29 embarcações, num total de 350 mil TPD. Em 1991 mais 10 contratos foram firmados, num total de 266 mil TPD. Foram lançadas 11 embarcações, num total de 395 mil TPD. E foram entregues 22 embarcações, num total de 409 mil TPD.

Através da determinação do Presidente Fernando Collor, foi criada uma comissão que propicia enormes avanços à construção naval. E propicia idênticamente importantes mudanças na navegação, tanto de cabotagem quanto de longo curso, propiciando condições mais competitivas desse segmento para o setor, para com o mercado internacional.

Portanto, o que estamos fazendo, Srs. é uma reforma completa no setor de transporte. Acreditamos que só vamos conseguir o nosso passaporte para o Primeiro Mundo no segmento de transportes com rodovias absolutamente inspecíveis; com hidrovias, ao invés de rios brutos; com ferrovias modernizadas e compatíveis com os padrões internacionais. Com portos com qualidade e custo, a nível mundial. Com a visão multimodal e sistêmica completa, agregando todos esses sistemas. Com a definição clara do papel da iniciativa privada. Com uma visão clara do papel do setor público. Nós achamos que, dessa forma, estaremos caminhando no segmento com bases sólidas, com bases estáveis, com bases firmes, para que possamos preparar, no transporte, as bases para o desenvolvimento econômico. Porque o nosso programa é o Programa da Reconstrução Nacional.

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Neste instante, concedemos a palavra ao segundo palestrante do Painel sobre a Infra-Estrutura no Transporte, o eminente representante do Poder Legislativo, Deputado José Reinaldo Tavares, da Comissão de Viação, Transporte e Desenvolvimento Urbano, da Câmara dos Deputados.

O SR. JOSÉ REINALDO TAVARES - Exmº Sr. Presidente da Mesa, Senador Júlio Campos; Dr. José Henrique Amorim de Figueiredo, Secretário Nacional dos Transportes; Dr. Omar Bittar, representante da ABIDB; Srs. Moderadores; Dr. Marcos Xavier da Silveira, representante da ABIDB; Srs. Debatedores; Paulo Romano Moreira, do Departamento Nacional de Transportes Aquaviários; Senador Elcio Alvares, da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura do Senado Federal; Dr. Reinaldo Fischer, representante da ABINEE;

Queremos, inicialmente, prazeirizar a Comissão de Infra-Estrutura do Senado, a ABINEE e a ABIDB pela realização de tão importante seminário e congratular-me com o Presidente da comissão, o Senador Júlio Campos, pela maneira competente da organização, com ampla divulgação que chegou à Câmara e ao Senado.

Sou Vice-Presidente da Comissão de Transporte, Desenvolvimento Urbano e Interior da Câmara, e gostaria de deixar aqui o convite para que desdobramentos dessa discussão também possam ali ser realizados, com a participação de maior número de deputados.

Essa comissão da Câmara é muito bem dirigida pelo Deputado Carlos Santana, seu Presidente.

Srs. Senadores, Srs. Deputados, Srs. Empresários:

O Sr. Secretário, Dr. José Henrique Amorim de Figueiredo, teve considerações sobre números, economias, fez alguns comentários, não vou entrar no mérito deles. Acredito que o desejo de todos, que estão aqui presentes e da Nação, é a união de esforços para tirar a infra-estrutura dessa penosa condição, que ela apresenta neste momento.

A infra-estrutura dos transportes no Brasil deixa muito a desejar e não permitirá, mantido o quadro atual, a passagem do País para o Primeiro Mundo. Na verdade, os modos de transporte disponíveis são inadequados às nossas dimensões territoriais, o serviço é caro e ineficiente.

Nem em rodovias, que transportam quase 70% de nossos produtos, estamos bem, a densidade de rodovias por território é bem menor que as da Argentina ou México. Para ficarmos apenas no Terceiro Mundo, e as estradas mais importantes, excetuando as de São Paulo, não têm capacidade suficiente para suportar o tráfego atual.

Em ferrovias, hidrovias ou outros meios de transporte, apresentamos uma incapacidade ainda maior.

A causa de tudo isso, sem dúvida, é a grande diminuição de investimentos em transportes nos últimos 12 anos. Na década de 70 investiu-se na média, 1,54% do PIB no setor. Entre 1980 e 1985, a média foi de 0,79%, subindo para 1,03% entre 1986 e 1989. Mas, já nesse ano de 1989, caiu para 0,93%. Essa queda já pôs efeito da Nova Constituição.

Os dados atuais eu não tenho; esses dados são da Fundação Getúlio Vargas.

Com a falta de recursos mudou também o perfil dos gastos. Quase nada em investimentos novos. Gastos crescentes em conservação.

E esse quadro de carências financeiras piorou com a Nova Constituição. A eliminação do imposto único, cobrado nos combustíveis, foi um verdadeiro desastre.

Assim, não temos os grandes eixos ferroviários norte-sul e leste-oeste, fundamentais ao nosso desenvolvimento e que permitirão ocupar economicamente uma área quase tão grande quanto a já ocupada.

Como não temos esses eixos, somos obrigados a praticar um grande número de subsídios, tão volumosos que, se aplicados em transportes, permitiriam executar a malha viária que necessitamos.

Esses subsídios enormes mascaram os custos dos diferentes modais, pois ao procurarmos equalizar preços dos mesmos, evitamos que essa obtenha maior conscientização pela sociedade que em última análise paga por eles.

Para se ter uma idéia da distorção que causam, temos gasolina abundante e cara e diesel pouco e mais barato. Revogamos as leis de mercado. Estamos importando diesel, produto difícil e caro, em lugar do petróleo cru, abundante e muito mais barato, porque não conseguimos equilibrar nossa produção de derivados de petróleo, tal o nosso consumo de diesel. Com isso sobra gasolina que é vendida a preço de banana no exterior.

Subsídios ao custo do transporte de produtos agrícolas para que a política de preços mínimos possa funcionar, e as regiões mais distantes possam produzir e vender. Em uma safra de 65 milhões de toneladas pode-se imaginar o quanto é tirado da sociedade.

Se tivéssemos transporte adequado, ferrovias modernas, nada disso seria necessário.

Vemos que o problema tem dois ângulos: inadequação e mentalidade. Nesse contexto, cabe a pergunta: é válida a presença da iniciativa privada nos transportes? Ela trará benefícios à sociedade?

Creemos que sim. Muito poderemos modernizar com a iniciativa privada, principalmente se apoiada com linhas de financiamento adequadas. Mas existem limitações.

Vamos então fazer uma análise por modal de transporte para ficar mais clara a nossa exposição.

Vejam os a área portuária, que tanto se tem discutido ultimamente. Os que falam em privatização dos portos não conhecem os custos envolvidos nem a experiência mundial.

Na verdade, não existem portos privados em nenhum país do mundo. Existem, sim, terminais privados, inclusive vários que operam com grande sucesso no Brasil. São exemplos os da Citirale, Samitri, Cargill, Cotrijui, HBR, Alumar e outros. Porém portos privados não, pois os custos são tão grandes e o retorno tão pequeno que é um péssimo negócio em termos de rentabilidade.

O que é possível e existe em escala mundial é porto público e a operação privada. Isso sim é factível e é um sucesso inclusive no Brasil, no Maranhão, na Companhia de Docas do Estado.

Essa discussão nasceu no Brasil com a tentativa de baixar tarifas e aí colocou-se dois pontos:

1) Era preciso privatizar os portos.

2) Acabar com o sindicato único.

Sendo esse o objetivo, o enfoque não é dos mais precisos. Os Estados Unidos operam seus portos com sindicato único e são altamente competitivos. Na Inglaterra, no porto de Tilbury, acabaram com o sindicato único e a tarifa não baixou.

Operar ou não com sindicato único não é relevante se os tomadores dos serviços e o sindicato sentarem à mesa para estabelecer acordos coletivos de trabalho, como aliás, fazem todas as categorias de trabalhadores sindicalizados e empregados.

Esse é o momento e a hora da discussão de composição de turnos, de horários de trabalho, remuneração por tarefa etc.

Acontece que até 1988 um órgão estatal, a Sunaman, substituiu os empregadores na negociação e até hoje os armadores ou donos das cargas não se conscientizaram que é preciso sentar à mesa e discutir. Preferem a isso serem representados na contratação dos serviços por agentes marítimos que ganham uma percentagem dos custos. Daí...

Para baixar custos, o fundamental é ter portos bem equipados. No mundo essa é a diferença que importa. Isso sim é preponderante. Portos com 400 guindastes de containers tem que ser mais eficientes e baratos que os nossos que têm 8.

Mas os recursos arrecadados nos portos brasileiros com essa finalidade, aumentando em até 50% as tarifas portuárias, estavam ficando até o ano passado no Tesouro, que não os repassava aos portos. Aliás o mesmo acontecia com os parques recursos das estradas.

Para baixar os custos é preciso tirar da tarifa portuária o custo da dragagem dos portos. Em todos os países essa parcela não é incorporada à tarifa, mas no Brasil é.

Vimos no Joril que algumas companhias de docas entrariam na lista da privatização. Se isso realmente ocorrer teremos portos vendidos a preços muito abaixo do valor real. Para serem rentáveis, ou tarifas exorbitantes para possibilitar retornos financeiros.

O que se deve fazer é manter público os portos, privatizar a operação, equiparar-los e motivar sua força de trabalho.

Ai estaremos no primeiro mundo dos negócios portuários. Na parte rodoviária o processo de privatização a nível mundial já é uma realidade. Na França, Estados Unidos, Itália e em outros países já existem auto-estradas de grande porte, projetadas, construídas e mantidas pelo setor privado, cobrando pedágio e explorando serviços às margens das rodovias.

Essas auto-estradas são projetadas de modo a bloquear a evasão do pedágio e são construídas com financiamentos a taxas mais brandas que as de mercado, permitindo a cobrança de pedágios mais baixos. São concessões do Poder Público, com prazo variável, geralmente longos e renováveis.

No Brasil a primeira experiência seria executada no Governo Sarney com a linha vermelha. No Rio de Janeiro, as empresas privadas se interessavam. Investiram milhões de dólares em projetos, mas próximo à licitação, veio a moratória que impediu que os esquemas de financiamento preestabelecidos a nível internacional pudessem ser executados.

Hoje a Linha Vermelha está sendo construída pelo Poder Público aproveitando o projeto privado.

Também a Ponte em São Borja, ligando Brasil e Argentina, deixamos na última etapa de negociação entre governos e com grupos privados interessados, tanto do Brasil como da Argentina.

Especula-se muito sobre privatização da tarefa de conservar rodovias e também do serviço de ampliação de capacidade de algumas das nossas estradas. Isso pode ser feito, mas o tráfego diário dessas estradas tem que ser volumoso. Geralmente acima de 10.000 veículos, e a rodovia precisa ser transformada em auto-pista, bloqueada, para evitar a evasão de pedágio.

Pontes e túneis locais de grande concentração de tráfego, também despertam o interesse do setor privado.

Com ferrovias existe uma vasta experiência nos Estados Unidos e no Canadá. A mais rica é a dos Estados Unidos com diversos operadores privados. Geralmente são empresas de transporte que incluem em sua atividade empresarial transporte com caminhões, barcaças etc. Às vezes exploram recursos naturais ao longo do trajeto concedido, ou possuem indústrias ou agro-indústrias na área de influência da ferrovia. Também algumas vezes exploram hotéis, motéis ou similares.

Enfim, exploram tudo o que podem usando a ferrovia como uma ferramenta fundamental ao seu trabalho.

A forma de operação também difere muito uma da outra. A CSX, por exemplo, dividiu em três áreas a empresa ferroviária que opera. Uma cuida da via permanente, outra da parte rodante, e outra da comercialização, e todas buscam o lucro isoladamente. Seu objetivo como transportadora é levar o produto que recebe de porta a porta utilizando caminhões.

Essas empresas são muito agressivas e lutam para "criar" cargas para serem transportadas.

Na Europa o modelo é estatal clássico, porém com maior ênfase que o nosso na área comercial interligada a empresas rodoviárias na ponta.

No Brasil o modelo da Rede Ferroviária é concentrador e a parte comercial é fraca e ineficiente. Carga geral é quase inexistente e a prova maior dessa ineficiência é a inexpressiva presença no trecho Rio-São Paulo, em termos de carga.

A atividade privada é vista com desconfiança na empresa e existe grande resistência em associações com os transportadores rodoviários para fazer o porta a porta.

Existem estudos na Rede Ferroviária, feitos no Governo passado, para descentralizar a empresa. Em várias outras, por área de atuação comercial. Mas a resistência é grande, excessão do Paraná que pleiteia a separação.

Não acredito que a Rede Ferroviária possa ser privatizada por inteiro, seu patrimônio é muito grande e inadequado. Fora do Sul e Sudeste a linha permanente é de péssima qualidade requerendo imensos investimentos.

Alguns trechos porém são muito atraentes aos empresários. Entre esse um chama muito a atenção: Bauru-Corumbá. Acho que uma tentativa de privatização na Rede, teria que começar por aí.

Também a privatização pode ser total, ou seja, a via permanente e o material rodante, ou só a operação, em modelo semelhante ao rodoviário.

No passado quase todas as ferrovias brasileiras foram construídas por empresários privados, com financiamentos externos a longo prazo. Foram dezenas de concessões em vários estados.

No Governo Sarney, foi dado o passo mais importante para a privatização de ferrovias no Brasil. Foi solicitada a concessão para construção e exploração de um dos maiores trechos ferroviários do País: a Leste-Oeste, ligando o porto de Rondônia aos Portos de Vitória e Santos, passando por Curitiba e com um ramal para Santarém. A empresa vencedora está negociando com o BNDES financiamento para esse importantíssimo projeto.

Por tudo o que vimos podemos concluir que a área de transporte é um vasto campo para privatizações, notadamente a área de operações.

Linhas de crédito com encargos competitivos com a rentabilidade do setor precisam ser oferecidas a longo prazo, porém nem tudo é privatizável.

E de uma maneira ou de outra, o que está faltando é recurso financeiro, transporte e tecnologia, é integração, é intermodalismo. É investimento, e nesse aspecto o quadro é totalmente adverso. Como financiar a expansão do sistema de transportes? Como fazer os grandes lixos ferroviários, as barragens, eclusas, dragagens e derrocamento nos leitos dos rios, a conservação, a duplicação e construção de novas e importantes rodovias? Como fazer com equipamentos dos nossos portos e terminais e financiar nossas necessidades em infra-estrutura? A solução que está no passado impõe a revisão da desastrosa reforma fiscal implantada pela nova Constituição. Temos que voltar ao imposto único sobre lubrificantes e combustíveis vinculado ao investimento em transportes. Só que agora vinculado a todos os modos de transporte e não apenas às rodovias.

Esses recursos, se cobrados de acordo com a lei original - refiro-me à lei original e não às várias modificações feitas com o passar do tempo - baseado no tráfego atual, permitiriam arrecadar cerca de 5 bilhões de dólares anuais. Eis aqui uma sugestão de distribuição um e meio bilhão para as ferrovias, 300 milhões de dólares para as hidrovias, 700 milhões de dólares para portos, um bilhão para transportes urbanos. Sendo os recursos vinculados, permitiriam alavancar empréstimos disponíveis no BID e no BID, o que configuraria recursos expressivos para serem aplicados em infra-estrutura de transportes. Com a participação da iniciativa privada na operação, retirando o Estado dessa atividade, daríamos um salto de qualidade e de competitividade. É evidente que fazer essa reforma hoje, quando os Estados já estão cobrando o ICH nos combustíveis, é muito difícil. Somente no bojo de uma ampla reforma fiscal, haveria chances de êxito. Assim, o assunto já resolvido no passado - o inadêlvel financiamento da infra-estrutura de transportes - por culpa de decisão equivocada da nova Constituição, apresenta hoje um quadro imenso de dificuldades. Sem financiamentos não há transportes modernos e competitivos e não vemos no horizonte próximo sinal de mudança significativa. Se nenhuma decisão radical como a citada for tomada, o setor continuará deficiente e pobre, infelizmente. (Palmas.)

O SR. LOCUTOR - Senhores e Senhores, convidamos para compor a Mesa, na qualidade de convidado especial, o Sr. Marcos Vilela, Presidente da ANEP, Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Concedo a palavra ao terceiro palestrante dessa manhã para o painel referente à estrutura dos transportes, Dr. Osmar Bitar que representa a ABDIB.

O SR. OSMAR BITAR - Sr. Presidente Júlio Campos; Dr. José Henrique de Amorim Figueiredo, Secretário Nacional dos Transportes; Deputado José Reinaldo Tavares, Presidente da Comissão de Viação e Transportes, Desenvolvimento Urbano e Interior da Câmara dos Deputados; Dr. Marcos Xavier da Silveira, representante da ABDIB; Dr. Paulo Romano Moreira, do Departamento Nacional dos Transportes Aquaviários; Senador Elcio Alvares, da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura do Senado Federal; Dr. Reinaldo Fischer, representante da ABIFER.

Na minha palestra, abordarei apenas o sistema de transporte de carga, uma vez que os setores de transportes de passageiros, por sua importância, deve merecer um debate exclusivo. Não abordarei o sistema de transporte marítimo que, pela sua importância e especificidade, também merece um debate e discussões exclusivos.

Dentro do quadro da chamada infra-estrutura econômica, assume papel de destaque o setor de transporte por seu impacto direto sobre o setor produtivo. Isto é, o transporte vem antes da produção na movimentação de insumos e matérias-primas e vem depois, na sua distribuição aos centros de consumo.

Nesta óptica, os transportes têm reflexo sobre a produtividade, rentabilidade e competitividade do setor produtivo, sendo parte integrante da cadeia de produção, com implicações significativas sobre custos.

O sistema nacional de transporte, dependente em 70 do modo rodoviário, começa a dar mostras de saturação, como comprovam estudos realizados por setores agrícolas e industriais, dando conta da elevação dos custos representado pelos transportes, reduzindo suas margens de lucratividade e competitividade.

Embora não existam estatísticas confiáveis sobre a nossa matriz de transportes, é certo que o caminhão transporta o maior volume da carga geral, sobrecarregando e desgastando as rodovias, desperdiçando petróleo, poluindo o meio ambiente e provocando um número cada vez maior de acidentes. As distorções do sistema são flagrantemente. Citamos alguns exemplos:

O anúncio da supersaia agrícola (70 milhões de toneladas de grãos) gerou apreensões quanto ao transporte dessa produção, exigindo planos emergenciais para o seu escoamento.

Certamente, neste caso, haverá falta de vagões, de equipamentos de tração, o que é incompreensível num país que dispõe de uma indústria das mais modernas do mundo em equipamento ferroviário e que opera com uma ociosidade, hoje, em torno de 90%.

Esta é uma situação extremamente importante, e faço questão de chamar a atenção para isso.

Temos uma indústria e um enorme problema: esconção da produção atual. Vamos enfrentar esse problema daqui para diante, se não forem feitas diversas correções.

O Brasil é atualmente o maior exportador mundial de farelo de soja; o segundo óleo e rezeva com a Argentina o segundo lugar na exportação do grão. O complexo soja é a principal fonte de receita cambial do País, totalizando uma média de 2,5 bilhões de dólares nos últimos 15 anos, respondendo por 20% das exportações brasileiras.

Ao mesmo tempo em que houve um crescimento na produção de grãos nos últimos anos, houve recuo na expansão ferroviária e opção hidráulica incipiente. Conclusão: o caminhão avançou nas cargas e nas distâncias. Em 1980, o caminhão transportava a soja num percurso médio de 665 quilômetros. No final da década de 70, a distância média percorrida pelo caminhão subiu para 900 quilômetros - um aumento de 35%.

Ainda para ilustrar este exemplo, em janeiro último, a cotação internacional da soja estava em 220 dólares a tonelada FOB - porto. O Produtor de Rondópolis, no Mato Grosso, pagava 45 dólares para transportar o seu produto até o porto. Isto representa três vezes mais que o frete cobrado na Argentina e nos Estados Unidos. Para agravar o quadro da perda de competitividade e o lucro dos agricultores, os portos cobram 7 dólares por tonelada para embarcar a soja, em cotejo com 4 e 3 dólares praticados nos portos argentinos e norte-americanos.

Recentemente, o diretor de logística da Fiat acusou, através da imprensa, as direções da Rede Ferroviária Federal e do Porto do Rio de Janeiro de "falta de vontade política" para viabilizar o transporte por ferrovia dos seus 80 mil veículos anuais destinados à exportação e ao abastecimento dos mercados de São Paulo, Rio de Janeiro e do Sul do País.

Com o transporte ferroviário o custo cairia dos 120 dólares atuais, para 60 dólares - uma economia anual de 5,4 milhões de dólares. Há um ano, a Fiat reivindicava a Rede Ferroviária um investimento próximo de 15 milhões de dólares na compra de 120 vagões-cegonhas, além de medidas que permitam aumento da velocidade e segurança para o transporte.

No caso específico dos portos, seus custos estão entre os mais elevados do mundo e vem encarecendo as exportações brasileiras.

Em levantamento feito em fevereiro de 1990, pela Associação das Siderúrgicas Privadas, uma tonelada de aço embarcado em porto brasileiro custava entre 15 a 55 dólares, enquanto outros países praticam custos que oscilam entre 4,50 a 8,00 dólares por tonelada.

Casos semelhantes ocorrem em outros segmentos agrícolas e industriais, com prejuízos aos produtores e à economia como um todo.

Outra distorção grave ocorre na área do consumo do óleo diesel, que, de 12 bilhões de litros, em 1975, saltou para 24,5 bilhões de litros em 1990. O transporte rodoviário comandou essa queima. De 8,5 bilhões de litros em 75, os caminhões passaram a queimar 18,3 bilhões de litros em 1990.

Incentivar a expansão de outros meios de transporte no Brasil não é simples questão de racionalizar o uso de combustíveis líquidos, sim, de mudança da matriz de produção do transporte, com impacto positivo sobre a matriz energética e o meio ambiente.

Existe consenso, hoje, de que para operar com eficiência qualquer sistema de transporte precisa operar de forma integrada, aproveitando-se as vantagens que cada modalidade oferece:

- a flexibilidade do rodoviário;
- a maior capacidade, segurança e menor dispêndio de energéticos do ferroviário e do hidroviário;
- ambos apoiados igualmente com um eficiente sistema de armazenagem e de portos.

Dentro da nova realidade brasileira: expansão das fronteiras da produção agrícola, mineral e industrial e consequentes acréscimos destinados não só ao mercado interno, mas também externo, é que se faz premente a revisão do Plano Nacional de Viação, cuja última versão data de setembro de 1973 (antes do primeiro choque do petróleo), e a definição de novo sistema nacional de viação para atender à produção atual e futura, dentro de padrões de eficiência, baixos custos e rentabilidade.

O Novo Modelo de Transportes

Com o objetivo de prover o País de uma infra-estrutura de transportes moderna, eficiente e competitiva se faz necessária uma radical transformação do modelo atual. A mudança tem dois eixos: um técnico, que supõe a efetiva implantação da intermodalidade de transportes; outro, econômico-financeiro, com o envolvimento ativo da iniciativa privada, no setor de transportes, complementando o investimento público.

Para implementar a intermodalidade, há que se priorizar e alocar maior volume de recursos aos modos ferro e hidroviário, de maneira a que possam oferecer alternativas viáveis e disponíveis ao modo rodoviário.

Essa inter ou multimodalidade pretendida deve estar consubstanciada num plano estratégico, que defina não só as diretrizes a serem seguidas, mas também as fontes de recursos e a participação da iniciativa privada nesse processo de ampla reforma do sistema nacional de transportes.

Apenas para ilustrar a grave distorção, já a partir das dotações orçamentárias, a proposta de orçamento fiscal para o próximo ano destina Cr\$500 bilhões para o DNCR, enquanto a RFFSA contará apenas com Cr\$3,8 bilhões. Aos outros modos, estão reservadas migalhas.

Para incentivar o investimento privado é fundamental a conceitualização do transporte como um negócio que tem de, obrigatoriamente, apresentar retorno sobre o capital investido e ser gerido segundo princípios que regem qualquer negócio da iniciativa privada, visando produtividade, rentabilidade e qualidade de serviços.

A exemplo de outros setores da chamada infra-estrutura econômica, por maior que seja a participação da iniciativa privada, ela nunca substituirá totalmente o Estado, na medida em que parcela expressiva do sistema de transportes deverá atender a interesses da área social e de desenvolvimento regional. Mas manter todo o sistema num esquema de financiamento a fundo perdido é antieconômico, na medida em que acaba onerando a sociedade como um todo.

Ao se encarar transporte como um negócio, seja ele explorado pelo Estado ou pela iniciativa privada, estar-se-á reduzindo as pressões sobre o Tesouro, deixando ao poder público maior disponibilidade de recursos (para obras sociais como saúde, educação, saneamento básico etc.).

É importante ainda, ressaltar a importância da reforma tributária, que, além de simplificar a tributação e aumentar sua equidade e eficácia, deve prever a geração de poupança pública, de modo a financiar os investimentos de responsabilidade governamental.

No processo de internacionalização dos sistemas produtivos, o País está mobilizando recursos e talentos nos programas de melhoria da produtividade, competitividade, qualidade e tecnologia. Mas todo o esforço nessa direção é anulado pela falta de uma infra-estrutura de transportes adequada.

O Plano Estratégico

A definição de um Plano Estratégico de Transportes, elaborado em conjunto pelo Executivo, Legislativo e iniciativa privada, deverá ter por objetivos:

1. otimizar o uso da intermodalidade; através da alocação de maior volume de recursos aos modos ferro e hidroviário e incorporação de novas alternativas;

2. reduzir substancialmente o consumo de diesel nos transportes, por ser altamente subsidiado e responsável pelo consumo de 80% desse combustível que, por sua vez, comanda as necessidades de importação de petróleo pelo País;

Aqui, só para dar um exemplo, boa parte da produção nacional passa pela Marginal Tietê e do rio Pinheiros.

Os senhores vêem a que levou essa distorção, em termos de subsídio ao óleo diesel. Outra distorção muito importante é o fato de que a Petrobrás é uma das grandes consumidoras de óleo diesel ao transportar sua própria produção. E mais, deve o plano estratégico estimular o ingresso da iniciativa privada na execução em operação do sistema de transporte, principalmente na operação do sistema ferroviário e hidroviário. Deve esse plano também manter um programa de investimentos na manutenção da malha rodoviária nacional, incluindo restauração e conservação.

Em linhas gerais, esse plano deve, prioritariamente, definir e executar programa de emergência para a recuperação da rede ferroviária, principalmente da infra-estrutura ferroviária, tendo em vista a sua eventual privatização.

Iniciar um programa de privatização de trechos de rodovias de grande tráfego, o que permitirá a liberação de recursos orçamentários para a manutenção do sistema não privatizado.

Otimizar o uso de hidrovias, acopladas ao sistema de transportes, eficientes e baratos.

Incluir as dutovias que, por incrível que pareça, não fazem parte da matriz de transportes, e são importantes alternativas ao transporte de determinadas mercadorias em determinadas regiões.

A Petrobrás deve executar o seu programa de construção de dutovias, inclusive abrindo espaço para a iniciativa privada.

Desregulamentar e modernizar os portos, o que ensejará também o melhor uso da cabotagem no transporte de mercadorias pela costa brasileira.

Aprovar legislação que estimule a iniciativa privada a investir em sistema de transportes, principalmente o projeto de lei em tramitação no Congresso sobre concessão de serviços públicos.

Orientar um programa de modernização no sentido de incorporar novas tecnologias. Em termos de inovações tecnológicas, o sistema parou no tempo.

O quadro, como descrito, parece negro e sem perspectiva, mas é claro, senhores, que nem tudo está perdido. É possível citar alguns exemplos de eficiência na logística de que, se fomentados, poderão produzir resultados excelentes. Um desses exemplos vem das empresas ligadas à exportação de soja e subsídios que, prudentemente, privatizaram sua infra-estrutura portuária e ferroviária, construindo silos nas pontas como forma de garantir exportação dos seus produtos a preços competitivos.

Há, também, um grande esforço da Companhia Vale do Rio Doce em operar intermodalidades com eficiência; basta ver o bom desempenho da Estrada de Ferro Vitória-Minas e da Estrada de Ferro Carajás.

No Estado de São Paulo, há um outro projeto de desenvolvimento pela iniciativa privada, através da Agência do Desenvolvimento do Tietê-Paraná, que tem na hidrovia a espinha dorsal de um sistema de transporte de elevada capacidade de escoamento a custos reduzidos. Será certamente um modelo a ser copiado por outros Estados.

Apenas para ilustrar o assunto e facilitar o registro da importância de um sistema de transportes competitivo, vale repetir a filosofia de uma grande trade alinhada entre as maiores compradoras de soja no mundo. Não adianta produzir, fornecer subsídios à agricultura, aumentar a produtividade, enfim, dar prioridade ao campo se a logística de transporte não funcionar adequadamente.

Muito conhecido e difundido também é o resumo do estudo atribuído a uma Associação Norte-Americana de Produtores de Soja sobre o seu concorrente chamado Brasil. Diz o estudo: "Enquanto houver uma logística baseada no caminho sem privilegiar a hidrovia e a ferrovia, o Brasil não será ameaça competitiva aos agricultores norte-americanos".

Portanto, Srs. Parlamentares, autoridades, o desafio dos anos 90 não será apenas aumentar a produtividade industrial, exportar mais, conquistar super safra. O desafio será vencer a inércia em que está metida há décadas a atividade de transportes.

Vimos hoje com satisfação que o Governo está agindo e rápido. O Secretário José Henrique Amorim fez uma exposição brilhante sobre as medidas que o Governo está adotando, que nos deixa esperançosos.

O Governo, neste momento, está encaminhando, com determinação, a reformulação institucional do setor, a reforma administrativa, a desmobilização patrimonial e a desregulamentação do setor, entre outros. É um primeiro e importante passo que merece total apoio do Congresso e da sociedade.

Senhores, a mudança do modelo de transporte brasileiro é tarefa inadiável e deve contar com a participação dos representantes do Governo, do Congresso, dos empresários, dos usuários, inclusive das empresas estatais como a Companhia Vale do Rio Doce e a Petrobrás.

Essa é a nossa proposta. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Prosseguindo nosso painel, vamos passar a palavra aos debatedores, lembrando que o moderador, Dr. Marcos Xavier Silveira, já está aguardando o encaminhamento de perguntas referentes ao tema já abordado pelos nossos palestrantes.

Como debatedor deste encontro, concedo a palavra ao Dr. Francisco Paula Magalhães Gomes, representante da ABDIB, substituído, neste encontro, pelo Dr. Paulo Romano Moreno.

O SR. PAULO ROMANO MORENO - Exm^o Sr. Senador Júlio Campos, Dr. José Henrique D'Amorim, Deputado José Reinaldo Tavares, Dr. Omar Bitar, Dr. Marcos Xavier da Silveira, Senador Elcio Alvares e Dr. Reinaldo Ficheri:

Em primeiro lugar, devo explicar a minha presença em substituição ao Dr. Francisco que está em Montevideu, em reunião do Mercosul. Parabéns ao Conselho de Infra-Estrutura do Senado, ABDIB e Abine, pela realização deste encontro, principalmente porque está reunindo pontos de vista não somente técnicos, mas também econômicos, financeiros e, principalmente, políticos sobre os transportes.

Gostaria de salientar que é difícil, depois de palestras de representantes tão ilustres, dizer alguma coisa sobre transportes; em todo caso, não poderia perder a oportunidade de abordar aqui alguns pontos.

Resaltou muito bem o Dr. José Henrique que o problema de transporte, hoje é muito institucional, decorre da desregulamentação. A parte de infra-estrutura relativa à engenharia, a nossa brasileira, tem condições de realizar, praticamente, todas as obras necessárias ao crescimento e ao desenvolvimento do sistema transporte.

Nosso parque industrial também tem condições, e já demonstrou isso ao fornecer equipamentos para ferrovias, rodovias e portos, de fabricar qualquer tipo de equipamento, senão com tecnologia nacional, associado a tecnologias estrangeiras, japonesas ou alemãs. Portanto, a função primordial, hoje, seria a institucional. O atual Governo adotou medidas que deixam bem clara sua política: a extinção da PORTOBRA e consequente criação do Departamento Nacional de Transportes Aquaviários que a substituiu; a política portuária fica, então, coberta quanto a uma lacuna que poderia ter surgido com a simples extinção da Portobrás.

Os senhores sabem muito bem que a área de transportes pode ser dividida em três grandes blocos: a parte de infra-estrutura, a operacional e a de serviços.

Mais uma vez, dentro da política atual, o Governo se concentra na parte da infra-estrutura. Noten bem, na parte de infra-estrutura nos desenvolvemos bem, temos facilidades de engenharia e temos engenharia capaz de construir ferrovias, rodovias, portos etc. Na parte operacional, em que o Governo já divide a sua atuação com os privados e com os particulares, já é uma área, o Governo pretende deixar para a iniciativa privada; pretende autorizar, conceder serviços a particulares e fazer a estatualização dos portos, em especial.

A área de serviços é mais carente, pois não há escolas superiores no Brasil, precisamos desenvolver mais essa parte de serviços na área de transporte.

Foi ressaltado também - não vou entrar nos números porque confesso que tive que fazer e refazer o que ia falar, várias vezes, diante dos números citados pelos Srs. palestrantes; então não me caberia repetir números; atendo-me a essa parte institucional e lembraria essa política efetiva de redução de quadros, de extinção de empresas, como ocorreu com a Portobrás, da política de desregulamentação e de privatização.

Entramos num ponto polêmico em que as idéias dos senhores será da maior valia, porque a privatização que é uma desregulamentação - não se trata apenas de transferirmos propriedade. Não adianta sair do Governo, do porto público, ou da atividade pública, entregarmos a um particular, na suposição que ficarão ganhos todos os males.

Fora do Brasil temos exemplos como o da Inglaterra, que transferiu a propriedade, entrou a privatização na transferência da propriedade. Há exemplo italiano, em que houve uma reestruturação da gestão. Foi um exemplo melhor sucedido.

Até agora, analisando os resultados dos dois caminhos seguidos, o modelo italiano talvez possa servir de exemplos, no caso brasileiro conciliar a atuação do setor público, muitas vezes prevista na Constituição, amarrada à Constituição e à atividade privada.

No caso dos postos, a infra-estrutura permaneceria com a União, porque o acervo, o patrimônio, ela não pode se desfazer dele, entregando-o pura e simplesmente; os serviços, esses sim, podem ser autorizados, concedidos aos Estados, Municípios e particulares.

Então, a política de privatização, e desregulamentação está lançada, assegurada pelo Sr. Secretário perante todos os senhores; porém, como fazê-la, será motivo de debate a contribuição com novas idéias muito valiosas.

Outro problema é o da qualidade e da produtividade. Não adianta compararmos o custo no exterior, que é muito mais barato, com o custo no Brasil, que é muito mais caro. Estamos vindo de uma fase em que não tínhamos nada, estávamos construindo tudo.

Quando ingressamos no serviço público, há muitos anos, estávamos construindo portos. Não existia o Porto de Itaquí, existia o Porto de São Luiz e muitas outras instalações não existiam ainda. O problema era de construção, de engenharia, de implantação do cais para ser movimentada a mercadoria. Foram lançados planos de construção naval que não deram certo porque foram unilaterais, do Governo. Hoje ouvimos o secretário dar o número de embarcações lançadas, as construções novas, dentro de um quadro de mercado.

Terminada essa fase de implantação de uma infra-estrutura, estamos agora começando a levantar a cabeça e nos comparar aos padrões internacionais. Em Santos, por determinação da Secretaria Nacional dos Transportes, foi feito um estudo aprofundado — aliás não só para Santos como para todos os portos — sobre a possibilidade de reduzirmos as tarifas portuárias para equiparar o custo da movimentação de containers no Brasil, com custos internacionais, dos quais conseguimos nos aproximar.

Hoje movimentam-se containers no Porto de Santos por cerca de 200 dólares, dentro de padrões internacionais; há pouco tempo, o custo da operação dos containers em Santos era muito maior.

Isso não foi feito a custo de novos quindastes, cais, armazéns ou pátios, nada disso; foi feito apenas com uma reformulação da parte institucional, de redução de custos e isso pode ser repetido para outros produtos, como os siderúrgicos ou grãos.

O Governo tentou a implantação, mas não se pode fazê-la da noite para o dia os contratos de gestão que são um desafio para todos nós.

O único sucesso de que tive notícia de contrato de gestão foi na ferrovia francesa, SNCF, em que de 1985/90, eles fizeram um contrato de gestão que protegeu não só a própria empresa, mas também o próprio Governo, porque a empresa garantiu recursos e o objetivo principal era sair do déficit. Hoje, em 1990, depois de cinco anos de contrato de gestão, conseguiram sair do déficit e estão fazendo um novo contrato de gestão já para aprimorar serviços, expandir o número de trens de grande velocidade.

Os contratos de gestão tiveram que ser respeitados por força do próprio contrato, não só pela empresa, que consentiu todos os seus funcionários, para se esforçarem no sentido de cumprir o contrato de gestão, como também a própria classe política que ficava moderada e contida devido às condições do contrato assinado.

Aqueles desejos de modificações foram contidos por esse contrato de gestão.

Para fechar esses pontos de desafio há o problema da multimodalidade. Hoje não podemos mais raciocinar com apenas um modo de transporte; salvar a ferrovia, a hidrovia ou salvar a cabotagem. Hoje, o conceito de multimodalidade é universal e o Brasil não pode fugir dele. O Brasil foi colonizado tal como os outros Estados da América do Sul, uns de costas para os outros e de frente para o mar; portanto, o Brasil não goza daquelas vantagens dos países europeus, que têm trânsito como Hamburgo, na Alemanha; Roterdã ou Antuérpia, na Holanda; o Brasil sempre contou com a sua própria carga, com o seu próprio desenvolvimento.

Com o crescimento da multimodalidade, voltamos aos primeiros planos nacionais de aviação. Nesses planos se preconizava o entrosamento de ferrovias com o aproveitamento dos rios, das vias navegáveis. Hoje, voltamos a pensar em vias navegáveis, entrosadas com as ferrovias, com as rodovias também — que são mais flexíveis — para implantar a multimodalidade.

O Brasil, hoje, se pensar que pode exportar grãos por São Luís, porque esta cidade está mais perto da Europa do que Nova Orleans, do Golfo, portanto o argumento de distância não é válido nesse caso; se pensarmos que por Assis Brasil, podemos chegar por rodovia a Puerto Maldonado, e a Cusco no Peru ao Pacífico, possibilitando uma abertura a mais para o escoamento da nossa produção agrícola no Centro-Oeste; se pensarmos no Mercosul como a integração efetivamente rodovia, ferrovia e até mesmo pelo roll off de cabotagem com os países do Mercosul, veremos que a multimodalidade, não só para fora do Brasil, mas dentro do Brasil mesmo, é outro desafio. E esse desafio é mais institucional do que físico, porque a integração física nos terminais, nos portos fluviais, nas estações ferroviárias, nos terminais rodoviários, é fácil de fazer. O problema é instituir documento único de transporte, é aceitar o operador de transporte multimodal. Então, a multimodalidade é outro desafio que apresentamos.

Finalmente, lembramos que temos aqui no Congresso Nacional um projeto de lei de iniciativa do Poder Executivo — PL 8 — que deveria ser, segundo o desejo da comunidade dos transportes, solucionado este ano. Ele foi muito debatido o ano passado com a Comissão de Transportes, presidida pelo ilustre Deputado Carlos Santana. Este ano, novamente o PL 8 deverá entrar em discussão, e esperamos que seja resolvida de vez a questão do projeto de lei.

Temos um outro projeto justamente sobre a multimodalidade, o Projeto de Lei nº 4.586, de 1990, que também criaria operadores de transporte multimodal, documentos únicos de transporte, que nos levaria adiante nessa parte institucional de transporte multimodal.

Teria muitas outras coisas para dizer, mas como sou debatedor — e está terminando o tempo apenas apelo para essa união dos esforços entre todos nós como foi dito aqui. O maior exemplo é justamente a presença de um ex-Ministro de Estado, Dr. José Reinaldo Tavares, e do novo Secretário Nacional de Transportes, Dr. José Henrique Amorim, aqui expondo suas idéias. Isso tudo é um exemplo para todos nós e um convite para que todos percamos a inibição e coloquemos as idéias em debate. (Palmas.)

O SR. LOCUTOR — Senhoras e Senhores, vamos convidar também para compor a Mesa o Deputado Carlos Santana, Presidente da Comissão de Transportes e Desenvolvimento Interior da Câmara dos Deputados, e o Dr. Tildório César Gadelha, Diretor-Presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção de Estradas, Pontes, Portos, Aeroportos, Barragens e Pavimentação.

Gostaríamos de salientar que cada debatedor terá de cindo a dez minutos, no máximo, para fazer a explanação.

Concedo a palavra ao nobre Senador Elcio Alvares.

O SR. ELCIO ALVARES — Já advertido do tempo, poupar-me-ei, então, de citar e homenageio toda a Mesa. Passo à exposição.

Ontem tivemos um dia de grande expediente no Senado da República, dedicado principalmente ao debate de transportes. Um dos assuntos que mais movimentou a atenção dos Srs. Senadores, exatamente pelo envolvimento da economia brasileira, foi o corredor de transportes que envolve a região dos Cerrados do Estado de Mato Grosso, do Mato Grosso do Sul, Goiás, Minas Gerais e Espírito Santo. E aí ficamos atônitos, porque esse debate do corredor de transportes é de grande importância para a economia brasileira e, agora, mais avulta, porque estamos tendo uma safra excepcional, e um dos fatos mais tristes que este País tem registrado é o passeio dos alimentos através dos veículos.

Então, começamos a debater esse assunto quando estávamos no Governo do Estado do Espírito Santo com o Governador Aureliano Chaves. Na ocasião, era um dos maiores entusiastas o Sr. Eliezer Batista, inteiramente dentro do problema e esperando uma solução que touxesse não só uma dinâmica de transporte dentro dessa região já referida, mas principalmente a valorização do maior complexo portuário deste País, que é o do Espírito Santo, onde há portos excepcionais que precisaríamos agilizar não só para facilitar o transporte de todos os alimentos, mas de tudo aquilo relacionado com a nossa economia como criar uma alternativa, o que era profundamente válido no momento em que o Brasil buscava custos mais baixos.

Há estudos hoje a respeito desse corredor de transporte. Estou apenas me cingindo ao aspecto regional obviamente ligado ao meu Estado, uma grande região, porque penso que ele se encaixa exatamente dentro desse painel. Para mostrar o absurdo do problema de transportes brasileiros hoje do trajeto Brasília — Espírito Santo, tomando o transporte rodoviário, uma tonelada custa sessenta dólares, ao passo que, por transporte rodoviário, seria de vinte e dois dólares o custo da tonelada, o que é realmente um número insensível.

Assisti a um depoimento que me chamou muito a atenção numa CPI que está apurando o problema de alimentos no Brasil, o caso da Conab. Vi aquele que é o maior produtor de soja do mundo, Olacir Moraes, dizer da maneira mais direta possível, mais objetiva, que ele já estava começando a ter um certo cansaço de produzir soja no Brasil estava realizando os primeiros estudos de implantação desse produto dentro da Bolívia. E aí citou uma série de fatores que dificultavam exatamente a competitividade dele com os Estados Unidos, que é o nosso grande concorrente, principalmente no setor de transportes.

Hoje esse corredor de transportes, que é da maior importância para todos nós, praticamente já está delineado, apenas depende de pequenas obras que vão evitar dois gargalos fundamentais, principalmente o de Belo Horizonte. Aí, acredito sinceramente que, no momento em que o Brasil está buscando soluções simples — não há mais aquela preocupação do grande projeto — temos, na verdade, uma solução de grande alcance para a nossa economia sujeita inteiramente a sua viabilização.

Questionamos ontem muito também o problema do transporte ferroviário e rodoviário. O Brasil não tem tradição de transporte ferroviário, infelizmente. Se observarmos alguns números aligeirados, verificaremos que o transporte rodoviário no País passa da casa dos 70%. Quanto ao transporte ferroviário, se tanto, teríamos 12%. E o resto está distribuído dentro dos outros números, formalizando o percentual de 100 por cento.

Então, a nossa colocação nesse debate, com a brevidade do tempo, evidentemente, é convocar a atenção de todos não só para a importância do mais alto alcance — é veja que é uma conjugação não só teríamos aí um alto benefício e um custo baixo, que é a matriz de todo o projeto — mas estaríamos dando uma força muito grande agora, no momento em que o Governo lança toda a sua potencialidade sobre a agricultura.

Assistimos a vários debates, inclusive um muito sério com autoridades do Ministério da Economia e constatamos que temos de começar basicamente pensando na economia. Se falarmos em agricultura com grande safra sem transporte, voltaremos a ter um quadro dramático que serviu, inclusive, de propaganda do candidato Fernando Collor de Mello, hoje, Presidente da República, quando mostrou grandes estoques com comercialização inteiramente inviabilizada porque não havia transporte.

Então, a nossa proposta é muito simples: não podemos mais perder tempo com esses projetos que realmente demandam grandes investimentos e para os quais não há solução. O corredor de transportes, fazendo com que a riqueza do cerrado principalmente, envolvendo Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Distrito Federal e Minas Gerais é de uma simplicidade a toda a prova e pede prioridade por parte das autoridades das Secretarias dos Transportes. Não tenho dúvida nenhuma de que o Dr. José Henrique Amorim de Figueiredo, muito atento a essa problemática deve estar percebendo, hoje, que as ações do Governo têm que ser conjugadas. Não adianta projeto isolado para determinado setor se não houver macrovisão da economia brasileira. Este País, para começar a ter soluções práticas, tem que pensar primeiramente na agricultura. Temos que pensar em alimentos para evitar esse espetáculo que está acontecendo na CPI. Temos que chamar determinadas autoridades à responsabilidade, porque, infelizmente, o Ministério da Economia foi ocupado no início do Governo do Presidente Fernando Collor de Mello por uma equipe inteiramente desavisada de tudo. Chegamos ao absurdo de verificar que existiram algumas políticas econômicas que estrançaram a produção de alimentos neste País para permitir a importação de alimentos a preços absurdos, alcançando, às vezes, cifras que poderiam implementar muito bem um corredor de transportes como esse que estamos a aludir.

Então, neste momento, coloco, com a brevidade do tempo, como debatedor, que se deve agilizar mais a parte de ferrovias, trazer o corredor de transportes que integra a região dos cerrados do Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Distrito Federal, ao complexo portuário do Espírito Santo, que é um dos maiores complexos portuários do País. Não podemos admitir políticas corporativistas de interesses outros, subalternos, que prejudicam a utilização do complexo do Espírito Santo. E aí estou inteiramente de acordo com todos os outros debatedores e com os palestrantes. Vamos, nós, no Congresso, assumir a nossa responsabilidade para agilizar o projeto referente à privatização dos portos. Mais do que nunca, neste instante, felicito-me através da pessoa do nosso Presidente Júlio Campos; o Congresso não pode ficar nesta letargia de ação, principalmente o Senado da República. Acredito que este seminário de infra-estrutura nacional nasceu exatamente num jantar que tivemos com as autoridades envolvidas no setor que proclamaram que não pode ser possível, hoje, neste País, qualquer

ação isolada dos grupos privados, sem a participação intensa do Congresso Nacional.

Como Senador da República, consciente do momento que estamos vivendo, empresto ao Governo toda a minha solidariedade, não a de político, mas de patriota. Não cumpre distinguir aqui legendas, mas que a solução alcança a todos nós, torcer para que não dê certo não é patriótico e, nesse momento, reafirmo, perante as autoridades envolvidas na problemática dos transportes - os empresários têm a grande responsabilidade de fomentar a riqueza nacional e o Governo não pode perder de vista isto - reafirmo a minha solidariedade para emprestar medidas como esta da privatização dos portos e encarecer, como o faço neste momento, a viabilização do corredor de transportes, que irá permitir, não só o incremento maior da safra que aí está, graças a Deus, com um número já bastante saudável, mas também dar um alento aos nossos agricultores em reafirmar, cada vez, a nossa convicção de que a política dos transportes no Brasil está caminhando para um ponto certo.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Com a palavra o último debatedor desta manhã, o Sr. Reinaldo Ficher, da Abifer. Lembramos que, após esses debates, teremos vinte minutos, aproximadamente, para a conclusão das perguntas.

O SR. REINALDO FICHER - Sr. Senador Júlio Campos, Sr. Secretário José Henrique Amorim Figueiredo, Sr. Deputado Carlos Santilana, Sr. Deputado José Reinaldo Tavares, Sr. Senador Elcio Alvares, Srs. Deputados, Srs. Senadores, colegas empresários:

Nosso tema hoje é a infra-estrutura nacional dos transportes. Gostaria de insistir na abordagem sobre a maior distorção que existe na matriz brasileira de transportes, que é o ferroviário.

Enquanto no mundo o transporte ferroviário é responsável por 40 a 70% das cargas, o Brasil transporta apenas 12%. Se incluirmos o transporte de minério da Vale, em particular, esse número chega apenas a 20%. Em toda a Europa Ocidental, Oriental, e nos Estados Unidos, Canadá, grande parte das Américas e todos os países ditos socialistas transportam não menos que 40% de sua carga por ferrovia, o Brasil transporta apenas 12%.

Essa enorme distorção tem um preço para o País. Quando se computa todos os fatores desde o combustível, manutenção da via, trabalho agregado, amortização do investimento etc., o transporte ferroviário, em qualquer lugar do mundo, é da ordem de cinco vezes mais barato do que o transporte rodoviário. Isso para as maiores cargas. Se o transporte ferroviário é mais barato, o Brasil e os brasileiros estamos, de uma forma ou outra, pagando por esta distorção em nossa matriz de transportes.

Transportar o nosso PIB por rodovia é muito custoso para o País. Um estudo da Valec demonstrou recentemente que só em combustíveis, em diesel, o Brasil queima anualmente um adicional de quatro a cinco bilhões de dólares, transportando 40% de sua carga por rodovia, em vez de ferrovia.

Se considerarmos o alto subsídio do diesel hoje existente, esse número sobe a oito bilhões de dólares por ano, queimados por uma distorção da matriz de transportes. Para ilustrar: enquanto o agricultor americano paga 17 dólares para transportar a sua tonelada de soja até o porto, o agricultor brasileiro paga 68 dólares por tonelada. E o povo brasileiro, aproximadamente uns 30 dólares, através do subsídio do diesel e da manutenção das rodovias.

A privatização vem sendo apontada como uma espécie de remédio universal para todos os males. No caso da ferrovia, a privatização é apenas parte da solução; talvez não seja parte principal. São raros os exemplos no mundo de privatização ferroviária bem sucedida, devido à complexidade do problema. Mesmo nos países da Europa, que têm um programa intenso de privatização, nenhum deles privatizou sua ferrovia.

A Inglaterra, que já privatizou até banheiro público, ainda não conseguiu privatizar sua ferrovia. Em nosso País, que tem uma extensão maior de terras e um volume menor de cargas, o problema é um pouco mais complexo. O Brasil precisa urgentemente implementar um transporte ferroviário eficiente para transportar a nossa riqueza a um custo razoável para o País como um todo.

Deixo aqui uma pequena sugestão de um cidadão brasileiro para que, na discussão no Senado e na Câmara, essa emenda à Constituição, que permite a taxa de conservação da rodovia, seja também estendida à ferrovia, hoje em estado muito pior do que a rodovia, fato que vem causando os maiores prejuízos ao País.

A ferrovia é a espinha dorsal do transporte em qualquer país. Um país sem espinha dorsal tende a ficar deitado eternamente em berço esplêndido. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Com a palavra o Moderador, Sr. Marcos Xavier.

O SR. MODERADOR (Marcos Xavier) - Temos uma quantidade relativamente grande de perguntas. Devido ao adiantado da hora, algumas delas serão encaminhadas depois às pessoas para as respostas. Pediria que a resposta fosse a mais concisa possível.

As quatro primeiras perguntas são do Deputado Munhoz da Rocha ao Secretário José Henrique Amorim Figueiredo.

"Quando o novo plano nacional de viação será entregue para a apreciação do Congresso Nacional?"

Quando os estudos de privatização da Rede Ferroviária Federal serão levados à apreciação da Comissão de Transportes da Câmara dos Deputados? A falta de um debate amplo me preocupa.

Como V. Ex. vê a emenda, por mim apresentada, estendendo às ferrovias os benefícios do novo imposto a ser implantado sobre distribuição de combustíveis?

Qual a viabilidade de programar-se o pagamento dos duzentos milhões de dólares devidos pela União à rede, referentes ao período 1985/90, a título de ressarcimento por serviços prestados pela empresa, por interesse social estratégico, como a manutenção de ramais anti-econômicos e fixação de tarifas muitas vezes abaixo do custo? Esse débito já foi reconhecido por comissão governamental instituída para exame do assunto?"

O SR. JOSÉ HENRIQUE AMORIM FIGUEIREDO - Quanto ao Sistema Nacional de Viação, está sendo assinada pelo Ministro João Santana - espero que tenha sido publicada hoje no Diário Oficial - uma portaria interministerial que nomeia uma Comissão com o prazo de 90 dias para consolidar a posição do Ministério da Infra-Estrutura com o Ministério da Economia. E neste processo serão ouvidas outras áreas do Governo Federal, pois o Ministério da Agricultura deseja ser ouvido assim também os Ministérios do Exército, da Marinha, Secretarias de Desenvolvimento Regional e de Assuntos

Estratégicos. A nossa expectativa e o desejo do Ministro João Santana é que tenhamos esse trabalho concluído em 90 dias, prazo estabelecido na portaria por nossa sugestão, portanto, é junho, para que possamos encaminhá-lo neste primeiro semestre ao Congresso Nacional.

Vou separar um pouco o termo privatização de desestatização. A Rede Ferroviária Federal está incluída, por decisão do Presidente Fernando Collor, no Programa Nacional de Desestatização. Cumprirá as regras estabelecidas na Lei nº 8.031, que rege a matéria e dá todas as atribuições necessárias a levar a cabo essa desestatização pelas Comissões Nacionais de Desestatização. O período para que isto aconteça é de 18 meses aproximadamente.

Quanto à inclusão de financiamento para o setor ferroviário, dentro da proposta do Poder Executivo de imposto rodoviário, consideramos perfeitamente viável. Fizemos uma análise na Rede Ferroviária Federal e um quarto dos seus custos está relacionado com a infra-estrutura, ou seja, permanente, controle de sinalização; e três quartos, ou seja, 600 milhões de dólares, estão relacionados com a exploração dos serviços.

De fora que o problema de manutenção da malha ferroviária, da rede ferroviária especificamente, é muito menor do que o problema da malha rodoviária, que exige, para sua manutenção, cerca de 1 bilhão e 100 milhões de dólares por ano.

Nos consideramos viável, muito boa a idéia; só chamamos a atenção para que ele não seja retirado da rodovia e sincretizado esse valor, para que possamos executar, competentemente, as necessidades, os serviços, a intervenção na manutenção da malha rodoviária federal e na malha ferroviária.

Quanto à questão de pagamento de 200 milhões de dólares devidos pela União à Refesa, ficou estabelecido entre o Ministro João Santana e o Ministro Marcílio Marques Moreira uma reavaliação de todas as grandes empresas estatais do Ministério da Infra-Estrutura. Quanto à sua situação, a questão comercial, a questão do endividamento, a questão tarifária etc., o processo foi iniciado pela Petrobrás e já foi concluído; em seguida, passou-se para Correios e Telégrafos e Telebrás, que está para ser concluído ou foi concluído esta semana; a próxima será a Eletrobrás e, em seguida, a Rede Ferroviária Federal. A nossa expectativa é que, nessa discussão da Rede Ferroviária Federal, possamos equacionar a questão de dívidas com o Tesouro Federal e do Tesouro com a Rede Ferroviária Federal, entre outros assuntos que pretendemos equacionar, para que não haja mais nenhuma discussão desse processo durante o Governo Collor.

O SR. MODERADOR (Marcos Xavier) - A próxima pergunta é também ao Secretário José Henrique de Amorim Figueiredo, de Kleber Roberto Leme, Secretário de Infra-estrutura do Estado do Mato Grosso.

Em recente encontro da Comissão de Transporte da Bacia Paraná-Paraguai, em Culabá, encontro esse que contou com a presença de senadores, deputados federais e outros segmentos da sociedade, dos países vizinhos que compõem essa bacia, tais como Bolívia, Paraguai, Uruguai, Argentina e Brasil, foi proferido por um palestrante que, com apenas o investimento de 30 milhões de dólares na dragagem do rio Paraguai, o transporte hidroviário nesta bacia seria viável de Cáceres ao Uruguai, reduzindo o custo do frete, do transporte rodoviário da soja de Mato Grosso, de 45 dólares a tonelada, para 15 dólares.

Pergunto: Qual a posição da Secretaria Nacional do Transporte sobre os recursos para esse transporte, lembrando que, em Cáceres, foi lançada, em janeiro de 1992, uma zona de processamento de exportação, com um prazo fixado para implantação.

Outra pergunta semelhante, do engenheiro Hamilton Leitão, da Seplan de Mato Grosso: Qual a prioridade para o transporte fluvial quando se pensa mais em transporte marítimo? No caso do Mato Grosso, o transporte pela Bacia do rio Paraguai, com saída para o Atlântico, para escoamento barato e expressivo da produção, do Estado do Mato Grosso, Rondônia e demais regiões do Centro-Oeste, além da integração com o Mercosul?

O SR. JOSÉ HENRIQUE AMORIM FIGUEIREDO - Fiz referência, no início da palestra, de que pretendemos alterar a participação dos modos de transporte na matriz e é exatamente o transporte hidroviário interior que mais pretendemos incrementar. Hoje ele é responsável por cerca de 1,1% da movimentação de carga no Brasil. Pretendemos alterar isso para 4%, portanto, cerca de 4 vezes, até o final do século, multiplicando em sete vezes o investimento na década de 90, quando comparado com a década de 80.

Não concordo com o problema da baixa do Paraná-Paraguai seja de 12 milhões de dólares, pela nossa conta, ou 30 milhões de dólares. Enquanto não equacionarmos a questão da desregulamentação com os países envolvidos, Bolívia, Paraguai, Uruguai e Argentina, não teremos incremento substancial na bacia do Paraná-Paraguai. Não temos dificuldade. Isso consta do nosso orçamento deste ano, na execução das obras, sobretudo de as dragagens, a sinalização e o balizamento; não é esse o problema, estamos por ano no setor de orçamento da ordem de dois bilhões e meio de dólares embarcação chegar na área argentina e ter que entrar com o prático, ter que se pagar trinta mil dólares à prefeitura da Marimbá para atravessar essa região.

A maior desregulamentação que fizemos no setor de transporte foi exatamente na navegação interior. Ela foi expedida em outubro de 1990 e o Governo se completamente. Não controlamos mais tarifas, nenhum tipo de carga ou de embarcação. O Governo só se preocupa com a segurança da embarcação, da carga ou do passageiro. O restante está completamente desregulamentado e deve ser feito exclusivamente pela iniciativa privada. O está livre. Quem quiser entrar na exploração de serviços na Bacia do Paraná-Paraguai, na Amazônia, na Bacia do São Francisco, no Araguaia-Tocantins, ou no Paraná-Pieté não vai encontrar nenhuma dificuldade. O nosso problema real se chama regulamentação.

Estive recentemente no BID e conversei bastante com as diversas instituições, do Presidente ao vice, e técnicos de outros escalões do Banco Interamericano de Desenvolvimento, pedindo que não financiassem estudos na Bacia do Paraná-Paraguai. Não vamos empurrar com a barriga por mais dois anos a solução do transporte na Bacia Paraná-Paraguai. Vamos desregulamentar. Com a desregulamentação, estaremos abrindo um mercado. Com a abertura do mercado, podemos colocar doze milhões de dólares, não foram transportados pelo SNBP no ano passado para três milhões de toneladas, sem investimento praticamente, colocando 24 horas, adotando algumas medidas administrativas.

Discordo que o problema seja investimento e devemos unir esforços para forçar a desregulamentação no Mercosul e nos outros países que têm interesse no transporte e na exploração de serviços na Bacia do Paraná-Paraguai.

O SR. MODERADOR (Marcos Xavier) - A próxima pergunta é do jornalista Júlio Lucas, do Correio Rural, Goiânia.

Dr. José Henrique de Amorim Figueiredo, de que forma o Governo Federal pretende patrocinar o escoamento da safra agrícola deste ano e em que prazo? Será dada prioridade ao transporte ferroviário?

O SR. JOSÉ HENRIQUE AMORIM FIGUEIREDO - Estaremos auxiliando o transporte da safra agrícola, como sempre foi feito. A Rede Ferroviária Federal deverá transportar este ano - ou deveria transportar, estava na sua previsão - nove milhões e meio de toneladas de grãos entre fluxos internos e a exportação; e a Fepasa, mais um milhão de toneladas. Recentemente, fizemos algumas reuniões, uma na semana anterior e a última na sexta-feira passada das quais participaram a Administração do Porto de Rio Grande, de Paranaguá e de Santos, a Fepasa e a Rede Ferroviária Federal e perguntamos quem tinha problema com quem. Os problemas foram colocados à mesa e resolvidos. Com essa solução meramente administrativa, estamos ampliando dois milhões e quatrocentas mil toneladas de transporte da safra agrícola este ano. Portanto, a previsão de transporte ferroviário cresce de dez milhões e meio de toneladas - não estamos contando a Companhia Vale do Rio Doce nem Carajás, mas Fepasa e Rede Ferroviária Federal - para cerca de treze milhões de toneladas a serem transportadas.

Não aproximadamente vinte dias fizemos uma reunião na Secretaria Nacional de Transporte, a que compareceram a Secretária Nacional de Economia, Dorothea Herneck, o secretário de Política Agrícola, Dr. Celso Matsuda, representantes do DNER e DNAT - Departamento Nacional de Transporte Aquaviário - e Conab; em que fizemos um levantamento das dificuldades, sobretudo em oito Estados, na Região Centro-Oeste, Nordeste e Mato Grosso do Sul, Bahia, Piauí e Maranhão, para uma análise dos principais problemas de escoamento, que nessa área são sobretudo rodoviários. Detectamos que a dificuldade maior não está na malha rodoviária federal e, sim, nas malhas rodoviárias estaduais e acordamos a priorização de investimentos para a solução desses problemas. O DNER está com essa missão. Expedimos telex, informações, telefonemas para todos os Estados envolvidos, para que concentrem seus esforços prioritariamente nessa área.

No momento, não estamos com a preocupação central do escoamento da safra de 70 milhões de toneladas agora.

A nossa preocupação é que a determinação do Presidente Collor é para que, na próxima safra, sejam 80 milhões de toneladas. Sua Excelência deixou isso suficientemente claro na reunião de avaliação do Governo, na última sexta-feira - e é uma tendência crescente. Precisamos reordenar esse fluxo, para explorar o mais possível o transporte ferroviário e o transporte hidroviário interior.

Estamos sanando os problemas de transbordo nas fronteiras do Brasil, sobretudo em Uruguiana e São Borja, e estamos eliminando espequeiros e burocracias, agilizando o desembarque nos portos brasileiros, no rumo da exportação, e compatibilizando com a priorização de investimentos, para recuperação de trechos da malha rodoviária, quer federal, quer estadual, para assegurar esse incremento de safra, que vai ser carente nos próximos anos.

O SR. MODERADOR (Marcos Xavier) - A próxima pergunta, também, é para o Secretário Dr. Figueiredo: "O senhor não acha necessário o Governo Federal pensar em gerenciar o cálculo das tarifas de transporte urbano? Estão usando e abusando no cálculo das tarifas".

A pergunta do Deputado Álvaro Antônio, de Minas Gerais: "Utilizam o método de custos reais sem qualquer base científica ou pesquisas".

Outros setores não aguentam mais a drenagem para o setor dos transportes.

Achamos prudente o cálculo tarifário através do método custo/padrão, acompanhado ou fiscalizado por órgão, como, no passado, a EBTU e o Geipot.

Se acabar o vale-transporte, o sistema entra no caso".

O SR. JOSÉ HENRIQUE AMORIM FIGUEIREDO - Infelizmente, não posso nem supor, porque isso está estabelecido na Constituição brasileira.

Assistimos a planos econômicos, tanto no Governo anterior, como no Governo Collor; houve discussões sobre esse assunto e o Governo Federal não tem como intervir, quer na formação, quer na gestão do sistema de transporte, quer no estabelecimento de tarifas.

O que nós estamos orientando - e isso também é objeto do novo Sistema Nacional de Viação é para que sejam ordenadas algumas regras - e isso não passa de diretrizes, não é uma ação executiva, são diretrizes para o gerenciamento do transporte urbano -, dando ênfase a que a gestão seja pública; dando ênfase para que a venda, a responsabilidade pela venda dos vales-transportes seja pública, apesar da possibilidade de ela ser transferida ao setor privado, mas que os benefícios da aplicação dos recursos no mercado financeiro, que os benefícios advindos da venda de passes que não são utilizados, também entre como receita no órgão gestor, e que sejam criados esquemas de cêntimas de compensação, para que se possa propiciar um melhor sistema de transporte e tarifas mais baratas.

Temos discutido, também, uma nova regra para o vale-transporte, uma regra mais abrangente, onde possa ser ampliado o benefício do vale-transporte para o trabalhador informal. Ou seja, toda vez que existir um contrato entre operadores, contratantes e contratados, entre a entidade que quer contratar um serviço e a entidade contratada, esses servidores da entidade contratada também farão jus ao vale-transporte.

Estamos tentando orientar a agir dessa forma, mas temos esse impedimento constitucional de uma ação mais efetiva.

O SR. MODERADOR (Marcos Xavier) - A próxima pergunta é ao Deputado José Reinaldo Tavares, de Fernando de Silveira Cotrim, da Secretaria do Estado de Indústria e Comércio, do Rio de Janeiro.

"O Estado do Rio de Janeiro possui duas bacias abrigadas, dois portos organizados e mais seis terminais aproveitáveis para recebimento e escoamento de cargas, inclusive de Sepetiba, livres do constrangimento urbano.

Dispõe de terminais de bitola larga, que alcançam as redes ferroviárias, nessa bitola, em São Paulo e Minas, inclusive pelo novo acesso ao planalto, através da ferrovia do aço.

Tem absoluta necessidade de criar novos empregos, reativando suas atividades para atender o grande número de brasileiros que para lá se dirigem em busca de vida melhor e lá se frustram com a violência e a competição para sobreviver.

Em face da emergência de um novo Plano Nacional de Viação, pergunto: por que os Portos do Rio de Janeiro não foram incluídos como opção de terminal, junto com Santos e Vitória, na concepção dos eixos que considero, como V. St. definitivos, Oeste-Leste e Norte-Sul?

O SR. JOSÉ REINALDO TAVARES - Bem, o projeto da Ferrovia Leste-Oeste, assim como da Norte-Sul, data do século passado, de 1882 - o primeiro traçado desses dois eixos ferroviários, e entraram, inclusive, no Plano Nacional de Viação do Presidente, Getúlio Vargas, em 1935. A idéia era fazer eixos, no sentido Leste-Oeste, Norte-Sul mesmo e, portanto, mais uma interligação do sistema ferroviário no sul; qualquer carga pode, a meu ver, deslocar-se aos portos do Rio de Janeiro que apresentarem vantagens operacionais ou locacionais que permitam atrair essas cargas.

Então, vejo um futuro muito grande nos portos do Rio de Janeiro. O porto da cidade do Rio de Janeiro, adaptado à carga geral, somente à carga geral, com containers. A área do porto pode servir de apoio para baixar os custos operacionais, como é feito nos portos americanos e londrinos; é uma área central, grandemente valorizada; e o porto de Sepetiba, especializado em grãos líquidos e sólidos, ligados a um grande corredor, que é a ferrovia do aço, que já está funcionando, depende apenas de melhoria.

Concordo inteiramente, porque os portos do Rio de Janeiro, o porto de Sepetiba e o Porto do Rio de Janeiro serão sempre grandes portos nacionais e merecem toda a atenção do Ministério e do Governo Federal.

O SR. MODERADOR (Marcos Xavier) - De acordo com a orientação da Mesa, devido ao adiantado da hora, outras perguntas serão encaminhadas e respondidas diretamente.

Desejaria apenas ler um esclarecimento feito pelo Presidente da Companhia Docas do Rio de Janeiro, Celso Parisi, dizendo que, devido a um comentário que foi feito aqui neste seminário, fará chegar aos promotores do presente seminário cópias de carta endereçada à Companhia Docas do Rio de Janeiro sobre um mal entendido havido em suas declarações e interpretada como crítica à Companhia Docas do Rio de Janeiro, referente à Fiat; fará chegar aos promotores do seminário, tão logo estejam concluídas e submetidas à Secretaria Nacional de Transporte do Ministério da Infra-Estrutura, estudos sobre utilização do terminal RORO, construído pela Nuclep, em terrenos da Companhia Docas do Rio de Janeiro, em Sepetiba, mediante contrato nacional entre Docas, Nuclep e Fiat.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Para a conclusão do nosso primeiro debate, passo a palavra ao nosso moderador.

O SR. MODERADOR (Marcos Xavier) - Faria uma conclusão, dizendo que as palestras foram todas bastante interessantes, esclarecedoras; parece-me que três pontos foram coerentes em todas as exposições.

O primeiro deles, a inegável carência de recursos que torna extremamente difícil resolvermos todos os problemas existentes na infraestrutura, em geral e no País, especialmente na área de transporte.

O segundo conceito bastante claro e definido aqui, é que todos os sistemas de transporte são, na verdade, complementares. Não existe competição ou concorrência entre os setores, eles se complementam, e é através do transporte multimodal que serão atingidos os menores custos de transporte.

O terceiro conceito é uma inegável distorção na distribuição entre os diferentes modos. Por razões que não importa analisar, o excesso do transporte rodoviário no Brasil leva, evidentemente, a um encarecimento dos custos de transportes e a um acréscimo de despesas elevadas para o Governo, na manutenção de nossas rodovias.

Em função disso, gostaria de fazer alguns comentários. O primeiro é que, em geral, neste País, não existe e não existiu durante muito tempo, uma visualização muito clara seja da sociedade, seja dos governos Executivo ou Legislativo sobre a importância do transporte no custo da produção nacional. Quer dizer, um transporte caro evidentemente provoca uma elevação do custo de toda nossa produção de matéria-prima, e de industrializados de importação.

O fato é que, nas últimas décadas, os resultados demonstram que não atingimos a essência dos problemas. É muito difícil atingir a essência dos problemas quando para efetivamente resolvê-los tem-se que atacar problemas sérios. O preço do litro de diesel nos Estados Unidos e na Europa, custa a mesma coisa que um litro de gasolina, quando não custa mais caro. O preço aqui no Brasil é 50%. Este é um fator que provoca essa distorção do preço do transporte, porque se cria, evidentemente, subsídios em um determinado sistema.

A visão sistêmica multimodal, citada pelo Secretário José Henrique Amorim Figueiredo é uma visão correta, perfeita; mas, para que realmente pensemos numa complementaridade e um transporte multimodal, é necessário que a competição seja feita em bases reais e corretas, e não com subsídios grandes, como o custo do combustível. O transporte é feito com a utilização de investimentos governamentais, e gratuitamente. E a ferrovia é obrigada a arcar com os seus investimentos. Então, se não atacarmos estes problemas, não resolveremos um dos pontos principais que é a distorção na matriz de transporte. E aí eu me permito reforçar que já foi comentado pelo Deputado José Reinaldo Tavares e outros: a criação de um Fundo Rodoviário Nacional será concentrador de transporte, manterá a mesma distorção da matriz de transporte. E eu afirmo, pela minha vivência de longa data nessa área, que, mantido, ou criando-se apenas um fundo de transporte nacional, não atingiremos 32% de participação ferroviária, no ano 2001.

Parece-me que as ações desenvolvidas pelo Governo não são muito coerentes com os objetivos. Faltam outras ações estruturais, complementares e difíceis de serem adotadas, mas são indispensáveis, senão o que, daqui a 10 anos estaremos exatamente na mesma situação. Pergunto-lhes, para reflexão, qual o papel do Legislativo nisso? Durante décadas, evidentemente, os orçamentos preparados pelo Executivo levaram a uma situação como esta. Parece-me que hoje, Senador Júlio Campos, o Legislativo tem uma participação muito importante, porque reformula, participa, modifica e aprova o orçamento da União. Na área de transportes, o Legislativo tem uma participação muito importante e fundamental, para poder modificar essa distribuição modal.

Esses seriam os meus comentários, Senador. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Agradecemos a presença do Secretário José Henrique Amorim, do Deputado José Reinaldo Tavares, do Dr. Omar Bittar, que foi o nosso palestrante; dos nossos debatedores Paulo Romano, Senador Elcio Alvarez e Dr. Reinaldo Ficher, bem como do nosso moderador Marcos Xavier Silveira. Queremos agradecer a presença de todos que aqui compareceram a esse primeiro painel, e convidá-los para um primeiro encontro na parte da tarde, que será anunciado pelo nosso locutor oficial. (Palmas.)

O SR. LOCUTOR - Senhoras e senhores: o Segundo Painel terá início às 14h com o tema: A Infra-Estrutura na Energia Elétrica. Palestrantes: Dr. Arnaldo Ribeiro de Araújo, Secretário Nacional de Energia do MINFRA - Ministério da Infra-Estrutura; Exm. Sr. Senador Teotônio Vilela Filho, Presidente da Subcomissão de Energia do Senado Federal; Dr. Hermann Zehrer, representante da ABIB; como moderador teremos o Dr. José Augusto Marques, representante da ABIB; debatedores Dr. Ricardo Pinto Pinheiro, Diretor do Departamento Nacional de Energia Elétrica, DENAE; Exm. Sr. Deputado Sérgio Brito, da Comissão das Minas e Energia, da Câmara dos Deputados; Dr. Fernando Marques Lisboa, representante da ABDIB.

No terceiro painel, às 16h, a Infra-Estrutura em Petróleo, Gás e Alcool. Palestrantes: Dr. Ernesto Teixeira, Presidente da Petrobrás; Exm. Sr. Senador Fernando Henrique Cardoso, Comissão de Serviços e Infra-Estrutura do Senado Federal; Dr. Roberto Cauti Vidigal, representante da ABDIB; como moderador, Dr. Antônio Teófilo de Andrade, representante da ABDIB. Serão debatedores, às 16h, no terceiro painel, o Dr. Eugênio Miguel Mancini, Presidente da Comissão Nacional do Gás; Deputado Marcos Lima, da Comissão das Minas e Energia, da Câmara dos Deputados; Dr. Maurício, representante da ABDIB.

As perguntas que não foram respondidas serão enviadas aos organizadores, que as enviarão a todos os membros da Mesa para uma resposta posterior.

Está encerrada a reunião.

(Levanta-se a reunião às 14h min.)

Convidados: Júlio Campos - Herman Zehrer - Teotônio Vilela - Ricardo Pinto - Fernando Lisboa - Arnaldo Ribeiro - Fernando Henrique - Ronaldo Vidigal.

O SR. JÚLIO MARQUES - Prosseguindo o Seminário sobre Infra-Estrutura Nacional, uma promoção do Senado Federal, através da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura. Também são promotores deste evento o Ministério da Infra-Estrutura, ABDIB - Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Indústria de Base, ABINEE - Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica.

Teremos agora o segundo painel.

Para presidir a Mesa, convidamos o Exm. Sr. Senador Júlio Campos, Presidente da Comissão. (Palmas.)

Para compor a Mesa, convidaremos agora os palestrantes: Sr. Secretário Nacional de Energia do MINFRA, Dr. Arnaldo Ribeiro de Araújo - estamos aguardando, pois já fomos informados de que ele está a caminho -; daqui a pouco teremos a presença do ilustre Senador Teotônio Vilela Filho, Presidente da Subcomissão de Energia do Senado Federal, o Representante da ABINEE, Dr. Hermann Zehrer. (Palmas.)

Será o moderador, deste segundo painel o representante da ABINEE, Dr. José Augusto Marques. (Palmas.)

Os debatedores: Diretor do Departamento Nacional de Energia Elétrica - DENAE, Dr. Ricardo Pinto Pinheiro; Exm. Sr. Deputado Sérgio Brito, da Comissão das Minas e Energia da Câmara dos Deputados, Dr. Fernando Marques Lisboa, representante da ABDIB. (Palmas.)

Gostaríamos de convidar para compor a Mesa Paulo Roberto Godói Pereira, Vice-Presidente da Associação Paulista de Empreiteiros de Obras Públicas, convidado especial deste evento. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Iniciando o segundo painel, a Infra-Estrutura na Energia Elétrica, concedemos a palavra ao primeiro palestrante da tarde de hoje, Dr. Hermann Zehrer.

O SR. HERMAN ZEHHER - Sr. Senador Júlio Campos, Presidente da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura do Senado Federal; Sr. Secretário de Energia do Ministério da Infra-Estrutura, Dr. Arnaldo Ribeiro de Araújo, Exm. Senador Teotônio Vilela Filho, Presidente da Subcomissão de Energia do Senado Federal, demais participantes da Mesa, Srs. Parlamentares, Srs. Jornalistas, minhas senhoras e meus senhores:

O tema energia elétrica é muito amplo e vasto. Trata-se de uma área da nossa infra-estrutura que vem passando por grandes dificuldades há muitos anos.

Não pretendo, na minha palestra, abordar essas dificuldades, preferiria apresentar alguns aspectos mais amplos no que se refere à inserção do problema de energia elétrica dentro do problema da matriz energética brasileira e, em uma visão mais ampla, do problema da energia do mundo.

Evidentemente que a maior parte das informações e dados que vou apresentar são de amplo conhecimento dos senhores, especialistas na matéria, mas acredito que, muitas vezes, voltar a olhar esses aspectos poderá trazer alguma luz na direção das decisões e medidas que temos que tomar, para resolvermos o problema que enfrentamos, especificamente na área de energia elétrica.

Desde o fim do século passado até a década de 80 ao consumo de energia primária no mundo vem-se dando forma contínua intercomplicada, apenas, em alguns períodos curtos, por grandes eventos na história mundial, como a Primeira Guerra Mundial, a depressão de 29, a Segunda Guerra Mundial.

Mas o consumo, como os senhores vem, tem crescimento de forma contínua, exponencial, numa taxa próxima a 5% ao ano, o que significa a duplicação do consumo de energia primária no mundo, a cada 14 anos.

Nos últimos anos, particularmente depois da primeira crise do petróleo, em 1973, a preocupação com a conservação de energia se tornou um fato. E resultados surpreendentes e inimagináveis anteriormente foram alcançados na racionalização da utilização de energia, o que criou, muitas vezes, expectativas exageradas, na possibilidade de estancar o crescimento do consumo de energia.

Isto não vai ocorrer. O mundo vai continuar gastando cada vez mais energia, pelo menos, num futuro previsível. Isso se baseia em alguns fatos básicos. Em primeiro lugar, o de que a população mundial vai continuar crescendo. Em 1975, a população mundial era de aproximadamente, qua-

tro bilhões de pessoas, dos quais, praticamente, a metade do mundo em desenvolvimento.

Para o ano 2000, as previsões são de que chegaremos a seis bilhões de pessoas, e no ano 2030 a alguma coisa por volta de oito bilhões de pessoas. Isto significa que, em relação a 1975, no ano 2030 vamos ter o dobro da população. E como precisamos de energia para viver, o consumo de energia está diretamente ligado à qualidade dos padrões de vida de uma pessoa, de um ser humano, é irremediável que, por mais que consigamos aumentar a eficiência na utilização de energia, que haja um crescimento de consumo.

Para isso contribui muito a extraordinária desigualdade que existe, hoje, no mundo, no consumo de energia primária. Enquanto a média mundial esta por volta de 2.300kw equivalentes de carvão metalúrgico, por ano, temos regiões, como, por exemplo, a América do Norte, que tem um consumo próximo a 12.000kw. E temos a média dos países em desenvolvimento com 600kw.

Evidentemente, programas de conservação em países de alto consumo têm sido extremamente bem-sucedidos, mas eles pressupõem uma sofisticação do próprio país na sua infra-estrutura, na sua industrialização, que permitam que resultados sejam alcançados e que permita que com pequenos acréscimos de energia, grandes acréscimos na renda nacional, na produção nacional sejam obtidos.

Isto não é um fato em níveis muito baixo no consumo de energia. Ai temos demandas reprimidas muito fortes, começando por toda a infra-estrutura básica: saneamento, água e passando evidentemente, por transportes e assim por diante.

Por mais que se melhore a utilização da energia, é impossível conseguirmos evitar o crescimento. Manter o crescimento zero, no growth, em energia significaria, em última análise, manter as desigualdades que o mundo tem hoje. E os senhores sabem muito bem que, social e politicamente, isso é inaceitável. É inaceitável também para o nosso País. Nós, como membros da comunidade internacional, temos dentro do nosso País regiões que também são desfavorecidas em relação à média nacional.

A América Latina situa-se melhor do que a média do mundo, em desenvolvimento, com 1.400kw. O Brasil, dentro dessa média, está com 1.800kw, o que parece bom. Mas eu lembro que a média mundial é de 2.300kw e o Brasil está abaixo da média mundial. Há uma tendência clara de que o consumo de energia continue a crescer.

Existe, como eu disse, uma correlação muito linear, clara, entre o consumo de energia e certos índices de bem-estar social, até de padrões de vida. Baseado no consumo de energia per capita de uma população, pode-se determinar, com bastante precisão, por exemplo, o índice de mortalidade infantil desse País ou a expectativa de vida.

Projeções feitas recentemente mostram que em 1980, do total de energia consumida no mundo, 57% estava entre os países industrializados. A partir, já, da entrada do próximo século, essa porcentagem cai para 43%, chegando ao ano 2020 com apenas 27%, ou seja, a participação dos países desenvolvidos cai significativamente na matriz energética mundial.

Em compensação, a participação dos países em desenvolvimento, que era de apenas 15% em 1980, passará, por essas projeções, a 40% da matriz energética mundial. Isto significa que num período de 40 anos teremos mais que uma triplicação do consumo de energia do mundo. Evidentemente, essas projeções, as projeções nascem para ser furadas, mas a tendência, sem dúvida nenhuma, é nessa direção. De modo que podemos verificar que vai haver um contínuo aumento do consumo de energia no mundo.

Tivemos, no fornecimento das necessidades dessa matriz energética mundial, várias energias primárias que tiveram a liderança. Antes da revolução industrial, na madeira. Com a revolução industrial, que começou na segunda metade do século passado, o carvão assumiu essa posição. Pouco antes da Segunda Guerra Mundial, o petróleo, atingindo o seu ápice com cerca de 50% do total da energia primária, no mundo, em 1970, ou seja, no passado recente. O gás natural, hoje, é o que mais contribui para a matriz energética mundial, e novas formas de energia aparecem no horizonte, dentre elas, a energia nuclear e a energia solar.

Talvez mais importante seja olharmos como estão as reservas mundiais em relação a esse consumo. No caso do carvão que, como vimos, é muito representativo, ainda hoje, no total da matriz, as reservas conhecidas são diferentes, praticamente, 300 anos do consumo atual. No caso do petróleo, é bem diferente, isso é um fato conhecido, as reservas permitem algo como 35 anos de consumo. Outras fontes, como o gás natural, 63 anos, e urânio, 260 anos de consumo.

Fazendo, então, uma comparação do Brasil com outros países, temos agora, em toneladas equivalentes de petróleo, um consumo no Brasil de 1.270 quilos de petróleo por habitante, por ano, valor esse abaixo da Argentina e, evidentemente, muito abaixo de países desenvolvidos como Alemanha e Estados Unidos, onde esse consumo é de 4 a 6 vezes maior.

No caso da matriz energética brasileira, olhando o passado mais recente, verificamos que, em 1970 o petróleo representava 33% da matriz. Infelizmente, entramos na década de 70 com o passo errado. Já em 73, ou seja, após a crise do petróleo, o petróleo já representava 42% da nossa matriz energética, chegando em 1980, com os primeiros resultados de um programa de substituição, a 39%.

Lembro aos senhores que, exatamente no ano de 1980 o Brasil importou 10 bilhões de dólares de petróleo. Naquela época, ainda não tínhamos saldos favoráveis na nossa balança comercial. De modo que podemos, com certeza dizer que uma parte significativa, talvez um terço da dívida externa de 120 bilhões de dólares que construímos, nos últimos anos, veio pela necessidade importar petróleo no fim da década de 70 e início da década de 80. Já em 1985, um forte ajustamento havia sido feito. O petróleo voltou aos níveis de 32%, sendo substituído, em grande parte, pelo aumento significativo da participação da energia elétrica de origem hidráulica, que passou de 16% para cerca de 30% da matriz. Deve-se mencionar, também, o desenvolvimento do programa da cana-de-açúcar que, através do álcool e do bagaço, também permitiu um desenvolvimento sensível dessa matéria-prima, dessa energia primária.

De lá para cá, houve uma espécie de estagnação nessa situação. O petróleo voltou a crescer um pouco no ano de 1991 - esses são dados recentes, preliminares - com 34% da matriz, e a energia elétrica permaneceu por volta de 34%. Significativa é a queda da lenha, de 42%, em 1970, para apenas 14%, no ano passado, o que significa que realmente estamos conseguindo evitar o uso inadequado da madeira. Grande parte dessa madeira vem de florestas renováveis.

Esses números, no entanto, escondem um problema que, na minha opinião, é gravíssimo que é conhecido, mas ao qual não se vem dando a atenção devida. Não temos conseguindo gerar estratégias que nos permitam mo-

dificar o rumo que temos tido nos últimos anos. E nessa dependência de energia externa, em 1970, ela se situava em 24% da matriz energética, basicamente através de petróleo e carvão metalúrgico; cresceu, em '75, como já mencionei, para 33%, pelo aumento do consumo do petróleo na matriz; caiu, em 80, para 31%. Em 85, a dependência de energia externa importada caiu a 18%. No entanto, infelizmente, de lá para cá, voltamos a crescer e hoje, no ano de 1990, essa dependência foi de 23%. Evidentemente, isso é motivo de alta preocupação. O Brasil, um País de dimensões continentais, com uma economia ainda a ser desenvolvida e construída, depende, hoje, para o seu desenvolvimento, de 23% de energia importada.

Evidente que existem programas por exemplo no caso da produção de petróleo, cujo objetivo é de nos tornarmos auto-suficientes. Mas, de qualquer forma, isso exige investimentos muito grandes e sempre representa um risco, visto as exigências das nossas reservas hoje conhecidas em relação ao consumo.

Falando em reservas, nas reservas não-renováveis, o carvão mineral, no Brasil, representa 62% do total das reservas. Evidentemente, o nosso carvão tem problemas para ser utilizado; o nível de qualidade não é o ideal, mas existem formas modernas, hoje, de utilizá-lo economicamente para determinadas aplicações.

O importante é que o petróleo que representa um terço, para efeitos práticos, da nossa matriz energética primária, representa apenas 6% das reservas totais de energias não-renováveis que temos no País. Expressando em números de anos, enquanto para o carvão mineral, no Brasil, nós temos reservas conhecidas para mais de 600 anos de consumo, para o caso da energia nuclear, 500 anos; evidentemente, nos dois casos, o consumo de energia dessas fontes é relativamente pequeno, mas para o petróleo e gás natural nós temos aproximadamente 8 anos de consumo ou alguma coisa por volta de 12 anos de produção. Esses números, evidentemente, podem variar um pouco com as novas pesquisas e novas descobertas de lençóis de petróleo e gás natural mas, basicamente, estão nesse nível. O que mostra, de certa forma, o risco que existe na nossa matriz energética. Além de hoje já dependermos de uma parcela importante importada, ainda estamos apoiados numa fonte em que as nossas reservas são relativamente pequenas.

Nós procuramos também fazer uma previsão da matriz energética para o ano 2000. Esse exercício, que na minha empresa nós estamos fazendo desde 85, é um exercício muito interessante. A primeira coisa que concluímos é que erramos mais do que acertamos. E, felizmente, não erramos sozinho, outros também erram. De modo que essa apresentação aqui é apenas uma contribuição a mais para todos os estudiosos dessa área.

Aqui temos, pelos diversos pontos de energia, os consumos previstos para o ano 2000. Para essa previsão nós nos baseamos, evidentemente, em certos fatores econômicos básicos, ao crescimento da população por volta de 1,9% ao ano. O último censo, se os resultados estiverem corretos, mostra que a população está crescendo em torno de 1,8%, o que é muito positivo. Há um crescimento econômico, depois da queda da renda per capita de 90 e 91, modesto, para o fim desta década, e chegamos a um previsão de consumo, no ano 2000, de cerca de 269 mil toneladas equivalentes de petróleo por ano, quer dizer, o consumo total dessa fonte de energia.

Só para provar que nós realmente erramos — quando fizemos a primeira previsão, em 1985, baseamos-nos em fatos que achávamos, na época, corretos — tínhamos previsto que no ano 2000 o consumo brasileiro de energia primária seria de 350 mil toneladas equivalentes de petróleo. Como os senhores vêem, a cada prova que fizemos, essas expectativas inicialmente otimistas para o ano 2000 foram sendo reduzidas. Isso é, de certa forma, consequência das dificuldades econômicas por que o País passou, ou seja, na medida em que os investimentos não foram sendo feitos, na medida em que a atividade econômica não cresceu, a previsão de consumo no ano 2000 foi progressivamente sendo reduzida. O que podemos dizer desta última previsão, e cada vez estamos mais próximos do ano 2000, temos a obrigação de estarmos mais certos, é de que ela só poderá mudar para pior, ou seja, para menor consumo, porque o tempo não vai permitir que investimentos sejam feitos de forma a alterar substancialmente essas previsões para cima.

O resultado disso é que o consumo per capita previsto para o ano 2000, de quase 2 mil quilos por habitantes, por ano, foi progressivamente sendo reduzido, até que na nossa última previsão esse número está por volta de 1.500 quilos equivalentes de petróleo por habitante; por ano. Levando-se em consideração a má distribuição do consumo no Brasil, existem regiões que não alcançam 40% desse consumo, pressupõe-se que o brasileiro do ano 2000, infelizmente, continuará a ter um padrão de vida seguramente abaixo dos níveis que todos nós gostaríamos que ele tivesse. E vejamos bem, essas projeções já incorporam resultados ambiciosos dos programas de controle de energia e de maior racionalização e eficiência no seu uso. Na verdade, nós usamos o coeficiente de um para um no crescimento do PIB, com o crescimento de energia, o que é extremamente positivo, se olharmos o desempenho do País nos últimos anos. Só para mencionar o ano de 1990, nós tivemos uma redução de cerca de 4% no PIB, e um aumento no consumo de energia, ou seja, claramente contra essa previsão otimista.

Mas, mesmo incorporando o sucesso de todos esses programas que, aliás, são importantíssimos e devem ser incentivados de todas as formas, mas, com todos esses resultados, nós chegaremos ao ano 2000 com esse nível de consumo, que é claramente baixo para garantir um padrão de vida adequado para os brasileiros.

Novamente olhando o perfil, vamos chegar ao ano 2000, por essa previsão, com a energia elétrica de origem hidráulica e o petróleo espatados, próximos a 33%, 34%, cada um. No entanto, isso pressupõe que os investimentos previstos pela Eletrobrás na área de geração e transmissão de energia elétrica sejam realizados, o que, infelizmente, não tem sido um fato nos últimos anos. Se esses investimentos não forem feitos, evidentemente, a participação da energia elétrica de origem hidráulica será menor e a do petróleo será maior, porque o que dá liquidez a uma matriz energética, aquela que permite aos consumidores terem suas necessidades satisfeitas, se isso for economicamente viável, é o petróleo a única fonte de energia facilmente disponível, evidentemente a um preço conhecido.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) — Advertimos o nosso palestrante que lhe restam 5 minutos apenas.

O SR. HERMAN ZEBER — Obrigado, Sr. Presidente.

O consumo anual per capita de energia elétrica no Brasil, como vocês vêem nesse quadro, também se situa em níveis modestos, próximos dos nossos vizinhos Argentina e Colômbia, pior que Argentina, melhor que Colômbia, mas muito abaixo dos países desenvolvidos. Esse é um fato conhecido. O consumo é de 1.400, 1.500 quilowatts-hora por habitante/ano. Existem

regiões, como o Nordeste, em que esse consumo é, talvez, de 600 quilowatts-hora por habitante/ano.

Para que essas metas, que mencionei há pouco, que a energia elétrica venha a representar 34% na matriz energética brasileira no ano 2000, da atual capacidade instalada de 55.000 quilowatts, precisaríamos chegar a 86.000 megawatts de energia instalada. Evidentemente, isso está previsto nos planos da Eletrobrás. Há investimentos, não só por parte do Governo Federal, mas também por parte de governos estaduais, da ordem de 60 bilhões de dólares. Temos que fazer tudo para que isso seja, realmente, realizado. De outra maneira, poderemos ter maiores problemas ainda na nossa matriz energética.

Infelizmente, uma das fontes de recursos importantes, para que isso fosse realizado, que seriam os próprios meios do sistema elétrico, vem sendo reduzida de forma alarmante pela política tarifária — isso não é nada de novo, vamos ouvir ainda hoje muito sobre isso — mas o fato é que, hoje, praticamos um nível próximo a sessenta e poucos por cento do nível adequado, para permitirmos financiar esse programa de investimento. Em vez de termos o quilowatt-hora por volta de 70 mil, estamos, hoje, pouco acima dos 40 mil, 45 mil. Evidentemente, com essa política tarifária, que já vem, infelizmente, há muitos anos — e é, talvez, a principal razão dos problemas que, hoje, vivemos no setor elétrico — não teremos a menor condição de realizar esse programa. Urgê — e eu sou bastante sensível aos problemas econômicos, inclusive, é claro, aos problemas de controle à inflação — mas, de qualquer forma, urge que voltemos a praticar uma política de preços realistas, senão estaremos, aí sim, condenando o País e, principalmente, os seus cidadãos, a um padrão de vida muito inferior àquele que gostaríamos que tivessem.

Enfim, como estou aqui em nome da ABINEE, sou também da ABDIB, gostaria de mostrar o resultado dessas políticas para o nosso setor industrial nos últimos anos.

Os senhores podem ver que dos investimentos feitos pela Eletrobrás, desde 1980 até o ano de 91, de um nível de seis a sete bilhões de dólares por ano de investimento, fomos caindo, abruptamente, a partir de 86, até chegarmos a um nível de um bilhão e meio, um bilhão e trezentos milhões de dólares no ano passado, ou seja, 25% a menos do que já investimos há alguns anos.

Só para citar um caso interessante, a Telebrás, que investia um sexto do que a Eletrobrás investia, chegou, no ano passado, a investir 2,4 bilhões de dólares e prevê para este ano investimentos da ordem de 3,6 bilhões de dólares, ou seja, o Sistema Telebrás está investindo praticamente o dobro do que o Sistema Eletrobrás está investindo. Quando sabemos que as necessidades do sistema telefônico, do sistema de telecomunicações exigem, como ordem de grandeza, 1% do PIB, a Telebrás está se aproximando do número que, realmente, ela deve investir. No entanto, no caso do sistema elétrico, estamos investindo cerca de um terço, quando muito, do que seria necessário. Com relação à indústria de bens de capital, sob encomenda, em 1990, o faturamento foi da ordem de 9,6 bilhões de dólares. Esses números foram caindo continuamente, por uma coincidência, acompanha muito a curva dos investimentos da Eletrobrás — e chegamos, no ano de 91, a um faturamento na indústria de 3 bilhões de dólares, ou seja, praticamente 30% do que a indústria já faturou há dez anos.

Não preciso mencionar para os senhores o que isso significou de sofrimento, de problemas, para todos os fornecedores. Alguns, infelizmente, ficaram no meio do caminho. Perdemos uma grande parte da nossa força de trabalho — aproximadamente metade — pessoas altamente especializadas, que podiam, e poderiam, estar dando ainda uma alta contribuição ao nosso País. Se não acharmos um caminho rápido de voltar a ter meios de investir no nosso sistema, na nossa infra-estrutura de forma geral, mas, particularmente, no setor elétrico, que tão grande contribuição deu e vem dando ao nosso País, temo que poderemos perder uma das principais indústrias que temos no País. É uma indústria competitiva, é uma indústria que exporta muito, hoje, uma parte significativa da sua produção, tem preços internacionais, tem qualificação técnica e seria imperdável se, por razões políticas, econômicas erradas, não pudéssemos encontrar uma forma de reverter essa situação.

Era o que tinha a dizer. Muito obrigado. (Palmas prolongadas.)

O SR. APRESENTADOR — Senhoras e senhores, devido a problemas particulares, o Exmº Sr. Deputado Sérgio Britto não estará fazendo parte deste evento.

Convidamos o Exmº Sr. Deputado José Carlos Aleluia, da Comissão Mista e Energia da Câmara dos Deputados. (Palmas.)

Gostaríamos também de ressaltar que cada palestrante tem 15 minutos para expor a sua linha de pensamento.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) — Tem a palavra, neste instante, o segundo palestrante, S.Exª, o Presidente da Subcomissão de Energia do Senado Federal, Senador Teotônio Vilela Filho.

O SR. TEOTÔNIO VILELA FILHO — Exmº Sr. Presidente da Comissão de Infra-Estrutura do Senado Federal, Senador Júlio Campos; Exmº Sr. Secretário Nacional de Energia, Dr. Armando Araújo; Exmº Sr. Dr. Herman Zebur, representante da ABINEE, Exmº Sr. Dr. José Augusto Marques, representante da ABINEE, Exmº Sr. Dr. Ricardo Pinto Pinheiro, Diretor do DENA-E; Exmº Sr. Deputado José Carlos Aleluia, representando o Presidente da Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados; Exmº Sr. Dr. Fernando Marques Lisboa, representante da ABDIB, Exmº Sr. Dr. Paulo Godói Pereira, Vice-Presidente da AFEOP, minhas senhoras, meus senhores...

Minhas primeiras palavras sejam para destacar o eloquente significado deste seminário que se reúne em dependências do Congresso Nacional, no reconhecimento explícito de que está o fórum legítimo das discussões políticas e o mais aberto e democrático espaço das negociações sociais.

A indústria de base do país, por seus empresários e lideranças mais expressivas, abrangentes na densidade de sua representação, densas na abrangência de sua legitimidade, acorrem a um fórum essencialmente político para discutir a infra-estrutura nacional de energia, no que entendemos como solene proclamação de que a energia envolve mais que uma feição técnica. Reconhecemos aqui que a energia envolve mais que uma feição política, ela se reveste de uma real dimensão estratégica. E energia não é apenas insumo econômico, mas insubstituível elemento de poder e variável fundamental e estratégica do desenvolvimento.

As ações de Governo nos últimos anos, infelizmente, apresentam uma inquietante contabilidade de déficits crônicos da infra-estrutura de

energia. E, mais ainda, um alarmante passivo de desvios e distorções na política que a preside.

A Política Energética neste País, por exemplo, está a reboque de uma Política de Preços, que deveria antes ser mero instrumento de sua execução. A política de tarifas, ao longo dos anos, foi mero instrumento de Política Econômica para comprimir artificialmente os índices de inflação, mesmo ao preço arriscado do completo e perigoso sucateamento de todo o setor elétrico. A política de preços e tarifas, com subsídios indiscriminados, que reproduzem o mito escandaloso da energia abundante e barata, estimula a improdutividade e o desperdício. As equalizações generalizadas e sem critérios têm funcionado na prática como fator de inibição de novas alternativas energéticas e de caminhos locais de auto-suficiência. É mais barato produzir energia, queimando óleo combustível, a dez por cento do custo real, que procurar soluções locais até mais vantajosas, tanto do ponto de vista econômico como de suprimento energético.

O Brasil tem crininosamente desprezado o caminho da conservação, que não apenas é mais barato e consequentemente mais indicado num momento crítico de falta de investimentos, mas, sobretudo, é o que melhor induz ao avanço tecnológico. O Brasil, ao contrário, insiste no equívoco de que ao aumento da demanda de energia se deve responder com o aumento da oferta, sem se questionar jamais a qualidade do consumo.

Em consequência, para cada ponto percentual de expansão do PIB, necessitamos de 1,2 pontos na expansão do setor — no Japão, sabidamente carente de recursos energéticos, consegue-se o mesmo incremento do produto com o aumento de apenas oito décimos de ponto percentual de crescimento do setor elétrico.

Construímos sem critérios, sob a pressão dos lobbies que canalizam para o suprimento a quase totalidade dos recursos do setor. Temos, no momento, 17 hidroelétricas em andamento, mas falta dinheiro para concluir qualquer uma delas. Temos duas usinas nucleares compradas, mas não concluídas. Temos obras em atraso que duplicam e até triplicam o preço projetado do quilowatt instalado. Falta uma política definida para o setor elétrico. O Governo, sem rumo, parece apenas tatear, com a inconsequência dos irresponsáveis. A política, até aqui seguida, das grandes construções é também um monumento ao desperdício e à ineficiência, à incompetência e ao desmandado. São muitos e crininosamente vergonhosos os monumentos nacionais ao escândalo tupiniquim: o programa de álcool da mandioca, mais de cem milhões de dólares de desperdícios, usina de Porto Primavera, usinas térmicas de Carvão de Jacaré e Jorge Lacerda, usina hidroelétrica de Samuel. O absurdo de 812 milhões de dólares para duas máquinas de 40 megawatts, pior, a obra está paralisada, à espera de mais três máquinas. Por último, o monumento mais visitado da incompetência nacional do setor elétrico: Angra II, um fantástico desperdício de dois bilhões e meio de dólares, um milhão de dólares por dia só de acréscimo de juros.

Mais grave que o desperdício para a política de desenvolvimento de longo prazo é a conclusão irrefutável: faltam recursos para os novos e inadmissíveis investimentos. O orçamento deste ano, cujo capítulo de energia teve o prazer de relatar, propõe para o setor elétrico investimentos inferiores ao de 1991. Estão significativamente aquém do piso mínimo indispensável à manutenção dos serviços em andamento e igualmente muito abaixo dos limites decenais de expansão do setor. Mesmo assim, não há qualquer garantia de que a proposta orçamentária seja de fato executada. No exercício passado, a execução do orçamento situou-se em meros 40 por cento da proposta. Faltam recursos para os investimentos do setor elétrico, como o faltam para as graves carências que se multiplicam em todos os setores da vida nacional. A verdade orçamentária reforça, com eloquência, o que já se percebe com a observação técnica e a análise criteriosa: exauriu-se por completo o modelo do sistema elétrico tal como o temos hoje.

As distorções crininosamente expostas no projeto orçamentário avultam, da mesma forma, na proposta da matriz energética que o Governo apresentou quase furtivamente, com o pudor envergonhado de quem se vê flagrado em pecado mortal. Uma tática desse Governo, no setor energético, aliás, são as atitudes furtivas de quem teme se ver flagrado na inconsequência.

Há soluções crescentemente consensuais para a crise do setor, mas na matriz ou no orçamento, o Governo procede como se a conjuntura fosse de abundância de recursos e de fontes de financiamento.

A recuperação do setor energético passa, em primeiro lugar, por um urgente, inadmissível e abrangente programa de conservação que, sozinho, poderia responder por 1/4 das nossas necessidades adicionais de energia, de uma economia de cerca de dez bilhões de dólares nos próximos oito anos.

A conservação de energia é mundialmente reconhecida como uma opção mais barata que a instalação de novas fontes de suprimento. Mais ainda, muitas das opções de conservação de energia no Brasil apresentam tempo de retorno para o investimento inferior a vinte quatro meses — quando só a construção de uma hidroelétrica, por exemplo, leva pelo menos seis anos. Há grupos econômicos no país e fora dele com interesse em investir no setor como uma terceira parte, à espera, apenas, de uma sinalização política que permita segurança ao investimento e confiança ao investidor.

Segunda: a superação da crise do setor energético exige, mais que nunca, um programa de energias alternativas, como biomassa. Espanta que o Brasil despreze todo o seu formidável potencial energético de país tropical, num momento em que o mundo caminha para a exploração energética da biomassa. Os Estados Unidos, por exemplo, porbõem, pelo programa energético recém-enviado ao Congresso, a substituição diária de cinco milhões de barris de petróleo por combustíveis renováveis — e é considerada tímida a proposta energética do Presidente Bush. O Brasil monta sua matriz quase que exclusivamente sobre o petróleo e a hidroeletricidade, com riscos estratégicos que nenhum País do mundo corre. Hoje, 92% da energia de nossas cidades é de origem hidroelétrica, que poderá entrar em colapso, como o mostram exemplos recentes no nordeste, com uma seca prolongada. Grande parte de nossa energia é importada, ao primeiro sinal de crise no Oriente Médio, por exemplo, convulsiona-se o Brasil por sua incapacidade crônica de reduzir a dependência energética a níveis compatíveis com sua segurança estratégica.

No Brasil persiste, ao contrário, uma completa e absurda descoordenação das ações do Governo em relação, por exemplo, aos óleos vegetais e ao álcool, a principal alternativa de biomassa em exploração energética. O setor alcooleiro economizou para o país, até 1991, cerca de 20,3 bilhões de dólares e representa, hoje, um investimento de cerca de oito bilhões de dólares e uma tecnologia nacional, respeitada além-fronteiras. Mas, apesar de sua importância para a economia como um todo e, em particular, para o setor energético, o setor sofre, com a descoordenação das ações do Governo, entraves quase insuperáveis para o adequado planejamento

de sua atividade. Por determinação do Banco Central, a cana-de-açúcar continua até hoje praticamente sem acesso a linhas normais de crédito rural, tanto na rede bancária oficial quanto na privada. A política de preços aos produtores de cana tem estimulado o desaparecimento dos fornecedores independentes, aumentando brutalmente a concentração do setor, numa reforma agrária ao contrário, o que agrava problemas sociais e cria dificuldades econômicas, como as que obrigam usinas e destilarias a ampliarem suas áreas de cana própria, mesmo sob o risco de insolvência, para manter suas atividades minimamente operacionais. Mais ainda, a própria política de combustíveis varia como o câmbio ao humor dos burocratas: a todo dia se mudam os percentuais de mistura do álcool à gasolina, com repercussões sobre o meio ambiente, mas, sobretudo, sobre a própria política energética do País.

Do ponto de vista político, é cada vez mais inadmissível e urgente a participação da iniciativa privada, não apenas como mera usuária de serviços, mas como parceira de investimentos. Só a efetiva participação do setor privado poderá aportar os recursos que o Estado já não tem. Só este aporte adicional de recursos poderá evitar o colapso que ainda não assumiu proporções mais claras por conta da recessão que hoje sufoca o Brasil e estranquila sua economia.

Há opções múltiplas de participação do setor privado, no investimento ou na autoprodução. Sobre tudo para os setores siderúrgicos, petroquímico e de papel e celulose, para as usinas de açúcar e destilarias de álcool. Lembro, a propósito, que só a utilização do bagaço da cana, através da gaseificação, segundo tecnologia já conhecida pelos brasileiros, poderia responder por 1/4 de nossas necessidades adicionais de energia. Poderíamos, com resíduos hoje desperdiçados, economizar 10 bilhões de dólares em oito anos, com retorno médio até inferior a 24 meses. Mas, apesar do risco de colapso no abastecimento de energia a partir de 1977, especialmente no Sul e Sudeste, nada, praticamente nada se fez para viabilizar o aproveitamento econômico de resíduos agrícolas para a produção de energia elétrica.

A participação da iniciativa privada exige, porém, política tarifária consistente, realista, mais que tudo remuneradora. Exige, somas, principalmente em sua gestão, é preciso ter confiança no sistema existente para cumprir as regras e não para modificá-las ou impô-las ao sabor e ao ritmo de sua própria vontade.

Infelizmente, o Governo desestimula a participação do setor privado, a golpes de arrogância e de autoritarismo. No exato momento em que o Presidente da República acena com o diálogo e o entendimento, no exato momento em que o Congresso e todo o setor elétrico, por seus executivos e técnicos, buscam soluções pactuadas em por isso mesmo duradouras sobre o instituir o confisco compulsório de receitas das concessionárias estaduais, municipais e privadas de energia.

Autoritarismo, incompetência, agressão ao Congresso, involução e retrocesso, contradição prática de tudo o seu discurso. Este, infelizmente, o primeiro saldo, esta, a primeira leitura desse Decreto 409, editado, malandramente, quase às escondidas, às vésperas do ano novo. O Decreto envergonhado provocou no setor energético curto-circuito de efeitos tão funestos que deixaram literalmente em estado de choque as concessionárias distribuidoras de energia elétrica, e, sobretudo, toda a sociedade chamada, até convocada, pelo Congresso Nacional a participar das discussões sobre o modelo energético e a matriz que o sustenta. O Decreto, em sua essência, representa a mais profunda subversão de toda a Política Tarifária de que se tem notícia na história recente do País. Atropela as leis, violenta a Constituição, passa por cima do Congresso e, sobretudo, esmaga todas as possibilidades de colaboração e participação do setor privado nos investimentos públicos de energia. O Decreto transforma, de uma só penada, as concessionárias de energia em meras arrecadadoras de recursos para a Eletrobrás. Em um só artigo, acaba com a Política de Equalização de Tarifas, definida por lei.

A parte a gravidade dos vícios jurídicos, a maior violência do Decreto é o flacamente político.

As causas das inadimplências precisam ser esclarecidas. É importante explicar que a energia de Itaipu é comprada em dólares ao câmbio do dia. Essa mesma energia é posteriormente revendida em cruzeiros por tarifa fixada pelo Governo Federal. Há casos em que vende-se por menos do que se pagou. A nova regulamentação do imposto de Renda, aplicada às concessionárias a partir de 1983, também precisa ser explicada. Era de 6%, passou para 48%. O equilíbrio financeiro do setor elétrico é de solução abrangente e complexa. O Decreto 409 é uma solução simplista, incompleta e inútil.

O Executivo Federal, como poder concedente, sempre foi o responsável, até por força de lei, pelo equilíbrio econômico-financeiro das concessões. Nessa tarefa falhou em dobro, se por um lado utilizou erroneamente as tarifas como instrumento de combate à inflação, por outro promoveu um sistema indutor de ineficiência, e se tornou o avalista dessa imensa crise que vivemos. O poder concedente sempre teve instrumentos para combater as inadimplências e ineficiências, instrumentos como a abertura dos livros contábeis e mesmo a intervenção na administração das empresas, e se não o fez foi por falta de autoridade, vontade política, ou por reconhecimento por parte da culpa.

No ano passado, o Senado, por sua Comissão de Infra-Estrutura, promoveu aqui mesmo nesta casa um abrangente seminário sobre política de preços e tarifas de energia. Em outubro, o Congresso, pela subcomissão de energia do Senado, pela Comissão de Energia da Câmara, promoveu seminário ainda mais amplo sobre o modelo institucional do setor elétrico. Nas semanas subsequentes, realizou aqui audiências públicas com todos os representantes do setor elétrico, para reunir e sobre as relações institucionais do setor. O Governo foi convidado para todos os eventos. A Secretaria Nacional de Energia compareceu ao Plenário sobre o modelo elétrico, com uma proposta acabada, infensa à discussão, fechada à negociação e ao entendimento. A proposta do Executivo foi rejeitada quase unanimemente em todo o País. A vingança à rejeição ao arbítrio foi o Decreto 409. Violentou-se, no episódio, o Congresso. Violentou-se a sociedade inteira que aqui se reuniu no foro legítimo da discussão dos problemas do setor elétrico. Esmagou-se a tentativa de se buscar a compatibilização entre interesses conflitantes, alguns até excludentes, mas legítimos todos eles. Fechou-se, sobretudo, pela falta de visão a única porta aberta para a viabilização dos urgentes, inadmissíveis investimentos do setor elétrico.

A violência política não nos fará desistir, como o prova a realização deste seminário. O Congresso, que no passado resistiu à prepotência

dos Generais, resistirá hoje à arrogância dos burocratas. Na Comissão de Infra-Estrutura, na Subcomissão de Energia do Senado, vamos continuar como fórum do debate político e espaço aberto da negociação social.

Continuaremos, por isso, a ouvir a sociedade, por todos os seus setores. O setor energético, sozinho, representa historicamente, quarenta por cento dos investimentos federais. A Política Energética condiciona, naturalmente, a Política Industrial, e a própria Política Global de Desenvolvimento do País dependerá de seus rumos. Continuaremos a cobrar, daí, a montagem de uma nova matriz energética que permita um novo modelo energético em substituição ao anterior, reconhecidamente exaurido. Continuaremos a cobrar uma Política Energética que atenda às aspirações do país e aos desafios do seu desenvolvimento. Continuaremos a cobrar do Governo espaços de discussão e participação. Temos consciência de que a questão da energia não é tarefa apenas do Governo, mas missão que exige da sociedade inteira não apenas desafios e êxito, mas também a colaboração decidida e, sobretudo, a participação construtiva.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Com a palavra o terceiro palestrante do painel "A Estrutura da Energia", Sr. Ex^a, Dr. Armando Ribeiro de Araújo, digníssimo Secretário Nacional da Energia.

O SR. ARMANDO RIBEIRO DE ARAÚJO - Exmo. Sr. Senador Júlio Campos, Presidente da Comissão de Infra-Estrutura do Senado; Exmo. Sr. Senador Teotônio Vilela Filho, Presidente da Subcomissão de Energia do Senado Federal; Exmo. Sr. Deputado José Carlos Aleluia, Presidente da Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados; Dr. Herman Zeber representante do ABINEE; Dr. José Augusto Marques, representante da ABINEE; Dr. Ricardo Pinheiro, Diretor do DINEN; Dr. Fernando Marcos Uboa, da ABDIB; Dr. Paulo Godói Pereira, vice-Presidente da APCOP.

O Governo do Presidente Collor incomoda. Incomoda porque modifica, porque propõe mudanças, porque vem com uma política energética baseada em quatro pontos que muitas das pessoas e, principalmente, o corporativismo existente no País, seja nas empresas privadas, em alguns casos, e, principalmente, nas empresas estatais, reagem por seu corpo e por seus portavozes. Mas isso é necessário, porque precisamos modificar este País. E esses quatro itens da política energética do Presidente Collor realmente incomodam porque são: Primeiro, a rutura de monopólios.

Qual o Governo deste País, nos últimos anos, que teve a coragem de propor a rutura de monopólios, a rutura de reserva de mercado, seja privado ou estatal?

E o modelo novo do setor elétrico nacional da Secretaria Nacional de Energia, que tenho a honra de secretariar, em nome do Governo Collor, tem proposto a discussão aberta para a sociedade brasileira de forma participativa em todos os cantos deste País. E tenho tido o prazer e a honra de me encontrar com diversos Senadores e Deputados desta Casa nas diversas audiências que tenho feito e nas diversas discussões promovidas.

O segundo item, como disse, então, é a rutura da reserva de mercado. Mas isso incomoda, porque tira privilégios. Mas isso é moderno, porque introduz o quarto item da política energética do Governo Collor, que é a introdução da competitividade para a obtenção da eficiência.

Estes são quatro itens muito importantes e muito inovadores. Essa política de abertura total, de introdução da competitividade, de abertura para o capital privado nos investimentos do setor elétrico, deve, porém, ser uma abertura que não seja somente um faz-de-conta, porque seria muito tranquilo, muito simples fazer-se uma lei, porque a lei atual já permite ao setor privado investir no setor elétrico. Não nos esqueçamos que a nossa lei é a mesma de quando existia o grupo AMFOP e o grupo da Ligth-Brascan no País. A legislação não foi mudada.

Então, em termos legais, é o que temos aí, e convivemos com várias empresas privadas no País hoje.

Vejam, por exemplo, a figura impoluta do ex-Ministro Camilo Pena, que hoje faz parte do conselho de administração de uma das empresas privadas de energia elétrica neste País.

E por que o privado não investe mais? Por alguns motivos históricos de queda de tarifa e por outros motivos de reserva de mercado, de muitas empresas, todas elas estatais, sejam federais ou privadas. Reserva de mercado tanto na geração quanto na distribuição.

E por que a nossa proposta incomoda o Governo Collor? Porque ela expõe todos à competitividade; só farão as obras aqueles que forem mais eficientes, aqueles que tiverem menores custos.

Porém, não simplesmente uma licitação, como muitos falam, para as próximas usinas.

Tive a honra de participar de uma reunião da Comissão de Minas e Energia da Câmara - e aqui está o Deputado José Carlos Aleluia, que também estava presente nessa mesma reunião - que discutiu a participação do setor privado no setor elétrico nacional. Nessa reunião eu disse que, nas condições atuais, ou mesmo com licitações para usina, muito dificilmente eu veria condição de o setor privado vir a participar do setor elétrico brasileiro. E por quê?

Primeiro, porque ele vai depender de uma tarifa a ser fixada pelo Governo. E como bem disse o Senador Teotônio Vilela, a tarifa tem sido utilizada como arma política para o controle da inflação.

É verdade, e é estranho um membro do Executivo dizer isso. É verdade, mas não é deste Governo. Essa é uma verdade de 20 anos. Aí estão as tarifas dos últimos 20 anos.

Portanto, as críticas feitas sobre o problema da tarifa são válidas, mas não são deste Governo, são deste País. É isso que temos que discutir, e não simplesmente fazeremos discursos inflamados, como este que estou fazendo agora, jogar pedras uns nos outros, mas sim nos unirmos e acharmos uma solução para esse problema.

Nunca se fala dos investimentos. Realmente, como consequência da queda das tarifas, os investimentos diminuíram. De 1981 até o ano passado, nós involuamos de seis a sete e até oito bilhões de dólares de investimentos por ano para algo ao redor de quatro bilhões de dólares por ano.

Esta dupla face da moeda, dos investimentos e das tarifas, tem levado a uma inadimplência a um endividamento muito grande no setor elétrico. Há dez anos, e cada cruzeiro despendido no setor elétrico, praticamente 30 centavos iam para pagamento de serviço de dívida e 70 centavos para investimento.

Hoje, praticamente, a cada cruzeiro despendido, 90 centavos deveriam ser destinados a serviço da dívida. Nem sempre o são porque, por vezes, nem se pode pagar a dívida.

Isto levou algumas empresas, que detinham o caixa na mão, a usufruir desse poder de ter o caixa na mão, para financiar-se à custa das empresas que geravam energia elétrica. E por coincidência, num ano letivo.

Se olharmos o ano de 1990, veremos que historicamente o grupo Eletrobrás tinha investimentos da ordem de 3 bilhões de dólares, somados aos investimentos em Itaipu, que davam investimentos, no grupo federal, da ordem de 4 bilhões de dólares ao ano - e, coincidentemente, repito, no ano de 1990, ano de eleições estaduais, o grupo Eletrobrás, por falta de recebimento, só pôde investir 1 bilhão e 700. Isto porque as tarifas estavam baixas. Mas é estranho porque, quando olhamos a tabela relativa às empresas estaduais, verificamos que nesse mesmo ano os investimentos deram um pulo para cima de quase 4 bilhões de dólares, quando antes, historicamente, ficava ao redor de 3 bilhões de dólares.

Reclamar das tarifas apenas é sofisma, para não usar palavras indecoráveis. A verdade é que quem tem o caixa na mão tem o poder, e não pode, porque este Governo não admitirá que se usufrua deste poder para descumprir o que a lei determina. Daí a edição do Decreto nº 409, que só foi furtivo para quem não trabalhou no dia 31 de dezembro.

Portanto, quando tem o caixa, pura e simplesmente, porque dispõe desse poder, usufrui disso para não pagar as contas que são devidas, está agindo erradamente. Pode ser que digam que estou sendo muito rígido, que o Governo Federal poderia ter negociado. E negociou. Negociou, fez acordos que, infelizmente, não foram cumpridos. Estamos negociando. Continuamos negociando e vamos negociar sempre. Queremos que seja feito um acordo. Entendemos que a tarifa não permite o pagamento integral em alguns casos. Estamos abertos a discutir. Essa abertura sempre houve e vai continuar a haver. Vamos chegar a um acordo, porque temos certeza de que todos estamos na intenção de resolver o problema. Digladarmos-nos simplesmente, jogamos pedras uns nos outros não resolve o problema. O que resolve o problema é o diálogo, e é isso que vamos fazer.

No que diz respeito ao setor elétrico nacional, pergunto: por que chegamos a essa situação? Se olharmos para os últimos 20 anos, veremos que o crescimento do setor elétrico foi notável. Alerto para algumas experiências que temos tido oportunidade de verificar.

Tive a oportunidade, em outubro do ano passado, de estar presente a uma conferência em Washington, uma reunião de todos os centros de pesquisa de energia elétrica dos principais países do mundo, para discutir vários aspectos. Um deles era o crescimento da energia elétrica no mundo. Para minha surpresa, todos os países prevêm um crescimento de energia elétrica muito forte, apesar das campanhas de conservação e apesar do consumo de energia, em alguns deles, ficar constante. Há, em todos os países, mudanças de outras formas de energia para a energia elétrica. Em alguns países isso ocorre como consequência das restrições ambientais, prevendo-se, inclusive, mercado de energia elétrica adicional, por força dos problemas ambientais, para vitrificação de cinzas.

Há, no Brasil, uma discussão muito grande sobre a nossa matriz. O Governo editou um documento de reexame da matriz energética nacional, preparada por um grupo. Evidentemente não poderíamos juntar todos os presentes para preparar um relatório dessa natureza. Foi preparado por um grupo. Foi editado e distribuído. Na própria exposição de motivos, enviada pelo Ministro João Santana ao Presidente Collor - foi aprovada por ele - prevê-se que, após essa distribuição, a revisão da matriz seja discutida. Queremos receber da sociedade a retroalimentação de que precisamos para a revisão desse documento. Pensamos em promover um seminário para a rediscussão desse assunto. Na última reunião do Fórum Nacional dos Secretários de Energia dos Estados, o qual tenho a honra de presidir, já nos comprometemos a, no mês de abril ou maio deste ano, executar esse seminário para discussão desse documento de reexame da matriz energética nacional.

Portanto, indicar que o Governo não tem uma linha na área da matriz energética não corresponde à realidade dos fatos.

Estão muito claras, na exposição de motivos, as diretrizes da nossa matriz energética. Elas são, em primeira instância, um incentivo forte à conservação de energia. Daí por que o decreto do Presidente da República institucionalizou, como organismo federal, o Programa de Conservação de Energia Elétrica - PROCEL, e criou o Programa de Conservação na Área de Petróleo e Gás - CONPET. Por isso criamos grupos de trabalho na área do gás natural, para que ele possa ter maior participação na matriz energética nacional, incluindo todos os Estados. Estamos tendo discussões sobre a importação de gás natural da Bolívia, Argentina, Peru, para a maior participação do gás natural na matriz energética nacional. Liberação do gás natural para a frota de ônibus e táxis; implantação de gás natural nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo fazem parte da série de providências tomadas no espaço de um ano. Há uma definição muito clara, deste Governo, com relação a Angra: retomar as obras de Angra II, para sua conclusão, e não retomar as obras de Angra III. Tudo isso faz parte da exposição de motivos aprovada pelo Presidente Collor nesse documento.

Concluindo, no âmbito do setor elétrico, nos últimos anos, o esforço feito foi muito grande. Multiplicamos, em vinte anos, em 5 vezes a capacidade instalada. A estrutura de tarifas, que acabamos de mostrar, evidentemente levou ao endividamento muito forte das empresas. Esse endividamento ocasionou o sofrimento de muitos, principalmente os da ABINEE e ABDIB, porque parte desse endividamento é com os fornecedores de equipamentos e de serviços para nossas empresas. Felizmente, através de uma negociação muito dura, conseguimos um equacionamento para o pagamento.

Os que criticam o setor elétrico têm razão. O nosso modelo é muito antiquado. Necessita ser reformulado. Daí por que a Secretaria Nacional de Energia, não com uma proposta fechada, mas com uma proposta completa, trouxe à discussão da sociedade brasileira não um pedaço de solução, mas uma solução completa; não uma solução fechada, mas uma solução abrangente, uma solução aberta, que introduza no setor elétrico a competitividade, no qual deve permanecer e progredir aquele que for eficiente. Muito obrigado (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE - Senhoras e senhores, as perguntas poderão ser entregues às recepcionistas. Todas elas serão repassadas ao moderador. Caso uma pergunta não seja respondida por falta de tempo, os organizadores irão encaminhá-la aos membros da Mesa para uma resposta posterior. Qualquer pergunta deve ser encaminhada à recepcionista. Enviaremos ao moderador.

A partir de agora, cada debatedor terá 5 minutos para expor a linha de pensamento.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Com a palavra o primeiro debatedor, Dr. Ricardo Pinto Pinheiro, Diretor do DNAREE.

O SR. RICARDO PINTO PINHEIRO - Sr. Presidente da Mesa, Senador Júlio Campos; Srs. Palestrantes, convidados, senhoras e senhores:

O Secretário Nacional de Energia, Dr. Armando Ribeiro de Araújo, apresentou o Estado da Arte atual e as perspectivas do setor elétrico brasileiro; o Senador Teotônio Vilela Filho, Presidente da Subcomissão de Energia do Senado, e o Dr. Herman M. Wever, da ABINEE, representando a iniciativa privada, abordaram aspectos correlatos da maior importância. Cabe-me aqui, neste honrosa oportunidade de falar a tão ilustre Plenário, discorrer rapidamente, nos limites do tempo concedido, sobre o trabalho que estamos empreendendo no Departamento Nacional de Águas e Energia Elétrica, o DNAEE, dentro do enfoque do tema desta Mesa.

As DNAEE compete, como órgão do poder concedente, neste caso a União, aplicar os institutos regulamentares das leis e demais atos que regem o uso das águas e da geração de energia elétrica no País.

De acordo com as diretrizes do Governo Collor, vem atuando seriamente e severamente, na aplicação dos dispositivos legais, porém sempre no intuito de dar continuidade às ações voltadas para a melhoria dos serviços públicos de energia elétrica, de modo a garantir o atendimento da demanda, como elemento fundamental da infra-estrutura básica do desenvolvimento nacional.

Neste particular, seguindo orientação do Sr. Secretário Nacional de Energia, desenvolvo, no momento, várias atividades, sobre as quais permito-me dar algumas informações.

No que se refere ao trato da questão legal, quero especificar algumas de nossas medidas.

O Senhor Secretário referiu-se, de forma detalhada, à proposta de novo modelo institucional do setor elétrico que o Governo Federal vem elaborando, sob sua coordenação geral. O DNAEE esteve e está vivamente empenhado em contribuir para a implantação desse modelo. Para isso, colaboramos intensamente com o Senhor Secretário, analisando com ele as idéias propostas em todos os debates e oportunidades em que os diversos segmentos da sociedade participaram. O modelo surgido está praticamente concluído, modelo esse que fatalmente propiciará a que o País entre definitivamente na modernidade que a Nação tanto anseia e o Presidente Fernando Collor luta para atendê-la. Os traços da competitividade, da eficiência e transparência das concessionárias e da isenção e neutralidade do poder concedente estão nele - todos - contemplados.

Por outro lado, enquanto a proposta não tiver, aqui, no Congresso Nacional, obtido seu consenso, de maneira a introduzir seu arranjo solucionador estrutural ao setor elétrico, pretende-se que ações mais urgentes, de conteúdo conjuntural, sejam também empreendidas. Uma das principais refere-se à Portaria nº 54, que assinamos em 21 de fevereiro passado, regulamentando o Decreto-Lei nº 409, de 30 de dezembro de 1991.

Por esse Decreto, o Governo Federal, em uma atitude coerente, moderadora e firme, criou, sem arranhar os conceitos legais preexistentes, novo mecanismo, a receita de transferência, relativa à cobertura de encargos e obrigações de solidariedade das concessionárias, tais como: reserva global de reversão, compensação financeira pela geração hidrelétrica, suprimento de eletricidade entre concessionárias, incluindo a originária de Itaipu, e cotas de consumo de combustível fóssil para geração elétrica em todo o País. Com este Decreto, reconhece-se, na realidade prática dos fatos, o que, desde a edição da Lei de Itaipu, em 1973, a doutrina legal setorial apontava. Embora o instituto da concessão, na visão permanente do Código de Águas, seja de caráter Intuitus Personae, ou seja, é dada em consideração exclusivamente à pessoa concedida, a Lei de Itaipu reconheceu as interligações físicas dos sistemas elétricos destas concessionárias; e outros diplomas legais instituíram os mecanismos vários de integração e solidariedade econômico-financeiras intrasetoriais. Ao editar o Decreto, o Presidente da República, com visão moderadora dos interesses, sanciona o caráter unitário e monolítico da geopolítica nacional.

Pois bem, senhoras e senhores, tendo o DNAEE recebido delegação para regulamentar referido Decreto, ao emitir e publicar a Portaria nº 54 referida, passo o setor a ter um mecanismo prático, discriminando nas contas de energia elétrica dos consumidores de todo o País, já a partir do mês de abril entrante, a receita de transferência, que - se espera - resolverá, em definitivo, o agudo e generalizado quadro de inadimplência intra-setorial.

Ainda no trato da questão legal, o DNAEE tem contribuído, de forma inequívoca, para dois aspectos muito importantes para a expansão da infra-estrutura energético-elétrica. A primeira contribuição refere-se ao estudo abrangente e estimulante de mais de cem propostas de quase todos os segmentos econômicos da iniciativa privada, interessados em participar - de diversas formas, como autoprodutores, cogeneradores e investidores - da oferta e da expansão de eletricidade no País. Tais propostas superaram, juntas, a uma ampliação de mais de dois milhões de quilowatts da capacidade instalada nacional, correspondendo a uma participação financeira no desenvolvimento do setor de cerca de dois bilhões de dólares nos próximos 6 a 8 anos. É interessante registrar que alguns dos empreendimentos propostos correspondem a execução de usinas hidrelétricas e termelétricas que estando previstas no plano de expansão do setor elétrico, ao serem realizadas pela iniciativa privada, atenderão ao mercado e aliviarão a situação econômico-financeira das empresas estatais.

Tendo em vista, entretanto, o que estabelece o Código de Águas e a legislação vigente sobre a outorga de concessões para a produção de energia elétrica para uso de autoprodutores, e considerando a diversidade de concepções que vêm sendo apresentadas com vistas a formação de associações empresariais capazes não só de absorver o produto da geração de energia, mas também arcar com os investimentos necessários, o DNAEE vem analisando como ampliar o conceito de autoprodução e quais as formas associativas empresariais que podem ser aprovadas, mesmo antes da reforma institucional proposta pelo Poder Executivo.

A segunda contribuição refere-se a sua participação na proposta de regulamentação do Artigo 175 da Constituição Federal, que dispõe sobre a necessidade de licitação na outorga de novas concessões para fins de serviços públicos de energia elétrica. De acordo com esse dispositivo constitucional, caberá ao DNAEE a responsabilidade de fazer realizar as licitações, os contratos e a fiscalização da execução dos empreendimentos.

No que diz respeito ao trato relativo às bases para infra-estrutura do desenvolvimento nacional, tenho a indicar algumas outras medidas tomadas por nós, em sintonia com as orientações governamentais superiores.

A primeira delas é a implantação, iniciada no ano passado, do plano especial e melhoria da eficiência do setor elétrico brasileiro, o PMS, em pleno andamento, que consiste na melhora da eficiência interna global do setor elétrico, mediante adoção de ações das quase sessenta concessionárias de serviços públicos de eletricidade, por meio de projetos de alcance interno em cada uma.

Esse programa contribui para o subprograma setorial de qualidade e produtividade, SSQP, que tem como objetivo congregar os esforços de toda a cadeia produtiva envolvida na indústria de energia elétrica, como os empreiteiros, projetistas, fornecedores, concessionários e consumidores, para superar os entraves institucionais que afetam seu desempenho.

O PMS insere-se no amplo esforço do Governo Federal de busca de modernidade, por meio da promoção da qualidade e produtividade, com vistas a aumentar a competitividade dos bens e serviços produzidos no Brasil.

Quero dar relevo a outra ação nossa que é o programa de revisão tarifária. Este programa foi criado há pouco mais de um ano; é trabalho prioritário e visa a realizar revisão completa nas estruturas de tarifas de fornecimento de eletricidade para consumidores finais e de suprimento entre concessionárias.

O programa de revisão tarifária conta com a participação de cerca de cinquenta técnicos - representantes das Eletrobrás, empresas concessionárias, associações de classe de consumidores e organismos colegiados do setor elétrico. O prazo previsto para se concluir os trabalhos é dezembro de 1992, esperando-se contar, entretanto, ao longo do ano, com resultados intermediários, de maneira a alcançarmos seus objetivos específicos.

Outra medida de grande repercussão setorial diz respeito à criação do que se convencionou chamar de CCC nacional. Em agosto do ano passado, o Senhor Ministro João Santana assinou a Portaria nº 179, estendendo os mecanismos de rateio das contas de consumo de combustível, de origem fóssil, de forma a absorver os dispêndios de geração termelétrica não só dos sistemas interligados como dos sistemas isolados da região amazônica. Depois de diversas negociações e aprofundados estudos, o DNAEE, em conjunto com a Centrais Elétricas Brasileiras S.A. - Eletrobrás, implantou a nova sistemática. Tal medida propiciará a que os encargos adicionais relativos ao maior custo da geração termelétrica na Amazônia sejam repartidos de forma ponderada, para todo o resto do país, onde este consumo é bastante reduzido, em face do absoluto predomínio das usinas hidrelétricas nos sistemas interligados.

Ainda no trato das bases da infra-estrutura do desenvolvimento nacional, quero realçar medida de grande impacto positivo para as concessionárias do setor elétrico e para a economia nacional. Trata-se de proposta do DNAEE do novo limite e nova forma de cálculo da compensação relativa nas faturas dos consumidores finais de médio e grande porte, que se encontra em análise nas instâncias superiores do Governo Federal.

A proposta, elaborada por grupo de trabalho - coordenada pelo DNAEE e composto por representantes das Eletrobrás, da FIESP, ABINEE, ABRACE e de órgãos colegiados do setor elétrico - apresenta elevação do limite de fator de potência das cargas elétricas consumidoras, com gravame, para noventa e dois por cento, em vez dos atuais oitenta e cinco por cento, no que segue geral tendência internacional. As primeiras simulações técnicas estimam que, após a implantação do novo limite e sua sistemática aplicação, serão liberados cinco mil gigawatts-hora por ano para utilização como energia ativa, correspondentes a uma capacidade instalada de mil megawatts, ou seja, à implantação de uma usina hidrelétrica de grande porte no país.

Esse é um programa de conservação de energia em andamento, que estamos realizando.

Eu concluiria a minha participação, Sr. Presidente, deixando registradas e ressaltadas as palavras-síntese do futuro desenvolvimento do setor elétrico brasileiro: atratividade e livre concorrência, com estímulo à competitividade. A atratividade para negócio de produção de eletricidade virá com o estabelecimento de regras claras para os novos agentes do setor privado.

A livre concorrência será implantada para qualquer modalidade de investimento, quer seja de autoprodução, geração, co-geração, geração independente sob o regime de subcontratação, leasing ou, ainda, com a formação de novas empresas concessionárias de geração elétrica, conforme mencionado pelo Sr. Secretário de Energia.

A competitividade virá também ao nível da distribuição, não só pelas licitações de novas áreas a serem concedidas, quanto pela co-participação com os Poderes Públicos Estaduais no estabelecimento das tarifas aos consumidores finais de energia elétrica.

Ao lado destes marcos conceituais, tenho a convicção - e estou lutando bastante para isso - de que o órgão regulador dos serviços concedidos de eletricidade no País se faça cada vez mais forte, eficaz e isento, sempre com o objetivo de defender os interesses legítimos da sociedade brasileira.

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Lembramos aos senhores participantes que já podem dirigir perguntas à Mesa Diretora.

Com a palavra segundo debatedor, Deputado José Carlos Aleluia, da Comissão de Minas e Energia da Câmara Federal. S. Ex. dispõe de 5 minutos para o seu pronunciamento.

O SR. JOSÉ CARLOS ALELUIA - Sr. Presidente, Senador Júlio Campos; Exmo. Sr. Senador Teotônio Vilela; Exmo. Sr. Deputado Marcos Lima; senhores componentes da Mesa, minhas senhoras e meus senhores.

O Ministro da Educação, Professor Goldenberg, em artigo publicado em o Estado de S. Paulo, no dia 27 de julho de 1989, intitulado Energia e a Campanha Eleitoral, afirma, de maneira muito própria, o seguinte:

"Um exemplo notório da falta de conteúdo das campanhas eleitorais é a ausência completa de qualquer discussão sobre o problema energético."

Ora, o que o atual Ministro da Educação colocava naquela época era pura verdade. Nenhum dos concorrentes à eleição levou a questão energética ao patamar de questão importante no País. Concluímos, através desta reunião, que ainda é verdade.

O que aconteceu com o atual Governo? O primeiro passo foi reduzir a importância da questão energética, simplesmente eliminando a presença do Ministério das Minas e Energia. Acabou o Ministério das Minas e Energia. Para completar, nem sequer colocou um expert na área de energia. No atual Governo, não tivemos a presença de um expert, e para completar, dispensou os poucos experts que haviam nesse setor. Entregou o setor energético brasileiro ao léu da reforma administrativa, feita por pessoas que desco-

nheciam o governo e a política energética nacional. Portanto, é uma pura verdade, o que estou dizendo, e acredito que ninguém venha discordar.

Vamos olhar agora para o nosso Congresso Nacional. Tirando o grande esforço do Senador Teotônio Vilela, o interesse do Deputado Marcos Lima e o meu, e a presença do Presidente da Comissão de Infra-Estrutura, Senador Júlio Campos, ninguém veio aqui, ninguém considera a questão energética relevante neste País, pensamento diferente dos Estados Unidos, da Europa, do Japão e dos países desenvolvidos. A imprensa, provavelmente, não está aqui por quê? Porque vivemos numa crise econômica tão profunda, numa crise social tão estonteante e numa crise moral tão triste que eles, provavelmente, estão à cata de ex-Ministro que esteja às voltas com a polícia.

Se aqui eu tivesse um ex-Ministro, como esteve ontem, a portas fechadas, para ler títulos escabrosos da história nacional, a imprensa estaria aqui para registrar. Os Deputados estariam no foco da luz. Essa é uma realidade da qual ninguém pode fugir, Senador Teotônio Vilela, nosso País não considera energia um fato importante.

Tenho que comemorar o momento em que o Executivo decidiu colocar o Dr. Armando na Secretaria Nacional de Energia. Mudaram as coisas. Por isso, preocupo-me quando vejo divergências à posição de V. Ex.^a, Senador Teotônio Vilela, que é um batalhador nesse Congresso, nessa questão energética. V. Ex.^a e o Dr. Armando são esperanças de que possamos trazer para esta Casa e para este País a questão energética para o primeiro nível dos problemas nacionais.

Esta é a principal mensagem da minha fala não preparada, mas que é fruto do sentimento desta reunião. V. Ex.^a tem o dever de buscar o bom entendimento, o bom debate, de convocar essa comunidade que aqui está: empresarial, técnica, enfim, as pessoas interessadas na questão, para trazerem o assunto energia à discussão para, na busca do estabelecimento de uma política energética para este País, que no meu entendimento, é urgente.

Tão logo saíamos da profunda crise econômica, que recolocamos rapidamente as questões nacionais dentro de uma ética melhor do que a que está analisada hoje e retomamos o desenvolvimento. Vamos recuperar o tempo em que não se tratou da questão energética nacional.

Querida, além dessa menção inicial, fazer referência a alguns pontos que foram colocados pelos expositores que me antecederam. Um deles, é a questão da concessão do serviço público, ou seja, da privatização. O Congresso está faltando, o Congresso é um dos faltosos. O Poder Executivo colocou e negociou, através de suas lideranças, como um dos projetos a serem tocados neste ano, a questão da regulamentação das concessões no serviço público. Isso não é só para energia. Particularmente, considero esse um dos principais projetos a serem votados no Congresso, este ano.

Nós estamos parados desde o dia 15 de fevereiro, discutindo como é que se vota o Decreto nº 147 porque isso dá ibope. Infelizmente, nós andamos pela luz da televisão.

Aqui fica minha total concordância com aqueles que defendem a participação da iniciativa privada no setor energético nacional, a minha total concordância com a orientação que a Secretaria Nacional de Energia quer colocar, no sentido de tornar o monopólio menos imperial — digamos assim — tornando as reservas de mercado menos reservas e permitindo que o setor energético nacional possa ser mais competitivo.

Torna-se necessário que o Secretário e a sua equipe tenham forças para fazer com que esse setor seja competitivo e, nesse sentido, não pode desprezar a mão-de-obra qualificada. Não me refiro aos que têm sido desligados porque não são competentes, mas sim a não se colocar gestão profissional nas empresas energéticas brasileiras. Não é sempre que se tem a gestão profissional nas empresas energéticas brasileiras. Isso vem de há muito, neste governo. Não é razoável — e conheço 777 or elétrico brasileiro — que se despreze o 77777 pelo menos de homens como Mário Berenguer, (condes Brito, como o Ministro que nos dá o 7777a sua presença, o Ministro Camilo Pena, como 777777 da Light, não sei se está exercendo 777777 de Conselho, o Dr. Tólio, e como outros que têm sido substituídos nos Conselhos por que nada têm a ver com isso e nada podem contribuir. Portanto, para melhorar tem que se fazer o jogo franco; competitividade se consegue com gestão competente, e as empresas estatais brasileiras ainda não descobriram isso. O Governo Collor também não descobriu. Eu sou do PFL, é bom saber. Apóio o Governo do Presidente, apóio seu programa de modernização do País, mas tenho o dever de fazer as restrições que entendem devem ser feitas.

Quero dizer, só para finalizar, não pretendo me estender muito, que essa questão do confisco que foi tão discutido, o Decreto nº 409, se não me falha a memória, sobre inadimplência. O Governo ao editar o decreto praticou um ato de fraqueza. Já disse isso ao Secretário. Foi uma demonstração da falta de poder para dar cumprimento à concessão.

Foi um ato de fraqueza provocado pelo comportamento indevido da grande maioria das empresas estaduais de eletricidade. Ontem, fiz uma denúncia do plenário da Câmara dos Deputados. Sr. Secretário, quero pedir a V. Ex.^a e ao Diretor do DNAEE um empenho no sentido de fazer com que as empresas paguem aos pobres municípios. Os royalties de energia elétrica que são pagos pelos senhores pelos consumidores, estão sendo retirados pela Itaipu-Binacional, até por empresas federais; pela Eletrobrás que não paga há 6 meses, e pela Itaipu que deve mais de 34 bilhões de cruzeiros sem correção. Estão lesando os municípios e os Estados brasileiros.

Não é assim que se faz um setor eficiente. Os municípios colocaram nos seus orçamentos, os Estados colocaram nos seus orçamentos e precisam receber o que lhes é devido. Está havendo um lesão, está havendo um calote aos municípios. Portanto, as empresas que passavam calote na Eletrobrás, estão passando calote também nos municípios e nos Estados. Acho que pagam uma parada um pouco maior. A Câmara dos Deputados e o Senado Federal têm que exigir. Eles foram votados nos municípios. Que sejam cumpridos os pagamentos que são poucos, são irrisórios em relação à arrecadação das empresas.

A Eletropaulo não paga. A maior é a Itaipu e não paga; depois, a Eletrobrás; e, em seguida, a Eletrobrás. É fundamental que se faça um setor sério. Esse decreto aparentemente é absurdo, mas eu o apóio. Secretário porque ele foi feito num momento de fraqueza do Governo, para tentar fazer com que o setor volte a funcionar. Foi Presidente da CHESP e muitas vezes tinha dificuldade para pagar a folha porque as empresas entendiam que não deviam pagar. No meu tempo o Ceará não pagava. E aí, Senador Teotônio Vilela, V. Ex.^a que é do PSDB, tem que usar como trunfo do seu partido. Eu não sou do PSDB.

O Governador do Ceará, do PSDB, fez com que a empresa do Ceará fosse uma empresa bem gerida e hoje paga. Esse é um exemplo para o PSDB. Não precisa ficar inventando lorota, como um partido semana passada que ficou

querendo dizer que fazia obras baratas, simulando orçamentos em comparação com o Xingó. Aquilo não, aquilo é chulo.

O partido de V. Ex.^a tem um trunfo para mostrar que é a administração do Governo do Ceará, do Governador Tasso Jereissati fez no setor elétrico.

Sr. Presidente, muito obrigado e desculpe-me se me estendi muito. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) — Concedo a palavra ao último debatedor deste painel, Dr. Fernando Marques de Lisboa, representante da ABDIB. V. Ex.^a dispõe de 5 minutos.

O SR. FERNANDO MARQUES LISBOA — Exm.^a Sr. Senador Júlio Campos, Presidente da Mesa; Exm.^a Sr. Armando Ribeiro de Araújo, Secretário Nacional de Energia; Exm.^a Senador Teotônio Vilela; Exm.^a Deputado José Carlos Aleluia; demais componentes da Mesa:

Por ser o último debatedor deste painel, procurarei ser o mais sucinto possível, fazendo uma pequena análise do que entendi como conclusões e providências que podem ser tiradas das apresentações e dos debates aqui hoje procedidos. Debates esses que contam com a participação do Executivo, do Legislativo e da iniciativa privada.

Desnecessário dizer da importância do setor. A importância do setor elétrico é intrínseca não só pelo produto que fornece, mas como indutora do desenvolvimento da indústria e da engenharia brasileira. Tenho certeza, nobre Deputado José Carlos Aleluia, que o Congresso Nacional, os Srs. Parlamentares, têm consciência dessa importância do setor. Não posso realmente explicar a exigua presença dos mesmos aqui.

Fica clara a necessidade de continuidade de investimentos no setor. Ficou claro que o modelo estatal, válido no passado, hoje está esgotado. E ficou claro que a participação da iniciativa privada é desejável.

Com todo esse conhecimento, com esse diagnóstico feito, por que nós continuamos nos debatendo e não conseguimos ir em frente, pelo menos na velocidade que se desejaria e que seria necessária aos investidores no setor elétrico para o desenvolvimento brasileiro?

Na minha opinião, só vejo a possibilidade de incremento de investimentos na área de energia para fazer face ao desenvolvimento brasileiro, na retomada do crescimento, que tenho, que tenho certeza que ocorrerá a partir dessa fase difícil que nós todos estamos vivendo, desse ajustamento econômico. Mas, que virá, certa e seguramente, a partir do próximo ano. O que é necessário, então, fazer face aos investimentos necessários a área de energia?

A meu ver, há alguns ingredientes básicos para que isso possa acontecer.

A prática de uma realidade tarifária, evidente que compatível com o controle da inflação, mas não como instrumento quase que único, como foi utilizado no passado, junto com tarifas de outras áreas, como petróleo etc, que foram utilizadas como ingrediente único de combate à inflação.

Um segundo componente que foi também mencionado aqui é a modificação da matriz energética brasileira. Eu considero fundamental o incremento da participação do gás natural na matriz energética brasileira. Tenho certeza que o Presidente da Petrobrás, Ernesto Weber, aqui presente, abordará esse assunto na sua exposição, no próximo painel.

O terceiro componente que possibilitará atingirmos as metas que desejamos é a efetiva participação da iniciativa privada.

Aqui, gostaria de fazer alguns comentários sobre o que foi dito pelo Secretário Armando Araújo, pelo Senador Teotônio Vilela Filho e pelo Deputado José Carlos Aleluia.

Inicialmente, Secretário Armando Araújo, concordo que a participação ao setor está aberta à iniciativa privada. Nada impede que algum empresário privado venha a adquirir algumas das empresas privadas que aí estão atuando na área de energia. Mas, não creio que esse seja o modelo desejado. Eu penso na participação da iniciativa privada na execução de novos empreendimentos, na criação de novas fontes geradoras de energia, e não nas que estão aí. As que estão aí, de uma forma ou de outra, estão prestando o seu papel.

O quarto componente para atender à demanda de energia que se fará no futuro é a conservação de energia. O Brasil é realmente o país do desperdício da energia. Recentes estudos do Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo mostram que determinadas indústrias brasileiras consomem cerca de 30% a mais de energia do que as suas congêneres na Europa. Há uma publicação na Gazeta Mercantil de ontem a esse respeito.

Portanto, Secretário, vejo a participação da iniciativa privada, e ela está pronta a participar desse desafio, como já participou de outros desafios da vida brasileira, mas em novos investimentos. Acho que é esse o modelo que seria correto para o Brasil. Vejo, Senador Teotônio Vilela e Deputado José Carlos de Aleluia, que é fundamental que sejam apreciados pelo Congresso Nacional e votados em regime de urgência, os diversos projetos de lei. Que se defina uma legislação que permita a efetiva participação da iniciativa privada no programa de energia elétrica. Com a atual legislação é impossível; empresário visa investimento e retorno. Portanto, eu pediria ao Congresso que desse prioridade à votação desse projeto de lei.

Não estou eximindo a iniciativa privada do seu papel nesse desenvolvimento. Em outros painéis de que tenho participado, tenho dito que é preciso acabar com a mania do empresário brasileiro de somente reclamar, sem tentar criar, sem tentar construir para o futuro. É claro que ele tem que lutar pela reivindicação dos seus direitos, mas não podemos ficar apenas criticando sem tentar construir para o futuro. Cabe ao empresário investir nas suas indústrias na conservação de energia, procurar modernizar seus equipamentos.

Esse é o papel do empresariado privado. Por outro lado, o empresariado privado também não pode ficar esprenhado, como um marisco, entre a falta de priorização de investimentos do Executivo. E dou um testemunho, de que após a posse do Secretário Armando procurou-se sempre compatibilizar o ritmo de construção com o efetivo recurso financeiro, o que não ocorria no passado e criou os problemas que todos conhecemos, trazendo terríveis sacrifícios à iniciativa privada, principalmente à indústria e à engenharia brasileira.

E não pode, também, ao mesmo tempo ficar sem uma definição do Congresso que permita a sua participação no processo de investimentos em energia elétrica no País. As providências que peço, a partir do debate de hoje, é que o Congresso vote, em regime de urgência, os projetos de lei que permitam a efetiva participação da iniciativa privada no desenvolvimento de energia elétrica no Brasil.

Era o que tinha a dizer. (Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Com a palavra o moderador deste painel, Dr. José Augusto Marques.

O SR. JOSÉ AUGUSTO MARQUES - Na verdade não é usual que o moderador faça uso da palavra, mas que apenas transmita as perguntas; mas vou me permitir, com a autorização do presidente da mesa, para transgredir essa regra.

Quero dizer que quando ABDIB e ABNEE, o Senado da República, o Congresso Nacional, de maneira geral, e o Ministério de Infra-estrutura pensaram na estrutura desse seminário, foi exatamente no sentido de que pudessem sair daqui com algo concreto. Que todos juntos estudemos quais são os gargalos da infra-estrutura deste País, quais são as soluções possíveis para resolver esses gargalos, no modelo que de alguns países que tiveram crises semelhantes às nossas puderam adotar, e a partir disso trabalheemos realmente em conjunto, visando o desenvolvimento do nosso País de uma maneira mais harmoniosa do que aquela que vem se dando até agora.

E é neste sentido, muito especialmente na área de energia elétrica, que concito a todos aqueles que aqui estão presentes, que possamos não apenas fazer deste seminário um evento político que marca um seminário apenas e nada mais; mas possamos em seguida, a partir do término dos trabalhos na tarde de amanhã, criar um grupo de trabalho efetivo, que participe do planejamento, o que é muito especialmente ligado à área do Secretário Nacional de Energia e ao Congresso Nacional. Nesse sentido, apelo aos Senadores aqui presentes para que todos, produtores de infra-estrutura, Legislativo e Executivo, juntos, possam tentar encontrar soluções. Elas existem e dependem da nossa criatividade, mas principalmente dependem do acreditar que é possível, o que considero um fato fundamental.

Passo a fazer aos palestrantes algumas perguntas que me chegaram às mãos, por ordem de chegada. A primeira, do Sr. Marcelo Barros, da CEAL GÁS de Alagoas, destinada ao Sr. Herman Zeber: os investimentos da indústria estão ou são compatíveis neste momento com as previsões de crescimento da matriz energética brasileira?

O SR. HERMAN ZEBER - Eu entendo que a pergunta se refere à indústria fabricante de bens de capital. Os investimentos dessa indústria se anteciparam a essas necessidades. No início da década de 80, tínhamos, seguramente, a quinta maior indústria de bens de capital, sob encomenda, do mundo, especialmente na parte de equipamentos elétricos. De lá para cá, evidentemente, tivemos que nos ajustar à redução de demanda. Mas o importante é que conservamos o potencial de servir a demanda futura, embora tenhamos hoje com uma ocupação pouco acima de 50% em nossas fábricas e, tenhamos cerca de metade dos empregados que tínhamos há 10 anos; não há dúvida de que conseguimos conservar o núcleo de capacitação tecnológica, que nos permitirá servir, com adiantamento de recursos - é lógico - à demanda que será necessária se o Brasil voltar a crescer. De modo que respondo afirmativamente.

O SR. JOSÉ AUGUSTO MARQUES - A próxima pergunta é do Professor José Roberto Moreira, da Secretaria de Ciência e Tecnologia, também destinada ao Dr. Herman Zeber. A pergunta é: O Sr. disse que a importação de petróleo, no final dos anos 70 e princípio dos anos 80, custou um terço da dívida externa brasileira. Os investimentos em usinas hidroelétricas custaram, também, outro terço dessa dívida externa. A pergunta é: será que investir em energia nacional é, realmente, a solução? Dinheiro investido em outras indústrias de alta tecnologia não geraria mais divisas, via exportação, para permitir que pagássemos a conta de importação de energia?

O SR. HERMAN ZEBER - Eu acho que não. O Brasil, infelizmente, tem uma participação muito pequena no mercado mundial de produtos de tecnologia de ponta. O nosso mercado interno representa, nesses produtos, poucos mais de 14 do mercado mundial. O desenvolvimento tecnológico acelerado e a necessidade de concentração industrial, de globalização da indústria nesses campos, para poder cobrir os enormes investimentos em pesquisas e tecnologia, inviabilizariam essa solução para o País. Para termos um volume crítico, teríamos, então, que exportar 80% dessa eventual produção. Sem 5% do mercado mundial, nenhuma indústria de produtos de tecnologia de ponta - eu estou falando em linhas gerais - tem capacidade de sobreviver. De outro lado, eu acho que, exatamente, no campo da energia, é onde temos condições de sermos mundialmente competitivos. Nós, hoje, somos - e menciono isto na minha palestra - exportadores de hidrôgeradores, transformadores de alta-tensão e de uma série enorme de produtos, não somente para toda a América Latina, como para os mercados do Primeiro Mundo, como os Estados Unidos e a própria Europa. De modo que eu discordo. Acho que em equipamentos e bens de capital existe uma tecnologia muito importante; e não só, muitas vezes a fração de uma tecnologia de ponta que é muito rápida e que se desenvolve com enorme velocidade, e que, para um mercado restrito, como o nosso, teríamos muita dificuldade de acompanhar, ao qual deveríamos voltar a nossa atenção. Já temos essa indústria no Brasil. Ao invés de tentarmos atingir algo, que parece uma miragem e que, provavelmente, seria uma miragem se tentássemos fazer - e o fracasso da reserva de informática mostrou isto - iremos apolar aquilo, onde já temos os pés no chão. E a indústria de bens de capital no Brasil é uma indústria de pés no chão.

O SR. JOSÉ AUGUSTO MARQUES - Muito obrigado.

A próxima pergunta é do Sr. Mauro Guimarães Passos, que é o Presidente do Sindicato dos Eletricitários de Florianópolis; a pergunta é dirigida ao Sr. Secretário Nacional de Energia, Dr. Armando Araújo. Primeiramente, gostaria de fazer uma colocação ao Sr. Secretário de Energia. Os aumentos tarifários, nos últimos meses, superaram em muito a inflação. O resultado disto é que vem crescendo, de forma alarante, a inadimplência no pagamento das contas de energia. Um exemplo é a LIGHT com 23 mil reclamações de consumidores no mês de janeiro. Em Santa Catarina, no mês de fevereiro, verificou-se uma inadimplência média de 25%. Isto colocado, a pergunta é: como o Governo vai equacionar esse problema de arrocho salarial com o aumento de tarifa acima da inflação? Isto não provocará, a curto e a médio prazo, um aumento significativo dos inadimplentes, queda de consumidores residenciais e industriais?

O SR. ARMANDO ARAÚJO RIBEIRO - Antes de responder esta pergunta, Dr. Mauro, eu gostaria de aproveitar a oportunidade, em relação à observação feita pelo, antes de iniciar as perguntas senhor realmente, eu acho que perder a oportunidade de um seminário como este, para se montar, um grupo;

propõe efetivas soluções para o problema, seria criminoso. Penso que esta oportunidade em que o Congresso Nacional e o Poder Executivo, através do Ministério da Infra-Estrutura, incentivado pela iniciativa privada, através dos órgãos de classe que promoveram este Seminário, devem e têm a obrigação cívica de unidos, juntos, propor soluções. Eu lhe digo que tanto eu quanto a Secretaria Nacional de Energia, e no âmbito do Grupo Eletrobrás e do Grupo Petrobrás, todos estamos à disposição para participar, ao nível da exatidão, da discussão mais ampla, aberta, democrática, participativa e objetiva, com o propósito de se propor soluções. Eu iniciaria propondo que a discussão se concentrasse no problema do modelo institucional do setor de energia elétrica, que é o fulcro de todas as consequências que nós estamos falando, ou seja, estamos falando das consequências e deveremos resolver a causa, que na minha análise pessoal posso estar errado - é o modelo que está equivocado ou que está ultrapassado, e que não incentiva a competitividade. Daí estarmos totalmente à disposição não só na Secretaria, como no próprio Grupo Eletrobrás, para participar de toda e qualquer discussão.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Muito obrigado.

O SR. ARMANDO ARAÚJO RIBEIRO - Com relação à pergunta do Dr. Mauro, com quem eu já, em algumas oportunidades, tive ocasião de discutir este mesmo assunto, a recuperação trifária que tem havido e que, nos últimos quatro meses do ano passado superaram, realmente, a inflação, na verdade, ela veio a recuperar um período em que as tarifas eram decrescentes, durante o próprio ano. Daí termos começado o ano com tarifas ao redor de 46 dólares e, ao terminá-lo, com tarifas ao redor de 47 dólares. O que houve foi uma queda da tarifa, durante um período em que os preços estiveram congelados e, depois, tivemos uma necessidade de recuperar isso, porque as empresas estariam, realmente, em situação quase falimentar, se as tarifas não tivessem se recuperado.

O próprio Senador Teotônio Vilela Filho, na sua exposição, colocou muito bem a situação de dificuldade financeira porque passam todas as empresas federais e estaduais, visto que ele se referiu apenas a uma face da moeda, que é a tarifa de Itaipu, cobrada em dólar. Mas, felizmente, a nossa dívida, também, é cobrada em dólar. Se nós considerarmos a parcela de dívida e a parcela de energia de Itaipu, isto representa mais de 60% dos gastos do Grupo das Regiões Sudeste e Sul. Então, se nós não acompanharmos a desvalorização da moeda, no que diz respeito às tarifas, realmente, ou nós não vamos ter condições de pagar a dívida ou não teremos condições de pagar a energia de Itaipu. E isto, realmente, tem sido um dos grandes problemas.

Quanto à inadimplência, acho que o Senhor deu um dado, mas há um outro. Nos últimos anos, apesar de todo o reclamo de que os salários têm decrescido, o consumo residencial tem subido muito mais do que o aumento do número de consumidores. Isto indica que os consumidores, por consumidor, tem subido. Se o consumo médio, por consumidor, tem subido, seguramente é porque há margem de renda para que isto ocorra. Como bem colocaram o Senador Teotônio Vilela Filho e o Dr. Lisboa, o fator número 1 que devemos atingir é a conservação de energia, reduzir o consumo de energia. Sem uma mensagem concreta do preço, ninguém economiza. Quando o Dr. Lisboa colocou que as nossas indústrias são desperdiçadoras de energia é porque a energia é barata. Ninguém, infelizmente, economiza uma coisa que é barata.

O SR. JOSÉ AUGUSTO MARQUES - As demais perguntas serão encaminhadas aos Srs. Palestrantes e respondidas por escrito em função do adiantado da hora.

Por favor, Sr. Presidente, é apenas isto.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Nós queremos agradecer a participação do Dr. Armando Ribeiro, Secretário do INFR, do Senador Teotônio Vilela Filho, do Dr. Herman Zeber, do Dr. José Augusto Marques, do Dr. Ricardo Pinto, do Dr. Fernando Marques Lisboa e do Sr. Deputado José Carlos Aleluia, neste painel sobre "Infra-estrutura de energia elétrica". E, democraticamente, vamos consultar - já se encontra presente na Casa o eminente Presidente da Petrobrás, Dr. Ernesto Teixeira Weber, que deverá ser o próximo palestrante.

Vamos fazer uma pausa de cinco minutos.

Obrigado.

O SR. JOSÉ AUGUSTO MARQUES - Este Seminário tem a promoção do Senado Federal através da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura. Também são promotores deste evento: o Ministério da Infra-Estrutura, a ABDIB - Associação Brasileira para o Desenvolvimento das Indústrias de Base, a ABILE - Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica. Todas as pessoas presentes receberão, no final deste Seminário, um certificado de participação.

Dentro de instantes, daremos início ao terceiro painel: "A infra-estrutura em petróleo, gás e álcool".

Presidindo a Mesa do terceiro painel "A infra-estrutura em petróleo, gás e álcool", o Exm^o Sr. Senador da República, Júlio Campos.

Para compor a Mesa, temos a honra de convidar os palestrantes, Presidente da Petrobrás Dr. Ernesto Teixeira Weber. (Palmas.) Exm^o Sr. Senador da República Fernando Henrique Cardoso, da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura do Senado Federal. O Sr. Senador Fernando Henrique Cardoso já esteve aqui e retirou-se por alguns minutos. Dentro de instantes, S. Ex^a estará de volta. O representante da ABDIB, Dr. Roberto Caluby Vidal. (Palmas.)

Como moderador do terceiro painel, teremos o representante da ABDIB Dr. Antônio Teófilo de Andrade Orth. (Palmas.)

Debatedores: Secretário Nacional-Adjunto de Energia, Dr. Eugênio Miguel Mancini. (Palmas.) Exm^o Sr. Deputado Marcos Lima, Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados. (Palmas.) Dr. Maurílio Biagi Filho, representante da ABDIB. (Palmas.) Convidado Especial: Dr. David Fischel, Presidente da Associação Brasileira de Energia Industrial. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Abrindo o terceiro painel referente à infra-estrutura em petróleo, gás e álcool, concedemos a palavra a S. Ex^a Dr. Ernesto Teixeira Weber, digníssimo Presidente da Petrobrás.

O SR. ERNESTO TEIXEIRA WEBER - Exm^o Sr. Senador Júlio Campos, Presidente da Mesa de trabalho deste painel, Exm^o Sr. Fernando Henrique Cardoso, Ilm^o Sr. Roberto Caluby Vidal, Representante da ABDIB, Ilm^o Sr. Antônio Teófilo de Andrade, representante da ABDIB, Ilm^o Sr. Eugênio Miguel

Mancini, Secretário Nacional Adjunto de Energia, Ex^o Sr. Deputado Marcos Lima, 1^o Sr. Maurício Filho, representante da ABDIB, 1^o Sr. David Fischel, Presidente da ABM, meus Senhores e minhas Senhoras;

É com grande prazer e honra que eu compareço a este seminário hoje, em muito boa hora promovida pela Comissão de Infra-Estrutura do Senado Federal, pelo Ministério da Infra-Estrutura, pela Associação Brasileira de Indústria Elétrica-Eletrônica e pela Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Indústria de Base.

Sinto-me honrado em comparecer a esta Casa. É importante para a nossa empresa poder aqui apresentar tudo aquilo que ela vem desenvolvendo a nível de infra-estrutura, no momento em que o Presidente Fernando Collor tanto tem-se batido pela modernidade e o nosso Ministro João Santana muito nos tem incentivado no desenvolvimento da qualidade e produtividade.

Procurei preparar uma palestra, aproveitando esta oportunidade de contato com o Senado, mostrando um roteiro em que nós iríamos cobrir inicialmente a indústria petrolífera mundial; depois o setor petrolífero nacional; abordaremos o petróleo e a matriz energética nacional; a Petrobrás e o desenvolvimento nacional; o que é a Petrobrás hoje; a Petrobrás e o álcool carburante; a Petrobrás e o gás natural; a Petrobrás e o meio ambiente; a Petrobrás e a modernização; e como nós enxergamos a Petrobrás do futuro.

A indústria petrolífera mundial caracteriza-se pelo seu efeito multiplicador. Normalmente, a indústria de petróleo gera em torno de si uma série de outras atividades. É uma atividade muito complexa, envolve capital intensivo e, fundamentalmente, tecnologia. Um ponto importante é que as grandes indústrias de petróleo são indústrias integradas, isto é, indústrias que vão do poço ao posto. Quer dizer, vão desde a pesquisa, prospecção, perfuração, produção de petróleo, até o seu refino e distribuição, algumas vezes entrando em áreas diversificadas, como a área de petroquímica, área de fertilizantes ou área de carvão.

É importante percebermos que segundo a prestigiosa revista Petroleum Intelligence Weekly, a nossa empresa está colocada como a décima nona empresa entre as vinte maiores empresas do setor. E se formos olhar todas estas veremos que são sempre empresas, na maioria das vezes, integradas. Nós temos, no conjunto, doze empresas estatais e oito empresas privadas.

É importante também colocarmos como a Petrobrás se situa no mundo. Nós somos a primeira em tecnologia de águas profundas - para a frente, vamos abordar um pouco o prêmio que recebemos no ano passado; somos a décima nona entre as maiores de petróleo; a quinquagésima segunda dentre as 500 maiores conhecidas na revista Fortune; a nona em capacidade de refino; a décima segunda no volume de vendas; a décima oitava no faturamento; e a vigésima primeira tanto em reserva de petróleo como em produção de petróleo.

Vamos abordar um pouco a demanda, a matriz energética mundial, como é que ela atua.

O petróleo, hoje, representa cerca de 40% da matriz energética - um pouco menos, trinta e nove vírgula alguma coisa, mas colocamos 40 para ficar um número mais redondo; temos o carvão, que tem uma participação significativa; depois nós temos o gás natural - que atua na matriz mundial com cerca de 22%; e há ainda um item que cresce, que é o nuclear.

Vamos ver agora como é que essa matriz se processa a nível brasileiro.

No Brasil, hoje, a Petrobrás identifica-se com o setor de petróleo. Por termos o monopólio hoje, ela é realmente identificada fortemente com o setor no Brasil. Agora, nós temos muitos parceiros, muitos dos quais estão aqui hoje conosco.

A empresa hoje, conta com 3.500 prestadores de serviços e 6 mil fornecedores de materiais e equipamentos.

Nós temos relações, hoje, com as principais associações: temos aqui representantes da ABDIB, ABEME, ABEM, ABCE, ABMAC e ABRAPET. Então, todas essas associações têm um relacionamento íntimo com a nossa companhia, através dos trabalhos que desenvolvemos com os seus associados.

Em termos de matriz energética, nós temos uma matriz energética um pouco diferente do resto do mundo. Então, o País tem, realmente, uma área hidráulica muito forte, um pouco diferente do resto do mundo.

O petróleo, no País, representa 30% da matriz energética. A lenha, hoje, representa 15% e ela vem num ponto decrescente. Em 1975, ela estava bem perto dos 25% e vem caindo gradativamente. O álcool, que conseguiu a sua produção com o Programa Nacional do Alcool, depois da crise do petróleo, em 73, vem crescendo, e hoje o álcool representa 10% da matriz energética. O carvão nunca teve um significado muito grande. O que vem crescendo no País agora, e deve crescer para a frente é o gás. O gás natural, que hoje participa só com 2%, e dentro da política, da orientação que tem vindo da política do Governo Collor, o gás deverá ter aumentada a sua participação na matriz energética.

Um outro ponto importante de aproveitar este foro para aprofundar o debate é o quanto a empresa já participou e ajudou, nos seus 38 anos de vida, no desenvolvimento nacional.

A nossa empresa, hoje, gera, em empregos diretos, pouco menos de 54 mil pessoas; agora, em empregos indiretos, através de todos aqueles fornecedores de serviços, materiais e equipamentos, são cerca de 3 milhões.

A nossa participação no Produto Interno Bruto é cerca de 2,5%. E um detalhe importante é que a nossa empresa já comprou no mercado interno cerca de 93% das suas necessidades. Hoje, isso caiu um pouco, o que vamos abordar um pouco mais para frente, mas continua um valor muito significativo de compra no mercado interno.

Em termos de Brasil, em termos de desenvolvimento de indústria é muito importante o que nós já conseguimos realizar.

Primeiro, a implantação do parque de refino. Todo ele foi desenvolvido com empresas nacionais. No início, participaram empresas estrangeiras e depois todo ele foi desenvolvido por empresas nacionais: terminais e dutos, frota de navios, a maioria deles construída no País; plataformas marítimas também, com o País hoje dominando a tecnologia completa para a construção de plataformas marítimas. É importante dizer também que a nossa empresa já conseguiu terminar mais de 5 mil poços, isso gerando uma série de compras de equipamentos e, também, de serviços. O que foi muito importante foi, primeiro, a plena capacitação da engenharia nacional; e, segundo, um ponto muito importante, que é reconhecido por todo o segmento: a consolidação do parque industrial brasileiro.

Além desse desenvolvimento, outra parte que temos dado muita importância é o desenvolvimento da parte de tecnologia. Hoje, a nossa empresa continua investindo entre 0,7 e 0,8 do seu faturamento em pesquisa.

Este ano, em curso, temos uma previsão de pesquisa de 105 milhões de dólares, que estarão colocados em exploração e produção, refinação, pe-

troquímica, engenharia básica, qualidade do meio ambiente e fertilizantes.

Aqui está uma fotografia do nosso centro de pesquisas; e aqui, agora, uma das nossas pesquisadoras desenvolvendo o seu trabalho.

Esse campo de pesquisa nos permitiu uma série de vitórias, e uma das áreas importantes, que a empresa e o País têm que se orgulhar muito, é a parte de offshore, onde nós temos feito um desenvolvimento muito grande.

Em 68, nós conseguimos a primeira operação em mar, numa lâmina d'água de 28 metros; em 74, foi encontrado o primeiro poço na Bacia de Campos. Aí, já numa lâmina d'água de 151 metros, em 77, a primeira produção comercial em Enchova. O período de 80 a 84 foi um período de grande investimento na empresa e muito significativo, em que nós conseguimos colocar sete grandes plataformas. Nesse período, investimos de 4 a 5 bilhões por ano, e atingimos a marca histórica de 500 barris, em julho de 84. E aí chegamos a 380m, recorde de profundidade.

Tem aí uma sequência de fotografias do lançamento das plataformas, em que nós podemos ver a tecnologia, toda essa absorvida hoje no País.

O salto importante é em 84 quando temos a descoberta dos campos gigantes de Marlim e Albacora, e aí nós não tínhamos tecnologia para isso. Os poços estavam em lâminas d'água de 400 a 7 mil metros. Foi aí que houve um esforço muito grande da companhia no período de 86 a 90, quando fomos avançando, chegamos até 492m e nos capacitamos para produzir até mil metros.

Foi quando foi criado o Programa de Capacitação Tecnológica em Águas Profundas, por nós designado procap. Nós temos que tomar uma pouco de cuidado porque a nossa empresa é muito conhecida pelas siglas, então, como nós estamos aqui falando para quem não conhece as siglas, um pouco de cuidado. Isso consolidou no País um conhecimento sobre a exploração de petróleo em águas profundas até mil metros, e esse programa foi desenvolvido com 60 instituições no País e 49 no exterior: 8 universidades no País; 109 projetos pioneiros e o mais importante, 98 patentes registradas pela companhia nos últimos três anos. Com isso, tivemos, realmente, o grande sucesso quando chegamos, em março de 91, e tivemos o Poço Marlim III a 721m.

É o poço mais profundo do mundo, em termos de lâmina d'água, em operação. Isso mostrou que a nossa empresa, hoje, domina a tecnologia para produção em campos gigantes de águas profundas. Isso é uma coisa muito importante.

Só para dar uma idéia a V. Ex^{as} nós fizemos aqui um pequeno esquema. Nem todo o mundo é do Rio mas todo mundo conhece o Pão de Açúcar e o Corcovado, só para ter uma idéia da profundidade no nosso poço, o Pão de Açúcar tem 710m, e nós rebatêssemos o Pão de Açúcar, ainda faltaria um pouco. O nosso poço de Marlim está a 721m. Então, aqui no fundo, nós temos uma árvore de natal molhada e depois um riser que leva o petróleo até a plataforma, onde já estamos operando e produzindo nesse campo.

É, realmente, só para ter uma idéia, mais alto do que o Corcovado, em termos de profundidade.

Esta é a árvore de natal que está no fundo do mar.

E aqui nós vamos ver uma série de fotografia, agora, da descida dos navios posicionados para descer a árvore de natal, a árvore de natal sendo preparada para ir para o navio, sendo posicionada; e o início da descida, já entrando no mar, aí, agora, já sendo acompanhada pelo robô; aí, já chegando próximo do fundo, a cerca de 2.355 pés, mais próximo da cabeça do poço; e, finalmente, conectando no poço; aqui, já em produção, trazendo lá de baixo até a monobóia, e da monobóia ao navio.

Isso tudo tecnologia desenvolvida neste País.

Importante também que isso, não é só. O prêmio mundial de tecnologia. Ainda hoje estava lendo o jornal e tinha a carta de um leitor - e nem sempre os leitores estão bem informados - que falava que possivelmente o certificado que nós tínhamos recebido era o certificado de participação na feira. Então, estou mandando uma carta para ele, junto com o certificado que nós recebemos da UFC. Se alguém aqui na plateia tiver dúvida é só levantar o dedo, mandar um pedido, que nós mandamos junto a carta que mostra o prêmio que vamos receber agora, em maio, em Houston.

A Petrobrás foi escolhida pela OTC - a OTC é uma conferência que se realiza em Houston anualmente onde participam todas as empresas que estão envolvidas em pesquisa, em trabalho off-shore. Fomos escolhidos, e vamos receber neste ano o prêmio de empresa que mais expressivas realizações em tecnologia avançada de produção em águas profundas teve no ano que passou.

Vamos ver um pouquinho de nossa empresa hoje.

Orgulhamo-nos muito de nossa empresa que vai do Iapoque ao Chui. Temos atividades exploratórias abrindo novas fronteiras: Urucu, Bacia de Santos, Bacia do Paraná. Temos aí a parte de sismica, um poço exploratório em Urucu. Temos uma produção em reservas crescentes de óleo e gás e o importante é que somos uma empresa integrada e diversificada com a atuação em todo o território nacional e aqui está a força de nossa empresa, e aqui está o Brasil e, aos poucos, vamos ver onde estamos no País.

Na parte de produção estamos em Urucu, no Ceará, no Rio Grande do Norte, em Sergipe, em Alagoas, na Bahia, no Espírito Santo, no Rio de Janeiro, na Plataforma Marítima, em São Paulo, agora com a produção de gás, na região de Santos. Temos a parte de xisto, de onde estamos tirando, na acepção da palavra, não água de pedra, mas óleo de pedra, com uma tecnologia única no mundo, que hoje está sendo exportada e na Bacia de Santos também, na região entre Paraná e Santa Catarina onde já estamos produzindo petróleo; ali temos uma plataforma experimental.

A empresa tem hoje dez refinarias e mais a fábrica de asfalto em Fortaleza. Temos uma refinaria em Manaus, outra em Salvador (Mataripê), em Betim, perto de Belo Horizonte, a Reduc, no Rio de Janeiro, quatro refinarias em São Paulo: uma em Cubatão, uma em São José dos Campos, uma outra em Capuava e, a maior delas, em Paulínia. Temos a refinaria do Paraná e do Rio Grande do Sul.

É o mais importante é que temos hoje nove terminais e neste mapa, que V. Ex^{as} estão vendo, não estamos mostrando toda a rede de dutos, porque ficaria muito complicado. E a parte mais importante refere-se a todas as bases de distribuição da BR. A nossa empresa está em todos os estados e territórios brasileiros. Temos uma atuação integrada e fornecemos desde a Região do Amazonas, onde podemos ver as dificuldades de acesso, mas a nossa empresa está lá, hoje, ela garante a sua posição constitucional de manter abastecido o mercado nacional. Nos lugares mais distantes vamos sempre encontrar a bandeira da BR, que hoje marca a imagem de nossa companhia no País.

Pora, disso, temos ido para o mercado internacional e hoje já produzimos petróleo nos Estados Unidos, no Mar do Norte, na Inglaterra e também em Angola. E agora estamos com novas descobertas na Noruega e também

com desenvolvimento no Equador e no Peru. Estamos desenvolvendo alguma coisa mais na Argentina, estamos também em outros países para seguir o processo nosso de procura de petróleo fora do país, dentro de uma programação de internacionalização que tem sido muito estimulado pelo Governo Collor.

Só para dar uma idéia da nossa estrutura, quero dizer que temos uma empresa holding que cuida de toda parte de refino, prospecção, produção. Temos a Petrobrás distribuidora que hoje compete livremente no mercado e detém 35% do mercado de distribuição de combustíveis, comprando seus produtos em igualdade de condições com os concorrentes da Petrobrás. Temos a Braspetro, que é a empresa que cuida da parte internacional, temos a Petroquímica, que é o braço petroquímico, ora em processo de privatização e que foi um grande impulsionador da indústria petroquímica no País. Temos também a Petrofertil que desenvolveu muito a indústria de fertilizantes do País, principalmente na área de nitrogênios.

Vamos agora abordar um pouco a parte do álcool carburante. Muitas vezes coloca-se a Petrobrás em oposição ao álcool carburante. E o que queremos mostrar é que não é nada disso.

A nossa empresa tem tido uma participação muito ativa numa atividade que tem o controle total da iniciativa privada. E o importante é que nós, hoje, temos ajudado esse programa a se desenvolver. Nós temos toda a responsabilidade de compra da produção de álcool anidro; a Petrobrás, hoje, responde pela comercialização de 40% do álcool hidratado, além de prestar um grande apoio logístico ao programa. Se não fosse a Petrobrás o álcool seria, realmente, um energético muito mais caro; 50% de todo o álcool é movimentado em instalações da Petrobrás. Nós temos hoje 21 pontos coletadores, nós temos tanques, somando cerca de 800 mil metros cúbicos, nós temos 1.200 quilômetros de dutos, que são usados para movimentar esse álcool principalmente na região de São Paulo e Rio de Janeiro e nós temos terminais portuários Santos/São Sebastião/Rio de Janeiro/Salvador/Recife e Manaus, e temos nossos navios na Fronape, alguns deles dedicados só ao transporte de álcool.

Outro ponto onde a nossa empresa, muitas vezes, é bastante criticada está na questão do gás natural. E aí nós vamos mostrar como é que nós temos feito um esforço muito grande no crescimento do álcool. A produção vem crescendo gradativamente e já atingimos, agora em 1991, a uma posição de 18 milhões de metros cúbicos. Nem tudo isso é vendido. Parte deste gás é reinjetado, parte é usado nas próprias plataformas e parte é queimado nas plataformas. E por que esse gás é queimado nas plataformas? O gás é queimado porque a relação gás/óleo existente em determinadas regiões é baixa. Isto é, nós temos pouco gás em relação ao óleo existente. E como o País é carente de óleo é muito importante nós tirarmos o petróleo, mesmo que seja com a queima do gás. Mas, apesar disso, nós temos feito um esforço muito grande no sentido de um aproveitamento cada vez maior. Temos aumentado o índice de aproveitamento e esperamos chegar, neste ano de 1992, a um índice de 90%. As nossas reservas vem subindo também, tanto no continente quanto nas plataformas. Agora, o grosso do nosso gás é associado ao petróleo. Outros países são mais felizes porque têm o gás não associado, então têm mais facilidade de desenvolvimento. Hoje, só para dar uma idéia aos senhores, nós temos cerca de 380 compressores no sistema para distribuir esse gás e cerca de 3.000 quilômetros. Então, é um sistema já de um certo porte e que nós esperamos aumentar. Está sendo dada muita ênfase ao uso de gás como meio de propulsão automotiva, no sentido de melhorar a questão ambiental nas grandes cidades. Aqui é uma expectativa nossa da curva de disponibilidade de gás e aqui a estimativa de demanda de gás. Para cobrir essa diferença nós estamos hoje em discussão num programa grande com a Secretaria Nacional de Energia de desenvolver programas de importação de gás; inicialmente da Bolívia e depois de outros países limítrofes ou mesmo a importação de gás liquefeito, refrigerado. Então, esta é a parte que nós estamos em desenvolvimento e o que nós esperamos é chegar próximo, muito próximo, da demanda do País de gás. A Petrobrás tem tido uma atitude muito agressiva em relação ao gás e, embora muitas vezes criticada, é importante notar que ela tem tido uma posição bem agressiva. Está avançando e nós esperamos, estamos nós associando em diversos estados na formação das empresas estaduais de energia para distribuição de gás e esperamos que no ano de 1995 já estejamos trazendo gás importado da Bolívia, e para frente temos outras fontes de suprimento para atender ao mercado.

Outro ponto que queremos mostrar, nesta oportunidade, é o que a empresa tem feito na área do meio ambiente. Hoje há uma demanda da sociedade de termos o desenvolvimento sustentado. Cada vez fazemos tudo com mais cuidado no ambiente que nos cerca, e é importante mostrarmos o seguinte: a nossa empresa, hoje, tem 150 profissionais diretamente envolvidos nessa área. Nós temos gastos em alguns locais, por exemplo, na Bacia de Campos, 5 milhões em monitoramento ambiental. Na Amazônia nós temos 10 cientistas, onde foi feito um trabalho muito grande em 1989. No estudo sobre o gasoduto amazônico, nós tivemos 40 cientistas envolvidos agora este ano. No monitoramento na Baía de Santos mais 40 cientistas. E o importante é que, dentro da preocupação da Petrobrás na qualidade de vida, nós temos tido uma relação muito grande com as organizações não governamentais, os órgãos de meio ambiente dos Estados e Federais, as comunidades locais, procurando melhorar a qualidade de vida. Nós estamos envolvidos

no projeto Tamar, e agora estamos num programa muito grande em termos do diesel metropolitano e de uma nova gasolina. O diesel metropolitano seria um diesel com menor teor de enxofre e que conjugado com o gás natural vai atuar profundamente na melhoria das condições ambientais das grandes metrópoles. E a nova gasolina também. Nós estamos desenvolvendo uma gasolina que permitirá, em conjunto com a gasolina já existente, melhores condições ambientais nas grandes cidades.

Outro ponto importante é o que tem sido feito na Companhia em termos de modernização. Nós estamos com um programa muito grande, que se chama a busca da excelência. Muitas vezes, de fora, não se tem idéia do que essa empresa tem feito nos últimos anos em termos de procurar sua modernidade. Hoje, temos um planejamento estratégico devidamente implantado, estamos num programa grande de reorganização da empresa com um programa muito sério de descentralização e redução de níveis hierárquicos, dentro da linha moderna de administração. Já deflagramos um programa de qualidade total em toda a empresa, com algumas unidades bastante avançadas nesse programa. Estamos desenvolvendo cada vez mais o nosso sistema de informações, e, o importante, suportando tudo isso com uma política de recursos humanos adequada, com treinamento, com desenvolvimento gerencial e com uma política salarial adequada, porque aqui está o segredo da Companhia. A nossa Companhia é fundamentalmente voltada para o ser humano, e esse é um dos pontos importantes em termos da administração. Tem havido um su-

porte muito grande de todo o Ministério da Infra-Estrutura permitindo que seja adotada uma política de recursos humanos moderna na Companhia.

E o que vem a Petrobrás do futuro? Quais são os nossos desafios? Aí vem muitos pontos importantes. Primeiro é o crescimento das nossas reservas e da produção. O segundo é o ponto da internacionalização. Terceiro, é importante nós reduzirmos cada vez mais os nossos custos. Quarto, ser uma empresa competitiva. Nós temos que discutir tarifas, temos que ter tarifas reais, mas nós não podemos querer repassar para o consumidor toda e qualquer ineficiência da Companhia. Nós temos que ter competitividade industrial, nós temos que ter unidades modernas e competitivas com o mundo. O importante é qualidade, qualidade no produto, qualidade na vida, qualidade no meio de trabalho, qualidade no meio ambiente, consequentemente com alta produtividade. E onde está o nosso desafio? Nós temos aqui o desafio do Presidente. O Presidente nos pediu 1 milhão de barris em 1995, e a nossa resposta aqui ao Presidente Collor é que nós vamos atingir essa meta. Para isso nós precisamos de investimentos no valor de 15,7 bilhões de dólares, e a principal área seria a produção nos Campos de Marlim, Albacora, Enchova e novas áreas que nós estamos descobrindo. Na parte de refino, que é outra área importante, nosso programa se concentra em adequação à demanda, pois há mudanças dos perfis de demanda, garantia da qualidade do produto e atendimento às qualidades ambientais. Temos que estar conscientes que as demandas na sociedade são cada vez maiores e que nós seremos obrigados a investir nesse período em unidades muito ligadas à melhoria ambiental, tais como unidades de sulfuração e unidades de melhoria da qualidade da gasolina.

Na parte de transporte, que é outra área que também tem impacto, em termos de meio ambiente, nós temos um programa de aumentar em 1.800 quilômetros/dutos. Nós temos também 15 navios para serem fabricados nesse período.

Aqui nós vamos gastar um pouco mais de tempo, porque aqui nós vamos saber onde e como nós vamos atingir esse programa de investimentos. De um lado é muito claro: a Companhia tem que reduzir os seus custos. Tanto o seu custo de operação quanto o seu custo de investimento. Na área de investimento, nós temos tido aí muitas brigas, às vezes, com que nos convidou aqui hoje, que é o programa que nós temos que fazer mais ou menos. Temos um desafio dentro da Companhia de poder realizar os nossos projetos cada vez em condições mais econômicas. Hoje com a abertura do mercado, e é importante frisar que a indústria brasileira tem conseguido competir com a indústria estrangeira, e o importante é que nós estamos conseguindo fazer investimentos com grande redução. E isso para nós é importante porque temos que competir com indústrias que vêm de fora e que tem condições favoráveis em termos de equipamentos e em termos de tecnologia. Para isso é muito importante reduzirmos não só o custo de operação nosso como também o custo de investimento. Nós precisamos de uma recomposição do faturamento. Isso aqui passa, realmente, por um problema de uma tarifa mais justa. E isso tem sido discutido, tem sido entendido, a nível do Ministério da Economia, e eu acredito que num prazo, não pode ser curto, porque tem que conjugar isso com o problema da inflação, mas que nós vamos conseguir resolver esse problema.

Agora, aqui vem um apelo ao Senado: a nossa empresa tem grandes projetos, tem grandes retornos e para frente nós vamos mostrar isso, mas nós precisamos aumentar o nosso limite de endividamento. Então, Senador Júlio Campos, Senador Fernando Henrique Cardoso, e demais Senadores aqui presentes, quando chegar a solicitação da Petrobrás, aqui, para aumento do limite de endividamento, recebam de braços abertos, porque esse dinheiro será empregado em benefício do País, como os Senhores poderão ver para frente.

Nós temos as contas com o DNC, que vêm sendo discutidas e que estão sendo acertadas, temos também o relacionamento com empresas, com governos e suas empresas e, aí, temos conseguido, gradativamente, resolver uma série de problemas pendentes. Tem se que reconhecer e deixar aqui público e patente o esforço do governo Collor de resolver uma série de problemas que foram deixados para trás. E temos conseguido, dentro de um esforço conjunto de toda a equipe do Ministério da Infra-Estrutura em conjunto com a equipe do Ministério da Economia e outros Ministérios envolvidos, resolver esses problemas. Outro ponto importante para nós é a obtenção dos esquemas de financiamento necessários ao nosso investimento. Temos certeza que agora os acordos que estão havendo, tanto com o Clube de Paris, com o FMI e agora com os bancos credores, deverá abrir para nós novas linhas de crédito no exterior e, com a compreensão do Senado, aumentando a possibilidade de nosso limite de endividamento, nós teremos condições de cumprir, porque aí vem o nosso grande desafio.

Apenas uma idéia de como vem caindo o nosso faturamento. Isso foi perda de tarifa, nos anos de 1988 e 1989, na tentativa de segurar a inflação.

Um dos pontos que é importante citar é o esforço feito dentro do período do Governo Collor.

Em 1989 o custo da Companhia estava em 4 milhões e 200 mil e apontava para 1990 alguma coisa como 4 milhões e 500 mil. Mas houve um desafio. E é o que o computador nos mostra claramente aqui. Esse desafio foi atingido. A empresa conseguiu uma redução nesse período do seu custo de operação de 1 bilhão de dólares. São muito poucas as empresas deste País que podem aceitar um desafio dessa monta. E hoje, realmente, atingimos um nível de custo e o importante é que houve um aumento na produção de petróleo, nesse período, de 6%. A empresa reduziu o seu custo operacional em 1 bilhão e aumento a produção em 6%. Esse é um desafio que foi vencido por toda a equipe da Petrobrás.

É importante frisarmos a potencialidade da nossa empresa hoje em relação a novos projetos. Nós temos uma excepcional carteira de projetos, e nós temos o mais importante que é domínio da tecnologia requerida. E onde é que está a oportunidade? Alavancar a retomada do desenvolvimento. E a nossa empresa tem condições para isso. E aí vem o nosso grande desafio: investir ou importar. Nós fizemos, aqui, alguns exercícios e petróleo, como dizem os nossos geólogos e os nossos engenheiros de produção não dá esgotando. Então, se a empresa não fizer novos investimentos para frente isso é o que irá acontecer com a produção de petróleo. E o que nós temos aqui em azul seria a necessidade de importação do petróleo. Então, os srs. vêm aqui a produção interna caindo. Para atender a um mercado que cresce nós teríamos que aumentar a importação. Se nós fizermos investimentos suficientes para manter a produção interna, continuará a haver uma demanda maior de importação. Para se ter uma visão dos três quadros de como é que se situa, vamos transformar isso em valores. Nesse período de 1992 a 1995, se nós investirmos só 6 milhões de dólares, e esse é um investimento necessário para a manutenção do parque de refino e outros investimentos, e não investirmos nada em produção de petróleo, nós vamos

gastar no período, e tanto o preço de petróleo de hoje sem aumento, 23,9 bilhões de dólares de importação. Se nós aumentarmos no nosso investimento para 11,3, aí cai a nossa importação para 18,5 bilhões de dólares. Se nós pudermos fazer o nosso programa como desejado de 15,7, então, a importação cai para 13,9. O importante é citar que o grosso dessa importação, o grosso desse investimento será feito no mercado nacional, estimulando empresas nacionais, consumindo matéria-prima nacional e gerando empregos para brasileiros. Aqui está o nosso desafio. Só para se ter mais uma visão de como ficaria a situação. O importante é aproveitarmos essa oportunidade para trazer essa mensagem da importância de nós podermos atingir, aqui, a nossa meta de 1 milhão de barris, porque isso estará gerando empregos e desenvolvimento para o País e, ao mesmo tempo, economia de divisas. A empresa tem condições, tem tecnologia. Dependemos agora só de ajustes e aqui o auxílio do Senado no nível de endividamento e também o acerto da nossa tarifa, porque a nossa parte da redução de custos nós estamos fazendo, a parte dos associados que aqui estão presentes estão reagindo muito bem, e estamos conseguindo reduzir os nossos custos de investimentos. Então, Sr., está aqui o nosso desafio. A nossa empresa aceita o desafio. Depende agora de ter, também, ajuda dos outros setores envolvidos.

É isso o que a Petrobrás tinha para apresentar, a Petrobrás que é uma empresa brasileira a serviço da sociedade brasileira. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Parabéns pela aula sobre a Petrobrás.

Nessa instante, prosseguindo o nosso terceiro painel, a Infra-Estrutura em Petróleo, Gás e Alcool, concedemos a palavra, ao Sr. Senador Fernando Henrique Cardoso, membro titular da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura do Senado Federal.

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO - Senador Júlio Campos, que preside este encontro, meus companheiros de Mesa, de painel, senhoras e senhores. Depois dessa magnífica exposição do Presidente da Petrobrás, os Senadores não deviam fazer mais nada a não ser arranjar recursos para a Petrobrás. Aliás foi um apelo direto que nos foi feito. (Palmas.) Mas é preciso cumprir os deveres de casa e eu gostaria só de fazer alguns pequenos comentários sobre o conjunto do problema energético do Brasil, e não é preciso esclarecer que eu não entendo do assunto, porque eu sou sociólogo, não tenho nada diretamente com a matéria e, na verdade, me interessei por ela na medida em que sou Senador por São Paulo e me preocupo, evidentemente, com o problema do desenvolvimento do Brasil.

Para começar essa tarde andei fazendo uma pequena revisão de informações, não vou reproduzi-las, e até me chamou a atenção porque eu li uns textos publicados nos anos 70 por um francês para que se verificasse como as previsões falham, porque isso foi logo depois do choque de petróleo e não se tinha nem Itaipu e, na verdade, o que se dizia naquele momento ali tem muito pouco a ver com o que aconteceu. O Brasil mostrou uma enorme capacidade de adaptação às circunstâncias que não eram favoráveis, do que resultou isso que nós vimos aqui. Resultou não só no petróleo, mas, possivelmente, hoje somos um dos raríssimos países do mundo que dispõe de, não só uma capacidade já demonstrada de produzir petróleo e comprar, enfim, de refinar petróleo e distribuí-lo, mas que dispõe de programas alternativos ao mesmo tempo e que combinou os dois programas. Eu acho isso vantagem enorme. Eu creio que se nós formos olhar para a questão da energia no Brasil, se nós olharmos para a vastidão do território brasileiro, e se nós olharmos mais ainda para o que está acontecendo no mundo, as enormes transformações do mundo, nós temos que nos preparar para os próximos 50 anos e convém que conheçamos com mais modestia nos próximos 10 anos, no sentido de termos aquilo que o General de Gaulle costumava dizer na França sobre a questão militar, uma estratégia olhando para todos os azimutes. Quer dizer, não se sabe muito bem, amanhã ou depois, onde é que o programa vai ser mais grave. Sai um novo choque do preço do petróleo. Se existe algum problema ambiental mais grave que se coloque, ou acho que nós devemos, como visão geral da questão energética, nós devemos dispor de alternativas estratégicas. Por que eu digo isso? Digo isso porque o programa do álcool, com todas as críticas que ele sofre, algumas justas e outras injustas, é um recurso estratégico que tem que ser combinado com o fato de que nós, hoje, dispomos de uma companhia como a Petrobrás, que não só gera aquilo que é essencial para a nossa matriz energética, que é o óleo, como ela também apóia, como aqui foi dito, o programa do álcool. Nós temos uma enorme quantidade de distorções na questão do álcool. É essa é uma matéria que apóia, especialmente no Senado, que é Senadores que vêm de Estados diferentes, e eu não entro nessa discussão porque vou dizer que é imperialismo paulista, mas o fato é que existem problemas de produtividade relativa no álcool, e eu acho que o Brasil vai precisar enfrentar essa questão. Enfrentar essa questão não significa não tomar em consideração nem os recursos já investidos e nem aquilo que é tão importante quanto a oferta de trabalho e de emprego, nós vamos ter que olhar para isso, mas nós ter que, provavelmente, ajustar essa produção do álcool num planejamento mais competente e mais adequado. Porém, parece-me que nós não devemos nunca deixar de ter à mão o recurso da energia gerada pela cana. E aí eu adicionaria um tema que é muito caro ao Senador Teotônio Vilela, que nós ainda quase nada estamos fazendo com o bagaço da cana, quer dizer, a biomassa. Nós estamos utilizando muito pouco a biomassa como recursos alternativo que me parece importante. É importante porque a cana, a diferença do petróleo, é renovável. E também a diferença do petróleo, em tese, no Brasil nós temos uma condição de ampliar enormemente nossa produção. O petróleo tem os seus limites, não são muito apertados mais tem limites. Nós vamos ter que continuar importando e é até aconselhável que assim façamos para mantermos reservas estratégicas no Brasil.

Então, eu creio que será conveniente, quando se pensar na questão de energia no Brasil, voltar a dar atenção à questão do álcool, não no sentido de sobredimensioná-lo, mas no sentido de ajustá-lo às condições ótimas de produção do álcool e manter essa alternativa sempre, sobretudo inovar na questão da utilização do bagaço.

Quando se mencionava nos anos 70 as consequências negativas da crise energética, a grande saída era hidrelétrica, os recursos hídricos brasileiros. Na verdade nós cumprimos em parte, em grande parte, o que se precisava fazer. Esses recursos também, embora renováveis, não são ilimitados. Creio que as fontes principais estão sendo esgotadas. Temos que enfrentar também com cabeça fria a questão de que a energia elétrica gerada pela água tem os seus limites, é mais barata, possivelmente, é a mais limpa, a menos poluente, nós temos uma dotação hídrica muito favorável, nós também fizemos na questão hídrica, ou melhor, de geração de e-

nergia hidrelétrica, algo semelhante ao que se fez na Petrobrás, visitar Itaipu é uma coisa que emociona, efetivamente. Também aqui com o passar do tempo importa menos quanto custou e mais o que se faz, é assim na história, não é só com relação a Itaipu. Mas o Brasil conseguiu, realmente, na questão da energia elétrica, desenvolver tecnologias adequadas, investimentos a tempos mais ou menos oportunos, oculto foi alto, evidentemente, mas dispõe hoje de uma capacidade de energia hidrelétrica bastante razoável. Mencionei Itaipu e não é só Itaipu. Talvez aí nós tenhamos também pecado, embora economicamente se entenda o excesso de gigantismo. Nós também vimos com menos atenção e potencialidade dos recursos que não são tão volumosos mais que são importantes geradoras de energia menores e que ainda podem ser utilizadas, aproveitadas e incentivadas. Mas eu creio que isso não será suficiente. E aqui já se mostrou que há outro recurso disponível que é a utilização do gás. Com franqueza, eu acho que na matriz energética brasileira, a utilização do gás é muito pequena, é muito baixa. No momento em que retornarmos o crescimento, espero que façamos com a celeridade possível, seguramente nós vamos ter problemas de energia, especialmente nas áreas de concentração industrial como São Paulo e como Minas Gerais.

Eu ouvi com alegria as palavras do Presidente da Petrobrás no sentido de que a Petrobrás está disposta a ampliar a sua participação na produção do gás. Acho que essa matéria precisa ser melhor dimensionada, veja-se que em países europeus, como a Itália, cerca de 20% da energia consumida vem do gás. Na Argentina, como é natural, mais do que isso. Na Argentina temos 24. Dispono de recursos de gás não só no Brasil, mas também na Argentina e na Bolívia, especialmente a Bolívia, que já está mais a mão, mas a Argentina também, e há interligação.

Acredito que essa matéria deve ser considerada com muito cuidado por todos nós. E acredito que a Petrobrás devia tomar dianteira nisso, nos termos em que colocou o Presidente, demonstrando que não existe um preconceito antigo. Até porque, pelos quadros aqui apresentados, não há, digamos, o impeditivo de monta maior, porque em qualquer hipótese vamos precisar de mais energia, mesmo que se façam os investimentos. E sou favorável aos investimentos para que a Petrobrás continue produzindo no ritmo necessário. Está se vendo, vamos continuar importando petróleo. E o diesel é um componente não só mais caro do que o gás, como também mais poluente. Não que o gás não tenha lá seus problemas com relação à saúde, por que tem. Não se deve ver fantasmas nessas coisas, mas na parece que é chegado o momento e a sociedade brasileira, em conjunto, pensar de uma forma mais complexa e mais equilibrada como é que vamos daqui para frente combinar o uso do álcool, do óleo, do gás, do bagaço da cana e da energia hidrelétrica.

A dificuldade que vamos ter para isso, a grande dificuldade que o Brasil terá para isso, é a dificuldade que já foi apontada aqui também: é de recursos de investimentos. E creio que vamos ter que marchar para sistemas que captem recursos da iniciativa privada. Acho que essa questão tem que ser analisada e discutida com muita clareza e com muita frieza. Ainda esta manhã, numa reunião de outra natureza, eu dizia que o primeiro processo político que sofreu na vida e sofreu mais de um foi o derroscado acusado de ser favorável ao monopólio estatal do petróleo. E isso entrou em 64, de novo veio esse negócio e uma das razões que me expulsaram da Universidade de São Paulo, em 64, foi a de que havia provas documentais de que eu havia participado da campanha "O petróleo é nosso!". Provas ridículas, até por razões: meu pai era general do petróleo. E eu quando menino vivi um tempo na casa do General Barbosa, cuja filha é minha tia, eu vivia olhando para um vidrinho de petróleo, nos anos 30, no fim dos anos 30 e anos 40, tempo de Getúlio, então é natural que eu fosse efetivamente muito partidário e ardorosamente partidário de que houvesse uma empresa capaz de produzir petróleo aqui etc. Portanto, sou totalmente insuspeito nessa matéria.

O problema é que hoje temos que considerar que os recursos necessários para resolver as questões de investimentos na área de energia são muito vultuosos. E que também a sociedade brasileira evoluiu muito. Nós, hoje, dispomos de uma capacidade muito maior de controlar nossas decisões do que tínhamos nos anos 30 e 40; não só no plano geral, do mundo, como internamente, grupos de pressão que se organizam, capacidade de analisar etc. Não estou com isso propondo a privatização da Petrobrás porque não sou favorável. Mas estou propondo outra coisa. Estou dizendo que para que nós possamos com muita tranquilidade marchar para enfrentar os desafios que estão colocados na questão energética, vamos ter que fazer uma convergência de forças, de investimentos que não de ser investimentos não só públicos, mas também privados.

O limite que temos hoje na questão de investimento é um limite que não é só do conjunto da economia, mas há um limite específico que diz respeito ao Tesouro. Na medida em que os recursos forem recursos públicos, isso implica em impostos ou em inflação, ou em dívidas que viram mais tarde imposto e inflação. Evidentemente, temos até que repor a capacidade do Tesouro de investir. Uma das dificuldades principais que o Brasil tem hoje é que o nosso Estado não tem condição de investimento. E por mais que se fale em neoliberalismo, basta ter um pouquinho de noção das coisas para saber que não há neoliberal que dispense uma boa ajuda do Estado, não é. As coisas não funcionam se não houver uma capacidade do Estado de tomar decisões de investimento importantes. A Petrobrás é um exemplo disso, mas não é o único no mundo todo isso ocorre.

O nosso Estado, nosso Tesouro, para ser mais direto, está nas cordas do ringue, está em condições. E a questão que foi levantada aqui da capacidade de endividamento, tem a ver com isso. Não tem a ver com a Petrobrás enquanto empresa, ela própria, não é privada, estatal - ela dispende de capacidade, tudo bem! O problema é que os Tesouros não dispõem dessa capacidade. E não é só a União, é a União mais os Estados. Temos que repor o Tesouro em condições de investir. Não sou daqueles que pensam que basta o Tesouro estar em condições de manter alguma pequena burocracia e fazer educação, saúde, não é. Além de educação, saúde, segurança etc. que são coisas essenciais, sempre haverá a necessidade de investimento em ciência e tecnologia e em certos momentos investimento direto na produção. E não estamos com essas condições. Não temos condição de investimento, quer dizer: nem privado nem público, mas menos público do que privado.

Quando se olha o que aconteceu com a taxa de investimento no Brasil, o que se vai verificar? Que o investimento estrangeiro caiu a zero, o investimento público ficou negativo, passou a viver de empréstimos, e o investimento privado se encolheu. Um fenômeno está ligado ao outro. Mas, hoje, só sobrou um pouco no investimento privado. Onde havia investimento que não fosse só pela via do endividamento ou da inflação direta pela e-

missão de moeda era o setor privado. Acho que é preciso ter uma visão macroeconômica que reponha o Estado, o Tesouro, em condições de investir, mas que não tenha a ilusão de que o Tesouro venha a poder, no futuro, arcar sozinho com os gastos necessários à transformação do Brasil. Esses investimentos vão requerer uma política mais ampla, de combinação com o setor privado.

Claro, isso tudo tem que ser discutido com a sociedade, em cada área e até os limites estratégicos de interesse nacional têm que ser considerados, mas a filosofia tem que mudar de ênfase, porque não temos mais condições de pensar pura e simplesmente em aumentar a carga tributária ou contribuições compulsórias, que foi com esse mecanismo que conseguimos fazer o desenvolvimento da energia hidroelétrica e do petróleo. Não foram recursos diferentes sendo recursos compulsórios e compreensivelmente assim foram. Mas hoje é difícil que se consiga repor tudo isso.

Acredito, portanto, e acho que é muito oportuno esse encontro aqui patrocinado pelo Senador Júlio Campos e pela Comissão de Infra-Estrutura do Senado, que devemos abrir esse debate com muita humildade. Quer dizer, não creio que devamos no ponto de partida dizer: bom, já sabemos como essa matriz deve se compor no futuro. Vamos ter que discutir. Vamos ter que analisar com cada segmento da sociedade, com os diretamente interessados. E temos que verificar aquilo que vai ser essencial, quanto é que vai custar tudo isso, quem vai pagar e em quanto tempo? Não é uma tarefa impossível.

Ainda recentemente, há questão de dias, estive aqui em Brasília o Subsecretário do Tesouro dos Estados Unidos, o Sr. Mulford, e tivemos um almoço, os líderes do Senado e mais alguns Ministros. E o Sr. Mulford deu um argumento que é banal, talvez, mas que não tinha ocorrido, que é o seguinte: "olha, quando comparamos as Américas com a Europa, as Américas têm o dobro da população da Europa e têm um Produto Interno Bruto, um PIB, que é o mesmo da Europa mais 1/3. Quer dizer, existe uma massa - claro que as Américas são os Estados Unidos, o Canadá, o Brasil, o México, a Colômbia etc. - existe uma massa de recursos já muito grande, inclusive no Brasil. A nossa renda per capita, hoje, é da ordem de 3 mil dólares, nos cálculos do Banco Central. O Presidente do Banco Central esteve depondo no Senado recentemente; eu até o inquiri sobre isso, porque eles falavam no ano passado em 500 bilhões de dólares. Oitocentos bilhões de dólares para uma população agora de 146 milhões de pessoas dá mais de 3 mil dólares. Claro que tudo isso depende um pouco da taxa de câmbio. Mas, de qualquer maneira, pelos cálculos que S. Ex.^a nos deu de novo, vai variar realmente entre 452 bilhões e 500 bilhões de dólares em 91, 92 e 93. A grosso modo, é 3 mil dólares de renda per capita.

O país que tem uma renda de 3 mil dólares per capita já não é um país que não possa tomar decisões macro de investimento com certa tranquilidade. Os problemas nossos são muito mais sentido. Quer dizer, no caso da renda, com uma tendência má distribuição da renda. É um assunto a parte, mas é inoral que num país que tenha 3 mil dólares de renda per capita haja um grau de miséria como há no Brasil. É inoral. Porque, comparativamente, nenhum outro país que tem esse nível de renda tem o mesmo nível de miséria que temos.

A mesma coisa diz respeito, e retomo o tema, à questão da desordem financeira brasileira, é inoral que ela continue. O tesouro incapacitado de agir é inoral. E aí entra a questão do papel do Senado na definição do endividamento e tudo o mais.

Vamos enfrentar ainda essa semana as novas regras sobre o endividamento dos Estados e dos Municípios e os limites de endividamento da União, dos Estados e dos Municípios.

A minha posição vai ser de uma linha, digamos, de austeridade, mas não com aquela filosofia do que se atribuiu ao inglês que queria fazer o cavalo viver sem comer; quando ele aprendeu a viver sem comer, morreu. Temos que ter uma linha de austeridade, mas pensando que isso aqui é uma economia, uma sociedade, são pessoas que precisam de um nível de crescimento, de desenvolvimento e coisa e tal. E que a uma sociedade como a nossa não basta manter, tem que se expandir. Isso não pode ser de uma maneira irresponsável. Não pode ser como foi em muitos casos, de uma maneira que levou o Estado a sua incapacidade de investimento. Porque aí mata também de novo a "galinha dos ovos de ouro". Mas isso acho que quando formos considerar a questão energética, e não é só a questão do óleo, o conjunto de empresas energéticas, vamos ter que olhar o perfil de endividamento, tendo em vista o que vai ser investido e o retorno que vai trazer. Não sou, portanto, favorável a uma visão meramente monetária do assunto. Acho que devemos combinar uma visão, sem dúvida nenhuma, de extensão ao aperto necessário dos orçamentos como visão de crescimento econômico. Visão de um País que quer se fazer; um País que quer continuar crescendo.

Acho que isso é possível. Acho que isso é factível. E acho mais, acho que o que se conseguiu já de desenvolvimento tecnológico, quando se conseguiu, foi quando se tomou decisão audaz de investimento. Isso que nos foi mostrado sobre a Petrobrás é muito encorajador em termos tecnológicos. Um país como o nosso vai ter que continuar mantendo. Aliás, me preocupa muito a questão do desenvolvimento tecnológico no Brasil, especialmente na área de ciência pura, onde nesse momento há uma perda enorme de velocidade. Nesse momento há uma grande desordem em todo o setor de apoio, no CNPq, na Finep, todos aqueles órgãos que devem dar sustentação à pesquisa e à ciência estão, pela mesma razão de sempre, com carência de recursos ou incapacidade de planejar, porque o recurso é outorgado no papel, não se viabiliza no momento adequado e, naturalmente, o processo científico não pode esperar que haja uma folga maior no Tesouro para que ele possa ocorrer.

Em suma, sem querer ensinar o padre-nosso ao vigário - porque realmente aqui vocês que são os vigários, nós só podemos ser os padres da Pátria, mas não somos vigários - gostaria de transmitir que me parece que, no que diz respeito à questão energética, que apesar das limitações óbvias da situação brasileira e apesar de que o Senado deva se preocupar com o conjunto da economia e deva manter, apoiar uma política de austeridade, ele deve também não perder de vista as questões substantivas do desenvolvimento do País. Nestas, acho que vamos ter que discutir com mais ênfase a necessidade de manter-se essa diversidade de fontes energéticas, dar-se uma atenção especial a fontes não utilizadas e de discutir com mais afinco, sobretudo a questão da utilização do gás. Isso em São Paulo vai ser crucial.

O desenvolvimento industrial de São Paulo, digo por ser de lá, mas São Paulo e todas as áreas de industriais do Brasil, quer dizer, a próxima etapa, que espero que seja breve, de crescimento econômico vai requerer mais energia e vai requerer energia barata. Acho que nós, aqui, na Constituinte, votamos o monopólio da Petrobrás, do petróleo, discutimos também a questão do gás. Não foi sem muita discussão que se chegou ao

texto que lá está, que é um texto que assegura aos Estados a distribuição. Não acho que a questão deva se colocar nesses termos de monopólio para cá, para lá, quem vai ter, quem não vai ter. A questão deve ser colocada em termos da necessidade da sociedade brasileira, nacionais. Em termos das necessidades da sociedade brasileira, em termos nacionais, nós precisamos fazer uma espécie de armistício entre a União e os Estados.

A briga atualmente existente nos vários setores, a briga que tem como fundamento a questão de paga, não paga - já deve ter havido alguma discussão nisso aqui esta tarde a briga atualmente existente entre a Eletrobrás e essas companhias produtoras ou distribuidoras de energia; a briga desnecessária entre o fornecimento de óleo e fornecimento de gás, isso tudo vai precisar passar por um novo crivo. Vamos ter que fazer um novo acordo. E esse acordo vai ser feito no máximo em 93, porque temos a revisão constitucional.

Seria bom que antes da revisão constitucional, e ao invés de estarmos ameaçando essa ou aquela, esse ou aquele setor da economia, essa ou aquela empresa com tais ou quais retaliações, que nós, de cabeça fria, discutissemos as questões de maneira tal que pudessemos selar na revisão de 93 este acordo, sem que haja necessidade de muita modificação, sem que haja necessidade de que idéias que podem entusiasmar apalixem o Congresso e criem dificuldades constitucionais mais adelante. O que quero dizer com isso é que precisamos ter um debate muito claro, muito correto, entre a iniciativa privada e o setor estatal, entre União, Estados e Municípios, e entre o modo pelo qual vamos compor a nossa matriz energética, que acho que quem foi capaz de fazer o que a Petrobrás já fez será capaz também, neste novo momento da vida brasileira, de participar dessa negociação, não como quem resiste, mas como quem lidera, como quem se adianta, para que os problemas possam ser resolvidos sem que haja antagonismos, mas havendo uma mudança dentro de um espírito de - uma palavra que, em geral, não se gosta muito, mas eu a emprego - de conciliação.

Penso que se há uma qualidade da cultura política brasileira, que é muito atacada, é essa da conciliação. Basta olhar o que está acontecendo na Iugoslávia ou na Geórgia, na Armênia, para não falar da situação e várias tensões que existem nos Estados Unidos, por exemplo, no caso, as raciais, para que se verifique o quanto é mais vantajoso ter-se uma cultura da conciliação. Ela fica ruim quando, de fato, é uma imposição, sob a máscara de conciliação, quando o interesse se impõe aos demais. Não havendo essa disposição de interesse, em que alguém, de forma hegemônica, impõe aos demais uma regra de paz, é melhor a paz do que a guerra. E não que se deseje a paz deve se preparar para o desenvolvimento. E temos que repartir o bolo. Repartir socialmente, porque está ruim a distribuição de renda. Está muito ruim. Repartir os tributos entre os Estados, a União e os Municípios. Ter um sistema mais equânime de impostos, e discutir, repartir melhor o que vai corresponder a cada um dos setores econômicos e, inclusive, no caso da energia, cada um dos setores em que funciona essa matriz e, daqui para a frente, como é que vão distribuir o bolo. Com bom senso vamos chegar a uma conciliação que seja produtiva e vamos repetir, em escala nacional, o que foi feito, pelo que nos mostrou agora, na escala da Petrobrás. Quando as pessoas falam sobre ela o fazem com orgulho. Temos que falar com orgulho do Brasil todo.

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - O último palestrante, Dr. Ronaldo Vidigal, representando o segmento empresarial da Abdi.

O SR. RONALDO VIDIGAL - Senador Júlio Campos, Senador Fernando Henrique Cardoso, Dr. Ernesto Teixeira Weber, Dr. Antônio Teófilo de Andrade Orth, Dr. Eugênio Mancini, Deputado Marcos Lima, Dr. Maurício Biazgari.

Antes de começar minha palestra, quero garantir aos senhores aqui presentes que nós não orquestramos previamente aquilo que iríamos dizer. Porque se olharmos as palestras do Dr. Weber, que deu o escopo completo do assunto Petróleo, gás no País, do Senador Fernando Henrique Cardoso, que dá o enfoque político ao assunto, e a minha, que focaliza a iniciativa privada, vai parecer que nós orquestramos tudo antecipadamente. Mas não é verdade. O que houver aqui é mera coincidência.

O Brasil para vencer a crise que atravessará terá que superar a sua baixa produtividade e insuficiência na geração de riquezas, além da má distribuição da renda.

Nas últimas décadas a formulação das nossas políticas energéticas foram baseadas nas premissas estratégicas de auto-suficiência e crescimento, entendidas estas como necessidades econômicas e de segurança nacional. A questão que se coloca hoje é de como conciliar essas metas de auto-suficiência energética ou menor dependência de fontes externas com os modernos imperativos de uma economia de mercado e a necessidade de eficiência?

Hidrocarbonetos como Riqueza

Antes de mais nada as metas de autonomia não podem ser vistas apenas como um objetivo estratégico. Apesar de os insumos energéticos (petróleo, gás, álcool etc.) serem fundamentais para a geração de riqueza num largo espectro de atividades econômicas, esses insumos energéticos são riquezas por si só. Como tal, devem ser geradas dentro das condições de eficiência do mercado. A sua produção no país representa juntamente com sua cadeia produtiva numa parte ponderável do PIB nacional. O valor da cadeia produtiva dos produtos de petróleo e seus derivados petroquímicos podem ser estimados hoje em cerca de 5% do PIB. Já se conhece de longa data a legendaria rentabilidade dos investimentos feitos na área de Petróleo e gás.

Se por um lado a economia brasileira precisa desesperadamente desenvolver atividades econômicas de alta rentabilidade para superar a crise, por outro, a situação do Estado Brasileiro está inviabilizando essas atividades, quer pela falta de recursos para investimento, quer pela estrutura legal-institucional que impossibilita outras alternativas para esse investimento. Vivemos hoje num emaranhado de restrições que tolhem qualquer possibilidade de se investir.

Para ilustrarmos esta situação basta mencionar que os investimentos totais da Petrobrás caíram de um pico de US\$4.160 bilhões em 1987 para US\$1.456 bilhões em 1990 e exploração caíram de um pico de US\$1.75 bilhões anuais para US\$600 a 700 milhões nos últimos anos. Foram perfurados 407 poços em 1990 contra 1.165 em 1985.

A administração do Estado é tão complexa e travancada que impede a boa gestão empresarial. Assim, a Petrobrás não consegue hoje, por razões

administrativas, estatais, fora da empresa, receber um excelente empréstimo de US\$260 milhões do Banco Mundial, dos quais tem necessidade premente, para projetos de grande importância econômica e ecológica.

Ainda que a Petrobrás tenha feito grandes descobertas em águas profundas, fica evidente que há falta de recursos com sérias consequências imediatas e para o futuro. Se considerarmos que o Brasil possui mais de 4 milhões e meio de Km² de bacias sedimentares, podemos ter uma idéia da quantidade de riquezas que estamos deixando de alavancar ao contermos a exploração desse potencial.

Estão prejudicados, não somente a pesquisa de novas jazidas como a produção de petróleo já descoberto e a mudança de perfil de refino para adequar as refinarias ao petróleo disponível hoje e às necessidades do mercado atual.

A estrutura de preços e derivados, distorcida pelo sistema de subsídios e pelo nível dos impostos, é usada como instrumento político e de combate à inflação, além de substancial fonte de arrecadação fiscal, tornando assim impossível a formação dos recursos necessários aos investimentos.

Os Hidrocarbonetos como Insumo Econômico

A impropriedade na gestão dos insumos energéticos se reflete nos custos de toda a economia contribuindo em maior ou menor escala com a ineficiência de cada setor produtivo da sociedade. Temos sérias deficiências hoje.

A primeira no refino, com produtos de menor qualidade, grande consumo de energia e produção de um perfil de produtos em desacordo com as necessidades de consumo.

Por exemplo:

a) Uma grande produção de óleo combustível, inclusive com alto teor de enxofre, leva as indústrias a terem que utilizar um combustível menos eficiente, mais poluente e mais danoso aos equipamentos, ao meio ambiente e às pessoas. Enquanto que se deixa de utilizar o gás natural, que produziria uma combustão limpa, eficiente e com menores custos de investimento e manutenção dos equipamentos, caso fosse disponível.

Os investimentos nas refinarias que permitissem a mudança no perfil e qualidade de refino e a menor sobre o óleo combustível, certamente custaria uma fração do que custa à sociedade a situação atual.

A segunda deficiência é no transporte rodoviário e ferroviário de grandes volumes de produtos a um custo muitas vezes superior ao que teríamos com dutos. Investimentos em dutovias às vezes se pagam em meses de operação. Em 1987, o transporte de 32% do volume de derivados de petróleo e álcool foi realizado pelo sistema rodoviário que, no entanto, absorvem 90% do custo total de US\$800 milhões desse transporte. Os dutos movimentaram 7% da carga com 1% do custo total e os navios 61% com um custo de 8%.

O Gás Natural

O gás natural é o vetor energético que ganhou evidência em todo o mundo nos últimos anos graças à sua eficiência na combustão, baixo impacto ambiental, facilidade de transporte e distribuição, versatilidade no uso e na maioria dos casos seu baixo custo.

Sua participação na matriz energética em todo o mundo é de cerca de 20% e vem crescendo, mesmo em países que não o produzem.

No Brasil a sua participação é irrisória, por volta de 2%, e isto tem várias causas:

1. As restrições institucionais à procura, produção, importação e transporte.

2. A grande disponibilidade de óleo combustível devido à configuração das nossas refinarias por falta de investimentos (como já mencionado).

3. Também

a) A pequena preocupação ainda existente com a ecologia.

Não temos informações hoje de grandes reservatórios de gás próximos às grandes regiões consumidoras do Sul e Sudeste, porém a procura dirigida poderia alterar esse quadro.

No entanto, o mercado econômico estimado de gás para o setor industrial, comercial e de transporte é atualmente de cerca de 36.000.000m³/dia, para as regiões Sul e Sudeste, desde que sejam desenvolvidas transformações necessárias para absorver essa quantidade de gás.

Assumindo-se um crescimento anual de 2% até 95 e daí até o ano 2000 de 4%, além de gerar 2.200MW de eletricidade, chega-se a um mercado potencial de 56.000.000m³/dia.

Hoje a utilização de turbinas a gás, ciclo combinado (gás + caldeira a vapor + turbina a vapor) e a co-geração revolucionaram a concepção de investimentos no setor elétrico. Apesar de ser necessário pagar o gás, o investimento inicial e o tempo de implantação resultam tão baixos que estas se tornam alternativas atraentes.

O cenário básico da Petrobrás prevê disponibilidade para venda de 9.500.000m³. O cenário com novas descobertas para o ano 2000 chega a 25.000.000m³ por ano para a mesma região.

As regiões Sul e Sudeste teriam, portanto, um déficit de 31.000.000m³/dia, equivalente a 200.000 bbs de petróleo/dia.

Os países vizinhos, notadamente Bolívia e Argentina, possuem grandes reservas de gás, e o Brasil é o único mercado viável para essas reservas. Nessas condições, é lógico que se consiga uma negociação de preço e condições contratuais que tornem a importação desse gás mais interessante, comercialmente, que a importação de quantidade equivalente de petróleo do Golfo Pérsico. Isso, sem falarmos no mercado de bens industriais que poderíamos gerar nesses países com a receita adicional que eles teriam, na venda desses insumos energéticos.

O álcool - O complexo agroindustrial de cana representa hoje um faturamento anual bruto de 6 bilhões de dólares, com o valor agregado de 3,2 milhões e a produtividade cresceu, em média, cerca de 3,2% nos últimos 15 anos. São 707.279 empregos, e apresenta o menor investimento por emprego criado entre todos os insumos energéticos do País.

De um custo inicial de cerca de 80 dólares por barril equivalente de petróleo, já está chegando hoje a um custo de 45 dólares por barril. Poderemos, portanto, conferir que a tendência de médio prazo, com o contínuo ganho de produtividade na produção de álcool, e a tendência de preços crescentes de petróleo, que esses dois insumos venham a ter preços semelhantes.

O setor atravessa, hoje, uma crise de falta de geração de caixa pela redução dos seus preços de comercialização e falta de financiamento a longo prazo para se modernizar e aumentar ainda mais sua eficiência, bem como melhorar o uso da energia, para aproveitar o valor econômico do ba-

gaço como energético e ser utilizado na cogeração de energia elétrica ou como alimento de gado etc.

Como consequência, a produção do álcool encontra-se estagnada há cinco anos, tendo o País que importar álcool há dois anos. Não se pode deixar de levar em conta, também, as características menos poluidoras do álcool, como carburante, em relação aos seus concorrentes; o que tem contribuído, enormemente, para menor concentração CO₂ na atmosfera, notadamente nos centros urbanos.

Diante da importância econômica e ecológica deste programa, ele deve ser revitalizado através de medidas como a liberação da venda de energia elétrica de cogeração e também linhas de financiamento de longo prazo a custos compatíveis, para a manutenção desse ganho de produtividade.

Bens de capital: - O Brasil tem desenvolvido e implantado uma rede de empresas industriais e de serviço, com capacitação e tecnologia para atender e complementar as indústrias de petróleo e gás. Essas empresas, juntamente com a Petrobrás, desenvolveram, com muito sucesso, ao longo de 30 anos, a tecnologia para todas as atividades na área de petróleo e gás e, em particular, a exploração de petróleo no mar, em águas profundas, numa conquista pioneira mundialmente reconhecida, refletida na nomeação da Petrobrás como a empresa do ano de 1992, no prestigioso Fórum Internacional que o Offshore Technology Conference, em Houston.

Esse setor levou mais de 30 anos, e muito investimento material e humano, para ser desenvolvido e consolidado. Com a paralisação dos investimentos, atrasos de pagamentos, condições contratuais injustas de empresas estatais, as empresas estão sendo desarticuladas.

Essas paralizações, uma vez desfeitas, só podem ser refeitas, a longo prazo, devido aos anos de treinamento das equipes de técnicos de alto nível e gerentes que estão mudando de atividade ou mesmo deixando o País.

Para se ter idéia do que representam os investimentos desse setor de petróleo para as indústrias de bens de capital, podemos afirmar que cada um bilhão de dólares em investimentos representam 15 mil empregos diretos de trabalhadores altamente especializados.

Acreditamos ser esta a maior perda que o Brasil esteja sofrendo, com a atual crise do Estado e a paralisação dos investimentos. Estamos desperdiçando, justamente, aquilo que é a nossa maior carência como Nação: o elemento humano com a necessária formação e a experiência industrial.

Não bastasse isso, os fabricantes brasileiros ainda têm que enfrentar, em concorrências internacionais, competidores estrangeiros que gozam de privilégios em relação aos fornecedores nacionais. Parece mentira, mas é verdade. Notadamente, o privilégio principal que é cotar em moeda forte, não sofrendo os percalços das formas de reajuste que nem sempre atualizam os preços da maneira inicialmente contável.

Para corrigir essa distorção, a Câmara dos Deputados já aprovou o Projeto de Lei nº 95, que encaminhou ao Senado já há alguns meses, sem que a lei até agora tenha sido aprovada, acarretando vários e graves prejuízos à indústria nacional e ao operário brasileiro cujos postos de trabalho estão em queda livre.

Creio que pelo que expusemos, verificamos ser o monopólio de exploração, produção e transporte de hidrocarbonetos um ônus à Nação, pela limitação da capacidade de gerar riquezas que vem impondo. Tem sido também um ônus à Petrobrás, pois em vez de essa empresa - ao que todos sabemos, dotada de enorme capacidade técnica e eficiência produtiva - poder vender a preços de mercado, pela sua condição de monopolista, é obrigada a vender a preços políticos, com consequências danosas ao seu fluxo de caixa.

As necessidades e potencialidades do País, para se criarem riquezas na área do petróleo, gás e álcool são de uma dimensão tal que demandam enormes investimentos. A carteira de projetos que a Petrobrás possui hoje é sem precedentes e da maior importância ao País.

Entretanto, deve ser preservada a sua autonomia para que possa gerar e gerir os seus recursos dentro dos limites e das regras da boa gestão empresarial e de mercado. A diversificação das fontes de investimento, através da liberação da economia, trará não só o capital adicional necessário, mas também novas concepções de criatividade que poderão enriquecer o cenário e potencializar a eficiência dos investimentos.

O gás natural deve ser introduzido em nossa matriz energética com a participação que merece, permitindo-se que seja trazido, ao mercado, por quem o desejar. A liberação da produção e venda de energia elétrica permitirá a racionalização na indústria alcooleira, viabilizando sua modernização e aumentando sua eficiência. A credibilidade do programa deve ser mantida pelo seu alto significado econômico e ecológico.

O Governo e as empresas estatais devem restabelecer sua credibilidade junto aos seus fornecedores, pagando débitos e mantendo as condições justas de contratação, para que seja preservado o importante setor da economia nacional, absolutamente necessária para viabilizar novos investimentos.

Fontes de financiamento a longo prazo, a custos viáveis, são fundamentais para a retomada dos investimentos e, sobretudo, para a manutenção da nossa competitividade, com a abertura de mercado para os nossos competidores do exterior. Para a competitividade industrial basta termos condições semelhantes de financiamento e participação nas concorrências; temos certeza de que ganharemos as concorrências. Muito obrigado. (Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - O mediador do encontro, Dr. Antonio Teófilo Andrade, já está recebendo as perguntas que os Srs. queiram dirigir a quaisquer dos nossos palestrantes. Nesse instante, vamos passar a palavra aos nossos debatedores.

O primeiro a fazer uso dela é o Dr. Eugênio Mancini, Secretário Nacional Adjunto de Energia. Tem 5 minutos disponíveis para dar o seu ponto de vista.

O SR. EUGÊNIO MANCINI - Exm^o Sr. Senador Júlio Campos, Presidente da Mesa, Senador Fernando Henrique Cardoso, companheiros aqui da Mesa, Srs. e Sras:

Ouvimos a palestra do Presidente da Petrobrás que considerei auto-explicativa, ou seja, demonstrou o que de uma maneira geral a sociedade já sabe, a qualidade da empresa, alguns problemas que a cercam atualmente e os desafios a que está submetida.

Creio que, feito, na palestra, mostrar com maior profundidade as razões dos problemas que ocorrem hoje. Acho que, de uma maneira geral, os demais palestrantes tocarão, mais de leve ou mais profundamente, nisso, mas acredito que esse é o ponto principal da situação da energia no setor energético brasileiro.

O ilustíssimo Sr. Senador Fernando Henrique Cardoso apresentou alguns pontos que eu anotei e que considere muito relevantes. Primeiro, a necessidade da diversidade de fontes energéticas. Isso é fundamental. Na

Secretaria, estamos buscando essa diversidade e ela é uma estratégia da política energética que pretendemos apresentar à sociedade brasileira.

O programa do álcool, foi citado pelo Dr. Roberto Vidigal. Concorde com o posicionamento colocado, de que há necessidade de se estabilizar o programa e de se permitir o seu desenvolvimento como uma opção energética estratégica para o País.

O Senador falou também sobre os incentivos às pequenas usinas, que é uma das saídas para a regionalização das fontes de suprimento: sobre os incentivos à utilização do gás natural, também mencionadas pelo Dr. Roberto Vidigal; sobre a participação da iniciativa privada e, principalmente, sobre a necessidade de acabar com os conflitos que estão minando o setor energético nacional.

Quanto à participação da iniciativa privada, isso está ligado à desregulamentação da nossa economia, e à capacidade que o Governo venha a ter de rever a estrutura de preços, a matriz de preços dos energéticos, porque da mesma maneira que hoje essa matriz é perversa com as empresas estatais, ela inviabiliza a participação da iniciativa privada em qualquer das oportunidades que já existam ou que venham a aparecer. No setor do petróleo, por exemplo, em que hoje não há oportunidade de participação direta, se houver a aprovação da redução do nível de monopólio, mesmo assim tornaria-se inviável o interesse da iniciativa privada, porque ela não suportaria o que a Petrobrás suporta hoje, que é comprar o petróleo a 18 dólares e vender mais barato do que esse valor. O Governo contabiliza isso em contas especiais, o que, obviamente, na iniciativa privada, não seria possível fazer.

Então, há necessidade de que se faça uma ampla reforma estrutural na matriz de preços tanto da energia elétrica, como já foi mencionada hoje de manhã, como de derivados de petróleo, para que tanto o álcool, que já é privado e que tem as suas dificuldades decorrentes dos mesmos fatores que o petróleo, como o próprio petróleo possam se desenvolver, quer com a Petrobrás, quer com a iniciativa privada, mas, principalmente, com a parceria desses setores.

Quero enfatizar o que foi falado aqui sobre o problema da conciliação. Penso que muitas das nossas dificuldades vêm da nossa incapacidade de reduzir os conflitos existentes na sociedade nessa área. Mais recentemente, acredito que essa conciliação venha sendo buscada com mais força, pelo próprio Governo por diversos setores. O programa do gás evoluiu na medida em que houve a predisposição dos agentes de sentarem e buscarem um ponto comum. Em relação ao art. 25 e a outras questões do gás natural, hoje nós temos oportunidade de seguir adiante. Sobre o programa do álcool, creio que o Ministério da Infra-Estrutura e a Secretaria Nacional de Energia passaram a enxergar o álcool como uma opção energética, e não simplesmente como uma atividade econômica ou industrial, ou agrícola, e eu acho que buscar a parceria dos diversos setores para que o resultado seja bom para a sociedade, é que é o caminho.

Eu diria, também, que nós temos que preservar a atividade econômica das empresas, quer elas sejam estatais, quer elas sejam privadas. Não é possível, na minha visão, como já foi dito aqui pelos palestrantes, que as empresas, de alguma forma, sejam utilizadas dentro de uma macropolítica econômica. As empresas têm que ter rentabilidade, elas têm que gerar recursos próprios para poderem investir e remunerar os seus interesses, e se o Governo deseja promover algum incentivo, algum estímulo, isso tem que ser feito através de mecanismos do próprio Governo, via tributação, via política tarifária. Então, tem que haver mecanismos para que determinadas atividades sejam estimuladas sem prejuízo da própria atividade econômica, sendo vamos ficar em várias áreas como estamos na área de energia.

Eu apenas quero fazer uma pequena correção. Penso que não foi bem entendido o problema, que foi mencionado, do endividamento pela Petrobrás. É que a Petrobrás não utiliza recursos de Tesouro. Na verdade, os seus recursos são gerados pela própria receita da empresa, quer dizer, via preços, e não via impostos. Então, a receita da empresa acoplada à capacidade de obter financiamentos. E há a lei que congelou, que pede a reavaliação de ativos. Ela impede, também, o aumento do endividamento anual, que é de 10% do patrimônio.

Esse é um problema de todas as empresas não é só da Petrobrás. Qualquer empresa tem uma garantia menor para oferecer porque o seu patrimônio não está sendo reavaliado. Parece-me que o pleito que a Petrobrás tinha feito seria o de aumentar o nível de endividamento levando em conta que o patrimônio hoje é muito superior.

Queria encerrar esse comentário, enfatizando que é somente com a convergência de interesse, somente com a parceria de toda a sociedade e de todos interessados que vamos conseguir sair dessa situação em que hoje se encontra o setor de energia. É preciso que tanto no setor elétrico, como no setor petróleo, nas energias alternativas haja realmente parceria e não conflitos de interesses, que essa conciliação seja obtida e seja buscada dentro de um sentido ético; quer dizer, a conciliação tem que ser ética. Através disso, acredito que vamos poder seguir em frente. Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Também para tecer considerações sobre o assunto, concedo a palavra ao Dr. Maurício Biagi Filho.

O SR. MAURÍCIO BIAGI FILHO - Exmo. Sr. Senador Júlio Campos, ao congratular-me com V. Ex.ª pela organização desse seminário, gostaria de saudar todas as autoridades aqui presentes, meus colegas, meus senhores minhas senhoras.

Resta-nos algumas considerações, eu não gostaria muito de falar sobre o álcool porque estou aqui como representante da Abdib, mas, me parece que uma coisa ficou clara durante esse seminário no dia de hoje: o insumo mais carente que nós temos no Brasil, não é petróleo, não é álcool, é o capital.

A partir disso, entra um fator importantíssimo que é a conciliação. Sem conciliação e sem que juntemos os esforços, o Senador Fernando Henrique Cardoso colocou, de uma forma brilhante, uma palavra chave que anotei aqui: humildade. Essa palavra, para mim, é fundamental.

Temos muito que nos orgulhar do nosso País. Temos uma companhia, conforme Dr. Weber expôs com muita propriedade, que é um orgulho nacional. Poderíamos citar diversos programas do álcool que não existe mais. Gostaria de deixar aqui uma opinião sobre o assunto. O Programa Nacional do Álcool foi feito em 75 e terminou em 1985; foi o único que conseguiu realmente atingir as suas metas dentro das dotações orçamentárias, com todas as distorções que existem, com todos os problemas que existem.

Está implantado, é o maior programa de biomassa implantado no mundo e o Brasil de repente coloca um anúncio no Wall Street Journal de 4,5 páginas como este aqui que está na minha mão falando de coisas de socenos e não menciona o programa do álcool que é nesse momento, muito imponente.

Do ponto de vista do meio ambiente o álcool deu uma certa tranquilidade ao Brasil, acho que nós atiramos num pardal e acertamos num urubu, porque, na verdade além das raízes agrícolas do programa que é uma coisa muito importante precisa ser muito bem enfatizada. A geração de empregos desse programa é outra coisa muito importante nesse momento para o Brasil pelo custo de geração de empregos que esse programa tem.

A utilização de toda a rede da Petrobrás, de toda a distribuição da Petrobrás é indispensável ao programa do álcool; assim ele foi concebido.

Hoje, acho que a moderação deveria imperar nessa discussão e tenho absoluta convicção de que as pessoas que hoje estão incumbidas de gerenciar tudo isso, o como o Ministro da Infra-estrutura, o Ministro João Santana, o Presidente da Petrobrás, enfim, todas as pessoas que estão trabalhando nesse setor pensam dessa forma.

Nós, produtores de álcool - e aqui me coloco como produtor de álcool - temos sido muito inábeis do ponto de vista político em que pese aqui no Congresso haver quase 50 pessoas que são ligadas de uma forma ou de outra ao setor. Portanto, gostaria de registrar essa incompetência.

Por outro lado, temos uma comissão de renovação da matriz energética. Há um decreto presidencial, aprovado pelo Ministro da Infra-estrutura, aprovado pelo Presidente da República e gostaria de perguntar ao Dr. Weber se continua em vigor.

Se afirmativo, temos aqui todas as indicações para que não haja dúvidas com relação à mistura, com relação aos procedimentos. Aliás o Presidente colocou isso de forma muito clara.

Gostaria de fazer as palavras do Eugênio minhas: precisamos trabalhar muito juntos no sentido de fazer uma conciliação muito grande. Da mesma forma que a Petrobrás tem coisas fantásticas, nós temos o menor preço de cana do mundo; temos o menor preço de produção de açúcar do mundo; temos o menor preço de produção de álcool do mundo; temos uma instituição de pesquisa que o Sr. conhece que aplicava - e esse ano deve ter aplicado em torno de 40 milhões de dólares. Temos a melhor tecnologia do mundo para pesquisas. A Petrobrás tem a melhor tecnologia de exploração em águas profundas, a melhor tecnologia global.

Desde o plantio da cana até o produto final, que é o álcool é reconhecidamente a melhor. Temos a melhor tecnologia em fabricação de equipamentos para a produção do açúcar e álcool e não podemos jogar isso pela janela; temos que aproveitar realmente esse fato e se quisermos ser mais criativos existe 40 ou 50 destilarias que estão desativadas, que estão encalacradas no Banco do Brasil de uma forma ou de outra que seria a solução para o México, para o Chile, solução para montar isso em Cuba - houve uma mudança completa naquele país.

Quem sabe não é uma solução Cuba fornecer álcool para o México e receber petróleo como pagamento.

Enfim, essa situação na minha visão pessoal - e eu estou lutando até um pouco do assunto -, passa muito por uma boa vontade da sociedade brasileira, por um entendimento global e não precisamos ficar inventando a roda. Gostaria de passar para o Senador Júlio Campos, por exemplo, a legislação além sobre co-geração de energia. Está traduzido mas a parte em alemão são dois parágrafos. Coloca-se alguma coisa para gerar energia elétrica e a concessionária tem que receber e pagar 75% do que o consumidor paga, está aí a legislação que entrou em vigor no ano passado.

Um trabalho que nós fizemos em Ribeirão Preto para o caso específico da nossa região onde nós não temos petróleo, não temos energia hidráulica, temos 50 megawatts de capacidade do Rio Sapucaí para pequenas hidros tem aí uma solução indo de encontro as palavras do Senador Fernando Henrique Cardoso no sentido do maior aproveitamento do subproduto.

Temos tudo para resolver a situação, eu sempre disse que o problema do álcool é que o álcool é uma aguardente, uma cachaca de gravata. Por que existe o álcool no Brasil? Porque existe a Petrobrás, porque se aqui existissem as 7 irãs como estão nos Estados Unidos, vejamos os Srs. as dificuldades para implantação de um programa do environment no Estado Unidos. Eles não estão conseguindo implantar o programa nos Estados Unidos porque pelo poder das empresas de petróleo que detêm o maior poder do mundo junto com as montadoras. Aqui, tivemos uma Petrobrás que se juntou às montadoras que foi a solução para elas na ocasião. Pelo menos nos anos de 74 a 85, quando tivemos uma distorção fantástica de produção - 98% de carros a álcool.

Não é possível que não consigamos conciliar esses interesses que são muito simples. Na verdade, o que nos falta é capital.

Nosso setor faturava 9 bilhões de dólares, hoje fatura 3, só isso mostra o nosso drama.

A Petrobrás a Vale do Rio Doce têm que investir mais, como toda a sociedade brasileira. Não podemos deixar que a sua infra-estrutura vá para o vinagre. Temos o exemplo da Argentina. Nos Estados Unidos, hoje, para que os Srs. tenham idéia, não existe mais uma indústria de bens de capital que fabrique por exemplo uma moeda, um difusor; estamos fazendo um acerto para fabricar alguns produtos que só são financiados pelo Eximbank, não existe mais no mundo uma indústria de bens de capital, ela acabou, é algo em extinção e no Brasil nós temos uma capacidade de competição fantástica, somos competitivos. Outro dia, o Sr. Roberto Vidigal, numa reunião com o Ministro João Santana na Abdib, fez uma colocação extraordinária de como nós podemos baratear os nossos fornecimentos com pequenas medidas muito simples. Apelo para que procuremos ser mais prático nesse sentido e que verifiquemos o grande problema dos produtores de álcool, eles estão muito voltados para a parte, digamos assim, produtiva, estão ali tentando competir, um quer ter um carnaval melhor do que o outro. Nós não temos sequer condição de fazer uma explanação, uma exposição mais técnica, mais bonita a respeito do que sabemos ou não fazer. Meu apelo é para que se deem as mãos produtores, Petrobrás, enfim, todos nós unamos esforços no sentido de encontrarmos uma solução coerente e que interesse ao País nada mais. Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Concedo a palavra ao Sr. Antônio Teófilo Andrade para as perguntas a quem de direito.

O SR. ANTÔNIO TEÓFILO ANDRADE - Com licença, Senador Júlio Campos, quero fazer uma pequena inversão da ordem, aqui devido a necessidade presente de tempo do nobre Senador Fernando Henrique Cardoso. Há duas perguntas se transformam na verdade, em uma só, foram feitas pelos Srs. Azamor Pereira, Diretor-Geral da ATP Hightech e Emílio Wainer, sendo si-

pilares lelei as duas, em seguida à outra. O Sr. disse que não é favorável à privatização da Petrobrás, reconhece que o Estado está falido, então, sem agravar a inflação e aumentar os impostos, por que não privatizar a Petrobrás? O Sr. tem outra fórmula milagrosa? E a questão do Emílio Walner está colocada na seguinte forma: o Senador afirma que é contra a privatização da Petrobrás e que é preciso investimento privado no crescimento da indústria de petróleo. Como conciliar as duas afirmativas, que modelo V. Ex^a recomendaria?

O SR. FERNANDO HENRIQUE CARDOSO - Essa pergunta toda é um questionamento de posição. Vamos lá. Antes de falar dessa assunto queria mencionar outras questões que eu não tive a oportunidade de colocar e que vão um pouco nessa direção. Há muitos mecanismos pelos quais nós podemos fazer com que haja uma maior convergência entre o setor privado e o setor público. Propus aqui no Senado, o que aprovou, um projeto sobre concessão de serviço público, há dois anos aprovado, está na Câmara, isso tem um impacto, a meu ver, tão grande que é maior que a privatização. Com relação à concessão de serviço público, é uma forma antiga que existe no Brasil, uma tradição nossa e que permite uma dinamização enorme de serviço e de obras e que, infelizmente, não se conseguiu chegar ainda a um entendimento final, e espero que ele seja aprovado.

Nós estamos ligados diretamente com essa matéria, aqui também não menciono mas a conservação de energia tem que ser também colocada com muita ênfase também nessa área. Tenho um projeto, aliás - estás -, nas mãos do Senador Ronaldo Aragão para dar o parecer às vezes, custa tirar os pareceres que estão há muito tempo nas Comissões; acho muito importante também cuidarmos da questão da conservação de energia e darmos os incentivos que beneficiarão também a indústria de bens de capital e as empresas no sentido de que elas possam conservar mais energia. Com relação à Petrobrás, eu não sei se a sua privatização traria recursos no porte do necessário a menos que uma das 7 linhas viessem para cá e aí, teremos os problemas que foram aqui mencionados; será que elas fariam o que a Petrobrás faz? A verdade é que guardo-chuva de muitos interesses privados - guarda-chuva, talvez, seja uma expressão -, mas a locomotiva de muitos interesses privados. Penso que a Petrobrás deva ser submetida ao crivo do debate da sociedade brasileira, sem nenhum preconceito, e a questão gás temos que discutir com a empresa.

Toda vez que for possível acabar com o monopólio sou favorável a essa solução. Mas, acabar com o monopólio é uma coisa, privatizar é outra. Vinho a tremenda dificuldade para privatizar empresas pequenas, ou a Usiminas é comparada com a Petrobrás? Votei a favor da privatização. E graças

a meu voto e de mais três companheiros do meu Partido que me seguiram, porque eu sou o Líder, é que foi feita a privatização da Usiminas; não tem nenhum problema com relação a essa matéria, ao contrário. Mas, no caso do petróleo, a escala é outra. Se formos entrar num debate da privatização da Petrobrás vamos consumir uma tremenda energia política que vai radicalizar e que não resolverá a questão da disponibilidade de recursos no vulto necessário. Creio que não deva ir por esse caminho, e não é por preconceito doutrinário ou ideológico, mas por uma questão de prática política. Se a Petrobrás estivesse atuando de modo a sufocar interesses ou se ela agisse de forma discriminatória nós teríamos mecanismo para contrabalançar. Mas se abrimos um debate sobre privatização da Petrobrás ele será meramente ideológico, sem consequência prática positiva; pode ser que eu esteja equivocado, mas eu não vejo como é que se vai privatizar o capital ou quem vai se jogar na questão da Petrobrás, em termos de capitalização. Penso que a discussão não compensa o debate teórico doutrinário, ideológico que vai haver, porque a Petrobrás não está atrapalhando e se ela estiver, não discuto. Acho que as empresas têm que obedecer uma sociedade ainda mais se elas são estatais aí, fala o Congresso, e tem que falar forte, temos que ter uma política. Se na questão da matriz energética, efetivamente, a Petrobrás começa a criar obstáculos nós disparamos de elementos para convencê-la, primeiro pelo argumento, se ele não for suficiente faremos uso de mecanismos legais para convencê-la.

O Estado brasileiro terá que ser, outra vez, posto em condições de investir em alguma coisa. Eu não acredito que exista no mundo moderno a possibilidade dos Estados não terem uma atividade muito forte em termos de fiscalização de controle; ou se pensa que na Alemanha ou nos Estados Unidos não se tenha, ou que os estados americanos estão muito ativos na condução da economia americana? Ontem perguntei isso ao Sub-Secretário do Tesouro, a relação do Japão com o interesse nacional americano fala muito forte. Eu sou membro da American Academy of Sciences and Arts, e como tal recebo a publicação quadrimestral de lá, a última que recebi foi sobre uma verdadeira guerra ao Japão, falando de novo em protecionismo.

Agora mesmo nos Estados Unidos, no debate da sucessão americana, a discussão é muito forte e é demagógica, como toda campanha eleitoral. Mas há um sentimento muito forte para, de novo, recolocar a necessidade da proteção. Nós aqui também temos que pensar, ao mesmo tempo, em termos da integração da economia brasileira com a economia internacional; o processo de internacionalização que aí está bem como o dos interesses nacionais, não são fatos que se oponham.

Uma vez, há alguns anos, estive aqui o então Secretário de Relações Internacionais do Partido Comunista Italiano, isso já acabou, chamava-se Giorgio Napolitano, que usou uma expressão que eu tenho repetido e da qual gostei. Ele diz assim: a questão não é saber se vai haver ou não internacionalização da economia, já está havendo, já está ocorrendo, a questão é saber se eles irão nos internacionalizar ou se seremos nós que o faremos. Essa é a diferença do interesse nacional, ele não se opõe à internacionalização, mas tem que saber qual é a política que os americanos fazem. O Secretário americano não veio aqui para defender, ao mesmo tempo, o interesse internacional e o nosso. Ele fez bem de fazê-lo, nós é que temos que defender o nosso.

Eu tenho pavor da discussão meramente ideológica que leva a imaginar quem tirou a garra do Estado e que o mercado resolve; vamos cortar as unhas do Estado, vamos tirar as garras do estado onde não é próprio dele, mas não vamos imaginar que as soluções são automáticas, e que não passem pela política, pelos interesses que têm que ser discutidos, negociados e conciliados. Por essa razão não creio que a questão seja privatizar a Petrobrás do ponto de vista do interesse nacional, ainda é importante que se disponha de uma companhia como a Petrobrás, com as características aqui já referidas, na medida em que ela não se opuser aos outros interesses legítimos, privados e também de outros setores públicos. Nessa medida ela se legitima. Acho que ela tem habilidade nessa nova etapa que nós estamos vivendo também de redefinir um pouco a sua estratégia política e a ela se ajustar. Então, não é por preconceito ideológico.

A questão que está por trás da pergunta, que é básica mesmo, é iremos financiar? Tudo isso deve nos preocupar enormemente, porque está claro que a massa de recursos necessário será muito grande, portanto, devemos colocar o Brasil em condições de atrair capitais estrangeiros. Tenho muita preocupação com o que está ocorrendo agora e disse ao Presidente Gross, em reunião no Senado, tenho muito medo das altíssimas taxas de juros que ainda estamos pagando para obter recursos e estamos fazendo com um perfil de endividamento de curto prazo e que, daqui a pouco, vai criar, outra vez, dificuldade para a economia brasileira. Não devemos ir com tanta sede ao pote, a meu ver, e sim buscar os potes como a Petrobrás que procura petróleo em mar profundo, os potes profundos. Profundo, no caso, quer dizer que o prazo de endividamento e as taxas de juros não nos sufocam. Teríamos que fazer isso - e termino por aí - que entender que realmente, além dessa busca de recursos externos, e se sobrepondo mesmo a ela, há uma questão doméstica, brasileira, nós temos que nos disciplinar melhor, nos nossos gastos, nas nossas prioridades. Há uma incapacidade de nossa muito grande de tomar decisões em tempo oportuno.

Simplesmente uma historiazinha. Vin aqui e saí correndo, porque estava no Senado o Príncipe Philip, da Inglaterra. Eu o recebi, depois o levei até à Câmara e voltei para cá. Como não havia começado a reunião ainda, voltei para lá porque tinha que ir a uma pequena exposição que ele iria fazer numa Comissão na Câmara. Aí, saí correndo para vir cá. E o Príncipe me perguntou: "Mas vocês sabem o que estão votando?"

De fato, na confusão em que vivemos e que tomamos decisões no Brasil, a pergunta cabe. Ele deve ter pensado: "esse senhor é um louco, que vem aqui, vai lá, some, desaparece". E como eu falo inglês e não são muitos os que falam, eu faço as honras da Casa. Para ele, então, devo ser um idiota ou um louco. Mas isso aqui é um pouco uma casa de loucos. O Congresso - e não só - e o Executivo enloqueceram, no sentido de que nós queremos resolver tudo ao mesmo tempo e fazemos muita coisa e vamos para casa e pensamos, "meu Deus, o que eu fiz?". Nada. Nós não nos especializamos, nós não sabemos dominar o tempo e o tempo não perdona aqueles que trabalham sem ele. Há que ter uma certa capacidade de dominar o tempo. Acho que muito da nossa incapacidade, hoje, de investir, vem do fato de que nós quisemos fazer muita coisa ao mesmo tempo e não priorizamos. Aqui nós temos que priorizar, daqui para a frente.

Estou aqui hoje, e estou na Comissão de Infra-Estrutura. Eu sou o Líder, eu vou para a Comissão que eu quero ir. Mas, na verdade, não é assim; vou àquela que sobra, para poder agradar aos meus liderados.

Mas, de qualquer maneira, estou em duas comissões só aqui no Senado, na de Infra-Estrutura e na de Educação. Por que nessas duas? Porque acho que é prioridade. Há comissões que brilham muito, as de Relações Exteriores e Economia - esta devido à inflação. Mas se nós não resolvermos certas questões básicas, não vamos resolver o resto. Então, com essa falta de recursos, em vez de estarmos imaginando que vamos privatizar a Petrobrás e vamos ter dinheiro, devemos pensar diferente. Vamos ver como equacionar as nossas prioridades. Infra-Estrutura é fundamental! Energia é fundamental! E se nós não cuidarmos da educação, não tem cidadania, não tem democracia, existirá esse simulacro em que nós vivemos hoje, em que nós temos que nos banalizar para ter votos. Essa é que é a verdade.

Na democracia, digamos, cesarista que temos aqui, as pessoas têm que ser atores e têm que se banalizar para poder ter voto. Depois que se tem o voto, às vezes se acostuma com a banalização, chega-se lá em cima e continua-se banal. Talvez eu tenha incorrido nesse mesmo erro. (Palmas.)

Faço licença, vou me ausentar, porque tenho uma outra reunião, dando o exemplo vivo de como é essa nossa vida aqui, de loucos. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Senador, há outras questões, que de pois mandamos para V. Ex^a

O SR. ANTÔNIO ANDRADE - Sim. Ele responderá por escrito. As perguntas vêm do Sr. Enio Trindade Barreto, do Sindicato dos Petroleiros do Rio de Janeiro, para o Dr. Ernesto, são duas, que eu vou ler em seguida. Dr. Ernesto Weber, sabe V. Ex^a que o monopólio possibilitou, de 80 a agosto de 90, uma economia concreta de 58 bilhões de dólares, a metade da dívida externa ao consumidor? Esse é um estudo feito pelo PMR, da Petrobrás, em relação aos preços do mercado Roterdã. Como vê V. S^a, tal possibilidade, de economia para a sociedade em um outro cenário, por exemplo, o da proposta da Emenda Constitucional nº 56-A? E a segunda pergunta, também do Sr. Enio ao Dr. Weber: sabe V. Ex^a que a P e W e o boletim L'Industrie Pétrolière, ambos de 3 de fevereiro de 92, noticiam extensivo fechamento de refinarias nos Estados Unidos e Canadá, e diminuição da produção de gás natural nos Estados Unidos, em pleno meio inverno, para buscar aumento de preços em plena recessão?

Como vê V. S^s no futuro cenário brasileiro, face a tais exemplos?

O SR. ERNESTO WEBER - Respondendo à primeira pergunta, a nossa empresa tem se desenvolvido dentro do cenário do monopólio. Porém, a continuidade ou não do monopólio não depende da vontade da nossa empresa, depende, sim, da vontade da sociedade. Caberá à sociedade discutir e definir, através do Poder Legislativo, se deveremos ou não continuar com o monopólio. O que nós temos, sim, é que nos preocupar com a empresa para podermos manter essa eficiência, que foi relatada, da economia de divisas; é nos tornarmos cada vez mais eficientes. E esse é todo o programa que vem sendo desenvolvido e para o qual nós contamos com o apoio dos sindicatos, da associação, dos engenheiros e de todo o corpo de empregados para termos uma empresa eficiente, que possa operar em qualquer cenário que venha a ser definido pela sociedade. Nós temos que entender que nós somos uma empresa que pertencemos à sociedade, para servi-la. E nós não podemos impor a essa sociedade vontades internas; temos que aceitar o desejo dela, que é apresentado através do Poder Legislativo.

Com relação à segunda pergunta, entendo que a atuação econômica depende da estratégia de cada empresa. Nós, hoje, como empresa monopolista, somos obrigados a manter o abastecimento e o temos feito com muita eficiência. Apesar de termos tido algumas greves fora de hora, temos conseguido manter o abastecimento nacional. Então, o nosso enfoque aqui é um. Agora o fato de que existe um mercado livre, cada empresa adota a sua estratégia. Então, entenderam as empresas que deveriam reduzir a sua produção em função da demanda? Nós, aqui, temos que atender ao mercado dentro do mercado monopolista, e amanhã tivemos uma situação diferente, então, teremos que agir de uma maneira diferente.

O SR. ANTÔNIO ANDRADE - Esta pergunta vem do Sr. Roberto Silveira à CCE Consultor.

Entre 1992 e 1995, a Petrobrás precisará investir 15,7 bilhões de dólares para produzir 1 bilhão de barris de petróleo e 40 milhões de m³/dia de gás. Está incluído nesse orçamento os investimentos nas redes de ga-

soduto, de transporte de gás e na participação acionária em todas as empresas distribuidoras estaduais de distribuição de gás?

Como está a Petrobrás equacionando os recursos necessários a esses investimentos, produção, transporte e distribuição de petróleo e gás? Como a Petrobrás pretende participar dos novos investimentos dessas empresas estaduais de distribuição?

A pergunta, de fato, é um grande conjunto sobre investimentos, suas origens e suas aplicações.

O SR. ERNESTO WEBER - Isso é motivo para um segundo seminário. Fora deste seminário, já temos tido debates a respeito. Há um trabalho de desenvolvimento na Secretaria Nacional de Energia. E essa pergunta, realmente, não é bem uma pergunta, mas um tema, e poderemos, depois, nos prontos poder ficar truncada. O importante é caracterizar qual tem sido a postura da empresa em relação à legislação vigente.

Havia discussões no que dizia respeito à parte da distribuição de gás nos Estados. A empresa adotou uma postura em que entendia que as Constituições Estaduais previam que a distribuição devia ser dos Estados. A empresa mudou a sua posição e tem reformulado, encontrando-se num processo hoje de associação com as empresas estaduais. A empresa, hoje, detém uma rede grande de gás que está entrando nessa negociação. Com isso, eu diria, esperamos ter participação através da Petrobrás Distribuidora em várias das empresas distribuidoras de gás.

Com relação ao resto, estamos adotando, em discussão com a Secretaria Nacional de Energia e com os Estados que estão mais interessados, um programa para a importação de gás, e há todo um programa de desenvolvimento. Para dar uma resposta, eu preferiria, realmente, fazer uma reunião com o setor interessado para discutir o assunto.

O SR. ANTÔNIO ANDRADE - Vou fazer uma pergunta mais sintética, porque considero interessante; é do Sr. Márcio Garcia. Na verdade, não é bem interessante, mas é um tanto quanto provocativa. Usei um adjetivo inadequado talvez.

O Sr. Márcio Garcia é da Meneggers Advogados Associados, presumo. "Dr. Ernesto Teixeira Weber, sobre o monopólio de petróleo, o Deputado Roberto Campos disse, certa feita: 'Se a Petrobrás é competente, não precisa de monopólio; se não é, ela não o merece.' Favor comentar."

O SR. ERNESTO WEBER - Eu responderia ao Dr. Márcio Garcia que tenho sido muito indagado pelos jornalistas e, realmente, para responder a essa pergunta, teria que colocar a minha posição se contra ou a favor do monopólio. Já fui questionado a respeito de várias maneiras. Eu queria cumprimentar o Dr. Márcio, porque realmente essa foi uma maneira nova que ele encontrou para perguntar. Mas não vou colocar a minha posição - se sou contra ou a favor do monopólio -, e sim a postura que adotei anteriormente. É minha responsabilidade, e sim a postura que adotei anteriormente. É responsabilidade do corpo técnico da empresa prepará-la para operar em qualquer cenário que venha a ser definido pela sociedade, independente da minha vontade própria como cidadão que eu teria que expressar a minha responsabilidade é manter a empresa no seu caminho, trazendo benefícios à sociedade brasileira. (Palmas.)

O SR. ANTÔNIO ANDRADE - Essa pergunta é também endereçada ao Dr. Weber e vem do Sr. Erasmo Granado Ferreira, do Movimento de Defesa do Sistema Petrobrás.

"É do conhecimento público que 77% das bacias sedimentárias do Brasil estiveram dispostas em contratos de risco."

A que V. S. atribui o fato de que as empresas, na sua maior parte multinacionais de petróleo, não identificaram reservas comerciais de petróleo e gás, sendo que, posteriormente, a Petrobrás veio a descobri-las?

O SR. ERNESTO WEBER - Acho bem oportuna a pergunta do Sr. Erasmo. Isso mostra claramente que somos uma empresa moderna, atualizada, que temos um corpo técnico muito bem preparado e que temos vencido uma série de desafios. Evidentemente, hoje, na parte de prospecção, temos atingido índices de acerto, quando fazemos locação de postos muito alta. Em algumas áreas temos atingido até 50%. Isso, graças a todo um programa desenvolvido através do Centro de Pesquisas, através do Departamento de Exploração, do Departamento de Perfuração, do Departamento de Produção. É todo um cabedal técnico que pertence hoje ao País. E, no caso, é importante manter todo esse cabedal na propriedade do País, servindo-o. É importante dizer que todas essas grandes descobertas que foram feitas, o foram pela Petrobrás. Algumas, realmente, em áreas, como o Sr. Erasmo colocou, em que outras empresas tinham participado, em contratos de risco e onde nada encontraram. Ainda recentemente, temos, por exemplo, na Bacia de Santos, os campos de Tubarão e Coral, que tinham estado em poder de outras empresas, que lá nada encontraram. Tenho que tomar um certo cuidado ao me referir à costa de Santa Catarina e do Paraná, porque hoje é uma área em litígio. Então, tenho que dizer que é na Bacia de Santos, entre os Estados do Paraná e de Santa Catarina.

Sr. Erasmo, tenho certeza de que a empresa detém, hoje, um corpo de alto nível técnico de alta dedicação ao trabalho. Graças a isso, temos atingido esse nível de acertos.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Existe mais uma questão, que é da D. Sandra Mery de Melo Coelho. Mas a passarei ao Dr. Ernesto Weber, porque é uma solicitação da presença da Petrobrás junto ao simpósio na faculdade que D. Sandra frequenta.

O SR. ANTÔNIO ANDRADE - Tenho certeza de que o Dr. Ernesto dará atenção a isso. Eu passarei à pergunta seguinte. É para o Dr. Roberto Vidigal e o Dr. Otacílio Albuquerque, diz: "Com relação às licitações internacionais, há alguma proteção no julgamento das propostas nacionais, em fretes, impostos de importação - em média em torno de 30% -, taxas aduaneiras, seguros, além da incidência também de ICM e IPI. O problema real não está na carga tributária que ocorre no Brasil, fortemente, durante todo o ciclo produtivo?"

O SR. ROBERTO VIDIGAL - Sem dúvida nenhuma, um dos fatores principais da dificuldade de competir com empresas do exterior é a carga tributária do País. Não há menor dúvida. Há um estudo muito bem elaborado pelo IEDE, que é o Instituto de Desenvolvimento de Estudos sobre a Indústria, que mostra, especificamente, essa carga tributária. A média é

o dobro! Em relação a uma série de países desenvolvidos escolhidos, a pesquisa mostra o dobro da carga tributária no Brasil, dando uma incidência superior de impostos, no Brasil, de cerca de 20%. Não podemos esquecer que essa carga tão alta é consequência daquelas empresas que não pagam impostos. E também não podemos nos esquecer que aquelas empresas que vendem à Petrobrás não podem fazê-lo sem nota, e portanto, pagam integralmente essa carga tributária.

Sem dúvida nenhuma, esse é um fator muito importante na elevação dos custos brasileiros. Agora, chamo a atenção para o fato de que, no setor de bens de capital, as tarifas aduaneiras já estão numa média de 20%, quer dizer, não chegam a 30%. Mais ainda: todos os países utilizam o mercado externo como regulador de sua carteira de pedidos, e os preços praticados no mercado interno não são iguais aos preços praticados no mercado externo. Isso seria uma contrapartida, um balanceamento à tarifa aduaneira e também ao frete.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Para concluir, o nosso companheiro, o moderador Dr. Antônio Teófilo Andrade.

O SR. ANTÔNIO TEÓFILO ANDRADE - Não fiz nenhuma preparação específica, mas senti que as palavras conciliação, ética, percepção do problema com uma abrangência maior para a sociedade brasileira são pontos-chaves de tudo aquilo que se falou aqui. Porém, há uma questão talvez um pouco herética que vou colocar - é apenas uma heresia, e as heresias podem ser ou não condenadas à fogueira, ou, eventualmente, levadas em conta. Em grande parte dessa discussão - e forçosamente isso ocorre em função do modelo fortemente estatizante que o Brasil viveu nos últimos vinte anos, seja na área de energia elétrica, seja na área de combustíveis fósseis, exceto, provavelmente, o álcool - por que razão, nós, humildemente, não buscamos, um pouco da arbitragem externa de uma entidade que não estivesse contaminada, como estamos, seja pelo discurso estatal fortíssimo, seja pelo liberalismo, talvez um pouco exagerado?

Era só isso que eu queria colocar como questão, porque vejo que, às vezes, a falta de humildade brasileira para resolver determinados problemas, que tomam sempre tinturas fortissimamente ideológicas, é que nos leva a posições de intransigência, que não ajudam em nada o País. Então, eu sugeria isso, dentro de uma idéia mais global. Era apenas isso!

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Obrigado!

Quero comunicar também ao Sr. Luís Saragón que a sua pergunta será encaminhada ao gabinete do Senador Fernando Henrique Cardoso para a devida resposta, por escrito.

Agradecemos a presença, neste terceiro painel, do Dr. Ernesto Teixeira Weber, digníssimo Presidente da Petrobrás, do Senador Fernando Henrique Cardoso, do Dr. Roberto Vidigal, do Dr. Antônio Teófilo Andrade, do Dr. Eugênio Miguel Mancini, do Dr. Maurício Biagi e dos demais participantes, que nos honraram com a sua presença. Amanhã, contamos novamente com os Srs. aqui neste auditório, para a continuação do nosso Fórum.

Presidente: Júlio Campos

Convidados: Joel Márciano Rauber - Manoel Octavio Pereira Lopes - Arnaldo de Oliveira - José Ignácio Ferreira - Gerson Camata - Sérgio Lopes - Delson Siffert - Luiz André Rico Vicente.

LOCUTOR - Também são promotores desse evento o Ministério da Infra-Estrutura, ABBIB - Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Indústria e Base, ABINEE - Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica.

Presidindo a Mesa, no 4º Painel: "A Infra-Estrutura nas Telecomunicações", o Exº Sr. Senador da República, Júlio Campos. (Palmas.) Palestrantes: Sr. Secretário Nacional de Comunicações do Ministério da Infra-Estrutura, Dr. Joel Márciano Rauber; Representante da ABINEE, Dr. Manoel Octavio Pereira Lopes; como moderador teremos o Dr. Delson Siffert, representante da ABINEE; debatedores Dr. José Ignácio Ferreira, Presidente da Telebrás; Exº Sr. Senador da República, Gerson Camata, da Comissão de Servidores de Infra-Estrutura do Senado Federal; Dr. Sérgio Lopes, representante da ABINEE. Como convidado especial, Dr. Carlos Mazzoni, Presidente da Associação Brasileira de Empresas Construtoras de Redes Telefônicas.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Iniciamos o 4º Painel do Seminário sobre o tema: A Infra-Estrutura nas Telecomunicações.

Concedo a palavra, por vinte minutos, ao primeiro palestrante, Dr. Joel Márciano Rauber, DD. Secretário Nacional das Comunicações.

O SR. JOEL MARCIANO RAUBER - Exº Sr. Senador Júlio Campos, Exº Sr. Presidente da Comissão de Infra-Estrutura do Senado Federal, Senador Gerson Camata, Srs. Embaixadores, demais Parlamentares, Srs e Srs a minha exposição, de vinte minutos, pretende trazer um retrato da área de telecomunicações no Brasil e a posição no Brasil do mundo. Para melhor ilustrar, irei fazer minha exposição em três fases. A primeira mostra rapidamente, em grandes números, a evolução dos principais números da área de telecomunicações, quer em qualidade, em quantidade e, consequentemente em produtividade.

Após, traço a política que estamos adotando no Brasil e, no final, a posição brasileira em números no cenário internacional.

Esta é apenas uma primeira transparência, onde procuro abordar os aspectos da deficiência das telecomunicações: qualidade, quantidade e deterioração do sinal.

As necessidades de investimento privados para o setor através do monopólio estatal, da política de privatização, do módulo celular. A política industrial com reserva de mercado, alíquota de importação e a política de aquisição de sistema, são os grandes vetores da política da área de telecomunicações.

Para um posicionamento, como nos encontramos hoje, mostrando aos Srs. que temos uma evolução positiva em números de terminais instalados. O que se observa é que no ano de 1991 fechamos com quase dez milhões de terminais de telefones instalados e, em 1992, a perspectiva de um milhão de terminais a instalar. Os números são bons, superiores ao crescimento vegetativo do País, faz-se salientar, muito distante ainda da necessidade e telefônicos por grupo de cem habitantes. Depois veremos qual a posição que nos encontramos no cenário internacional.

O outro aspecto são as quantidades dos telefones públicos. O Brasil tem uma posição relativamente confortável a nível internacional. Nas lo-

calidades atendidas, que é justamente a penetração no interior do País, a interiorização, estamos presentes em todos os municípios brasileiros, mostram que a política até então adotada na área de comunicações foi acertada quanto à penetração. Esse ponto foi plenamente atingido, é apenas uma questão de manutenção e expansão. Apartes Rempac são justamente a infra-estrutura na área de transmissão de dados - estamos com um crescimento relativamente bom - a taxa de utilização do Brasilsat e a taxa de digitalização da rede.

Como os senhores podem observar estamos com 184, é um número crescente, bom, mas longe do ideal dos países já desenvolvidos e em desenvolvimento já conseguiram um índice de 504. Ainda apresentando os números, apenas a evolução do tráfico, impulsos locais, chamadas interurbanas, empregados por mil terminais, taxa de congestionamento mostram uma evolução positiva. Podem observar que estamos em uma posição, também, de sensível melhoria. Em 1991 fechamos com 21,30%, e pretendemos chegar a 1992 com 15%.

Quero dizer que esse número apesar de bom, de ter conseguido evoluir bem nesses últimos dois anos, daqui para frente fica muito mais difícil garantir qualquer percentual para a redução. E esse número também está longe do recomendado pela própria União Internacional de Telecomunicações, que o ideal é de 34. Pretendemos com muito esforço chegar, até ao final deste Governo, com 64.

O último tem a taxa de discagem, também estamos com um índice de 95%. Não é bom, pretendemos chegar a 98%. E a taxa de atendimento e reparação com um índice de 90%. Não é o ideal, e com muito esforço pretendemos chegar a 95%, pelo menos a nível de objetivos.

Aqui temos um número de telefones comercializados pelo setor. A nossa intenção é a de ficar com a média de 700 mil terminais por ano. Os Srs. observem que quando assumimos estava acima de um milhão de terminais, dos quais 487 mil com mais de 24 meses de entrega, e através do esforço concentrado no sistema Telebrás, está se conseguindo dominar esse número que inclusive prejudicou muito a imagem da infra-estrutura de telecomunicações no País.

Hoje temos, pelo menos, até ao final de 1992, a expectativa de zerarmos os chamados planos de expansão vendidos e não instalados. Por último, temos o investimento previsto no setor de telecomunicações. Na área lanterna mostra o investimento econômico em bilhões de dólares, temos em 1991 2,3 bilhões e pretendemos chegar em 1992 com 3,3, e isso é muito pouco para se montar uma infra-estrutura de telecomunicações no País. Pretendemos chegar até ao final do governo com quatro bilhões e cem milhões de dólares.

Aqui temos alguns números da área de Correios para mostrar as mensagens telemáticas, que mostra o esforço da área de Correios para substituir o telegrama por outros tipos de mensagens como o facsimile, o correio eletrônico e outras atividades similares, de forma a manter a continuidade e expansão do sistema.

Esse outro gráfico dos Correios demonstra bem a produtividade e qualidade. Numa coluna temos o número de objeto tratados por empregado, que é a produtividade e nas outras colunas a melhoria de qualidade do sistema postal. O gráfico demonstra muito bem o esforço concentrado nesses dois segmentos.

As políticas que aplicamos no Ministério da Infra-Estrutura são as seguintes: na área de serviços públicos, a partir de interpretação da legislação existente, procuramos passar tudo o que foi possível para a iniciativa privada. Entre elas podemos mostrar o Projeto Assinante, o qual determina que todos os terminais que pertencem aos usuários é de exclusiva responsabilidade do assinante. É uma tendência mundial, todos os países desenvolvidos e em desenvolvimento já repassaram para os usuários os seus terminais telefônicos, de telex, enfim todos os terminais pertencem ao usuário. Este escolhe qual o modelo que melhor se adapta às suas necessidades, a cor, o tipo. Com isso geramos várias empresas que hoje operam no País nos serviços de terminais telefônicos, gerando empregos e aumentando a economia do País.

Os outros seriam os meios adicionais de telecomunicações. É uma regulamentação que permite que se leve um telefone, hoje, de uma área urbana para qualquer ponto do interior do Estado, justamente para atender a área rural ou não, usando os meios que melhor lhe adaptem. Pode usar satélite, o sistema celular, sistema de rádio enlace, a forma que melhor lhe convier. Essa norma permite que hoje o usuário tenha essa dificuldade, consequentemente, gerando a produtividade da indústria nacional.

Outro ponto são as siglas que aí estão da central privada de comutação telefônica, permite que empresários privados possam fazer a expansão do sistema juntamente com o planejamento de estruturação de um edifício inteligente, de um shopping center ou de um condomínio fechado, faz com que o empreendedor possa montar com se montasse a sua própria operadora de telecomunicações, para atender o seu condomínio internamente. E a nível de operadora regional opera como se fosse um grande usuário. É uma facilidade na regulamentação que faltava ao País.

Planta comunitária é um modelo que adotamos, a partir do ano passado, com grande êxito. Permite que empresários privados possam detectar nichos de mercado, expansão do sistema telefônico e elaborar projetos com a aprovação da Companhia Telefônica local, instalar, vender e depois repassar com planta doada para a Companhia telefônica. Isso nos deu um incremento de projetos de expansão no decorrer de 1991, com previsão para 1992, 1993, de mais 400 mil terminais.

O setor que tinha capacidade para instalar em média 500 a 600 mil terminais - e pretendemos chegar a 700 mil terminais - com isso, em 1991, temos a previsão de 1.000.000 de terminais. Temos o serviço por linha dedicada, como o próprio nome está dizendo. Regulamentamos esse segmento justamente no que é possível transmitir numa linha dedicada, criando facilidades para o usuário e cidadão.

Quanto às listas telefônicas revisamos toda a legislação no sentido de beneficiar o usuário, principalmente para que escolhas, qual o nome que ele quer colocar na lista telefônica, sem qualquer acréscimo financeiro ou nenhum custo para isso. E também permite que todos os contratos a cada seis anos tenham uma nova concorrência para a escolha do operador de lista telefônica em cada Estado e não ocorra, na verdade, uma concessão eterna por região.

Na área de serviços privados regulamentamos o serviço móvel celular, interpretamos como serviço público restrito, como manda a Lei nº 4.117/62, e com isso estamos puxando o setor privado para que invista neste segmento da telefonia móvel celular. Nosso princípio é o da competitividade como veremos logo à frente.

O serviço de rádio e chamada é o sistema fading. Já estamos operando em alguns Estados, em Brasília e outras regiões do País, onde permite o

chamado bip, usando informações alfanuméricas até oito mil caracteres e com isso criando-se essa facilidade a mais. O serviço limitado de telecomunicações é o Decreto nº 177/91, que permite o serviço troncalizado, limitado. Já foram instaladas várias empresas no País, dando alternativas para o usuário e criando novas facilidades.

Na área de telecomunicações, os serviços não são concorrentes mas complementares. Diante desse aspecto cria-se, cada vez mais, novos nichos de mercado, segmentando e melhorando as telecomunicações como um todo. Disciplinamos o serviço via satélite no País. Uma legislação tecnológica avançada e que permite se criar facilidade, determinando o que se pode transmitir via satélite ou o tipo de satélites: Brasilsat, Intelsat, Inmarsat ou outro satélite, Panalsat, definindo que tipo de serviço que se transmite, e também permitindo que se crie facilidades tipo chamado o serviço Globosat, a TVA, via satélite, e outros que queiram se habilitar a usar essas facilidades e comodidades ao cidadão. E também fizemos uma revisão total do nosso plano de radiodifusão. O grande feito na área de radiodifusão foi não fazer editais de radiodifusão. Procuramos fazer uma revisão do espectro e rádioelétrico, com uma nova programação de distribuição de emissoras de rádio e televisão. E para quando o Governo achar conveniente voltar a iniciar o processo de abertura de editais.

Na área industrial e tecnológica frequente à fiscalização, procuramos nos adaptar à nova política industrial do País, que é a melhoria da qualidade e da produtividade da indústria nacional, para que ela tenha cada vez mais competitividade internacional. Quanto ao aspecto de frequência nós, pela primeira vez, estabelecemos o cartão de atribuição de frequências com a emissão de um livro, emissão de um mapa, onde quebra definitivamente o tabu das frequências existentes no País, dando amplo conhecimento das frequências e as suas atribuições, para que a indústria, os empresários, operadores e operadores saibam suas disponibilidades. E a reavaliação da política industrial e de aquisição é um aspecto que a Secretaria se envolve diretamente, porque ela lhe diz respeito, porque a tecnologia representa modernidade, e modernidade representa facilidade na área de telecomunicações. Por outro lado, também, a Secretaria busca cada vez diminuir os custos das suas aquisições, com eliminação de possível formação de cartéis, fazendo com que a indústria nacional tenha mais estrutura e seja competitiva. Nada dessa política podia ser aplicada se não houvessem diretrizes para fiscalização.

As políticas para os próximos anos, iniciando em 1992, na revisão da legislação postal e de telecomunicações, vamos prosseguir na desregulamentação. A nossa área é muito mais regulamentação que desregulamentação. Vamos prosseguir com o processo de transparência. Adotamos como política, toda a nova norma que se faça na participação da comunidade, adotamos o sistema de consulta prévia, publicada em Diário Oficial, com data marcada para audiência pública, onde todos os interessados possam participar, quando é feita a norma definitiva sobre aquele segmento de serviço. Isso foi adotado para todos os novos serviços que implementamos, e pretendemos continuar nessa mesma linha a competitividade. O nosso objetivo é trazer todos os novos serviços de telecomunicações e facilidades para a iniciativa privada, trazendo com a competitividade, fazendo com que sempre haja mais de um operador em cada região por tipo de serviço, para que o usuário sempre ganhe em preço e qualidade. E para isso, temos que criar a facilidade da competitividade. Não existe nenhum serviço que seja monopólio exclusivo, monopólio privado ou estatal desses novos que estamos trazendo para o País.

Interconexão com a rede pública, sempre que possível, dessas novas facilidades de telecomunicações, criamos as condições para que haja a interconexão com a rede pública, que se aumente e amplie o sistema de telecomunicações.

Em relação aos novos serviços procuramos verificar o que existe no mundo de mais moderno. Isso é uma constante na nossa Secretaria, para que essas facilidades que se encontram lá fora, e o cidadão só conhece viajando para o exterior, sejam trazidas para o Brasil, e que nós venhamos a conhecer aqui, no País, e que venhamos a nos beneficiar utilizar essas facilidades que o mundo moderno traz. E que essas facilidades venham para o Brasil e consigamos aumentar a nossa produtividade e qualidade empresarial.

Autonomia e flexibilidade é fazer com que todas as operadoras, quer estatais ou privadas, tanto quanto possível um grande esforço para que elas tenham autonomia empresarial, para que elas possam desenvolver, ter lucros e com o lucro crescer junto o setor.

A privatização é sempre um esforço para que dentro da interpretação da legislação, nós venhamos a trazer esses novos serviços, essas novas facilidades para a área privada, porque o setor estatal de telecomunicações se concentraria naquilo que é básico, ou seja, a expansão e a melhoria do sistema telefônico.

Na área de reformulação de estrutura tarifária tanto postal como de telecomunicações, quero deixar bem claro que hoje as tarifas estão recuperadas.

As tarifas, hoje, realmente remuneram o serviço prestado. Mas temos um problema grande, que é o do subsídio interno, principalmente das tarifas de telecomunicações. Hoje, temos serviços no Brasil muito caros, em detrimento de outros que estão muito baixos, em razão da sua equivalência internacional. Serviços caros no Brasil como transmissão de dados, serviços como a própria participação financeira nos planos de expansão, que na realidade deveria ser zero. Temos, também, todos os serviços internacionais, onde os preços estão acima dos recomendados. Então, esses serviços ainda são caros no País, mas são necessários para subsidiar outros serviços que estão com preços totalmente defasados para menos; como a assinatura básica residencial, como outros segmentos de serviços de telecomunicações. Então, o nosso objetivo, e estamos sempre em contato permanente com o Ministério da Economia, e fazemos tanto quanto possível uma soma algébrica que chegue a zero para ajustarmos as tarifas.

Na área de política industrial de aquisição vamos continuar com a política de desregulamentação, eliminação da reserva de mercado, programa brasileiro de qualidade e produtividade e planos setoriais de microeletrônica e optoeletrônica. E acreditamos que a verdadeira infra-estrutura que deve existir no País, na área de telecomunicações, é justamente na sua base, que é a microeletrônica e a optoeletrônica, onde estamos concentrando nossos esforços, e depois seguir estudos relativos ao uso das faixas de frequência. Entendemos que cada vez mais as frequências, os serviços de rádio, que já foi vital até os anos cinquenta e perdeu um pouco nos anos sessenta, setenta e oitenta, agora nos anos noventa voltaram com força total, principalmente depois da tecnologia celular. O serviço de frequência, então, passou a ser vital para o desenvolvimento. Nesse aspecto busca cada vez mais o compartilhamento, o remanejamento de frequências e a tabela de cartão de atribuição de faixa/frequência e, consequentemente, a fiscalização.

Agora, vamos ver rapidamente como nos encontramos com os dados internacionais sobre a posição do Brasil. Nós aqui, no Brasil, temos uma posição de oito milhões - essa é uma posição de 1º de janeiro de 1990. É preciso prestar atenção quanto à referência, porque os dados internacionais sempre têm defasagem maior. Então, em 1º de janeiro de 1990, o Brasil é o décimo segundo em número de terminais instalados. Mas, a densidade telefônica com 7,1 terminais telefônicos para cada grupo de cem habitantes, e nos dá uma posição internacional de trigésimo sétimo colocado. Uma posição nada confortável - podem observar que perdemos para a Colômbia, Venezuela, Argentina, Portugal e vários outros países. É uma posição que nos preocupa, e acho que preocupa a todos nós brasileiros, no sentido de encontrarmos uma solução para esse problema e, efetivamente, democratizar as telecomunicações no País.

A posição de telefone público no Brasil é, como havia dito anteriormente, relativamente confortável. Terminais móveis - isso era uma posição de 1º de janeiro de 1990, ainda não dispúnhamos de terminais móveis, mas por aí se pode observar a quantidade de terminais móveis nos países desenvolvidos e uma tendência de grande uso.

Aqui, podemos ver o investimento em área de telecomunicações em diversos países, onde coloca o Brasil numa posição de dois bilhões de dólares. Vamos chegar a três bilhões, mas também não é uma posição confortável em relação a outros países.

Aqui tem apenas uma relação de terminais de serviços e o Produto Interno Bruto, separadamente a quantidade de terminais pelo Produto Interno Bruto, e o Produto Interno Bruto por habitantes, onde colocamos em mostra, isto é, nossa posição relativa ao Produto Interno Bruto, mostrando que este cresce e o setor de telecomunicações teria que acompanhar este Produto Interno Bruto para realmente corresponder à realidade.

Aqui o tráfico de ligações locais, interurbano e internacional. Mostra que o Brasil, apesar da sua pouca penetração na densidade telefônica, gera uma grande quantidade de tráfico local e, também, interurbano, mostrando que o País tem uma grande potencialidade de expansão do sistema. As tarifas internacionais, comparadas em dólar teremos: tarifa urbana, residencial foi um dos serviços que falei que estava defasado para menos; ele serve o Brasil com 1 dólar e 3 centavos, hoje está na base de 1 dólar e 50 centavos por assinatura básica residencial. Países com qualidade de dólares. Mas em países como a Guatemala, Colômbia, os sistemas de telecomunicação não podem ser comparados com o Brasil, pois está em uma posição inferior aos demais.

Sobre a privatização nas telecomunicações, como andam os nossos companheiros na América Latina? Realmente efetivadas, a Argentina, Chile, México, Inglaterra, Itália, Espanha e Japão, este último somente a longa distância, e também em andamento Venezuela, Uruguai, Colômbia, Panamá e Hungria.

Coloquei este aspecto de privatização, porque é o "lobismo" do momento para que se privatize as telecomunicações. Só quero colocar três pontos. Com o advento de três tecnologias celular, fibra ótica e a tecnologia digital permite, hoje, que não mais se tenha necessidade de manter o monopólio das telecomunicações. A facilidade tecnológica permite, hoje, a competitividade nesse setor, por isso a tendência na privatização. Pois não, Senador. Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - O próximo palestrante é o Dr. Manoel Octávio Pereira Lopes, representante da ABINEE.

O SR. MANOEL OCTÁVIO PEREIRA LOPES - Senador Júlio Campos, Presidente da Comissão de Infra-Estrutura do Senado, Senador Gerson Canata, Dr. Joel M. Rauber, Secretário Nacional das Telecomunicações, Dr. José Ignácio Ferreira, Presidente da TELEBRÁS, meus senhores e minhas senhoras. É muito oportuna a análise a que se propõe este seminário, tratando dos vários setores da infra-estrutura do País em conjunto. É assim que se deve abordar o problema da falta de infra-estrutura. Não há como se imaginar uma solução parcial para o problema. Ela seria inútil. Não adianta termos transportes sem energia ou transporte/energia sem comunicação.

A infra-estrutura de um País deve desenvolver-se paralelamente em todos os setores para produzir o efeito desejado de permitir o seu progresso e o seu crescimento econômico. Mais do que isso, o desenvolvimento da infra-estrutura de um País deve estar inserido no contexto de uma estratégia nacional. Esgotamos uma evolução nacional durante muito tempo e que produziu resultados expressivos, que foi o modelo da substituição de importações. Estamos enfrentando uma nova fase, modernizando o País para tentar integrá-lo à economia mundial. Mas, sem um novo modelo delineado, sem outra estratégia definida. Estamos abrindo nossas fronteiras econômicas expostas por uma onda avassaladora de globalização da economia, que faz a cada dia cair mais barreiras protecionistas.

A inexistência de um novo modelo e a falta de um plano estratégico nacional são, sem dúvida, um dos problemas a serem resolvidos pela sociedade brasileira. Propõe-se que seja feito neste seminário uma avaliação dos impactos da falta de infra-estrutura sobre a economia. Já começamos admitindo que falta essa infra-estrutura, porque no setor de telecomunicações fica evidente quando confrontamos os números que a traduzem, os verificados em outros países. A palestra do Dr. Joel Rauber - isso já mencionamos e vou passar rapidamente por alguns números que tenho aqui. Essa análise fica mais crítica ainda. Demonstra uma situação crítica da infra-estrutura de telecomunicações, quando as comparações são feitas com os países desenvolvidos, que é o grupo que pretendemos participar.

O Brasil possui, como vimos, sete telefones por cem habitantes. Na Argentina, são 11; na Itália 47; nos Estados Unidos 92; nos países escandinavos existem 100 telefones para cem habitantes, e uma cidade como Estocolmo possui 120 telefones para cada 100 habitantes.

Os nossos sete telefones, compartilhados por cem brasileiros, funcionam mal, fazem ruídos, as linhas caem durante a ligação, o telefone demora para dar a linha e, muitas vezes, ocorre a linha cruzada, ocasionada por um compartilhamento da linha telefônica não planejado.

Acho que todos somos testemunhas dessas afirmações, porque somos vítimas dessas deficiências do setor. Isso, quando falamos dos serviços menos sofisticados do setor de telecomunicações, que é a comunicação de voz. Esse serviço, para que o usuário o obtenha, ele investe compulsoriamente na empresa concessionária uma importância equivalente a dois mil dólares, com frequência, ocorre que ele espera mais do que o programado para ter o telefone instalado em sua residência ou em seu escritório.

Segundo informações da Telebrás, existe uma demanda reprimida de 6 milhões de telefones que dificilmente será atendida com os níveis atuais de investimentos. E mais 6 milhões de telefones instalados no Brasil nos colocaria ainda muito abaixo do nosso vizinho, a Argentina, em número de telefones por habitantes.

É óbvio que os brasileiros precisam de mais do que os mencionados 6 milhões de telefones. É também óbvio que nem os usuários, nem o Estado têm condições de realizar os investimentos necessários. E é o concessionário do serviço, no nosso caso o Estado, o responsável por esse investimento. Não se pode transferir a responsabilidade da implantação do serviço ao usuário.

Se analisarmos os serviços mais sofisticados que são oferecidos pelas concessionárias nos países mais adiantados, ainda mais trágica é a posição da infra-estrutura brasileira. Com raras exceções, o sistema TELEBRÁS não oferece serviços sofisticados aos seus usuários. Somente agora começam algumas empresas do setor a esboçar uma tentativa de oferecer serviços de transmissão de dados em alta velocidade, redes inteligentes e telefonia móvel.

São esses serviços especiais que respondem por até 60% das receitas das concessionárias dos países desenvolvidos, ficando o POTS - Plain Ordinary Telephone Service - que é basicamente o serviço oferecido pelas concessionárias brasileiras, responsável por algo em torno de 40% da receita dessas concessionárias em países desenvolvidos.

Mas, grande parte da planta brasileira, como foi mencionado também pelo Dr. Joel, é velha, obsoleta e consome em sua manutenção recursos preciosos que poderiam ser canalizados para sua expansão e modernização. É o círculo vicioso de falta de recursos para o investimento, gerando custos que drenam os recursos a serem investidos.

A telecomunicação é elemento acelerador dos processos econômicos e sociais. A sua falta retarda a evolução desses processos. Sem ela, temos o retrocesso econômico e o social.

As falhas apontadas, das quais, repito, somos testemunhas, significam uma inibição ao desenvolvimento econômico e um desestímulo ao investimento no setor produtivo. A ineficiência da telecomunicação é fator de aumento de custo de produção e de perda de competitividade. É, também, fator de impedimento do desenvolvimento social.

O isolamento a que se submete o indivíduo, impossibilitando-o de se comunicar apropriadamente, é socialmente inaceitável.

No mundo atual, quando as relações comerciais, financeiras, diplomáticas etc., se processam em tempo real, as telecomunicações sofisticadas tornam-se não somente uma ferramenta propulsora do desenvolvimento, mas, principalmente, uma alavanca para a inserção de uma nação no grupo mais desenvolvido da comunidade internacional.

O passaporte para essa mudança de status é o desenvolvimento econômico e social. E este só é possível com razoável infra-estrutura, especialmente de telecomunicações.

Não podemos contestar os fatos que acabo de expor, pois esses representam um inequívoco retrato da carência ou até mesmo da inexistência, em alguns setores, de uma adequada infra-estrutura de telecomunicações.

Não devemos, tampouco, disputar o passado, mas sim nos conscientizarmos do imenso desafio que se nos apresenta. Estamos falando de investimentos, todos os anos, e de certa forma, dentro de uma perspectiva de tempo, que transcende a nossa e as próximas gerações.

Modernamente, não há progresso sem telecomunicações. Não havendo progresso, não haverá justiça social, não haverá educação, nem mesmo saneamento básico, eliminador das endemias e epidemias.

Mesmo um grande país, como o Brasil, possui recursos limitados.

Tenho certeza de que os membros do Congresso Nacional, aqui presentes, através das discussões orçamentárias, têm plena consciência das dificuldades em estabelecer prioridades. As prioridades do País deveriam ser estabelecidas através de um planejamento estratégico, fruto de um amplo debate com a sociedade, seus representantes no Poder Legislativo, seus administradores no Poder Executivo.

Infelizmente, como já disse, carecemos, em nosso País, de um planejamento estratégico. As últimas edições de tais planos datam de meados da década de 70, portanto, há mais de 15 anos. São, provavelmente, da mesma época os planos estratégicos dos hoje chamados "tigres asiáticos". Esses países, dois quais mal ouvimos falar há dez anos atrás, planejaram, estabeleceram suas prioridades, definiram seus modelos econômicos e, principalmente, aderiram a esses planos e os executaram com a tradicional dedicação e obstinação oriental.

Essas sociedades, que mal apareciam no cenário econômico mundial, apresentam hoje renda per capita, resultados de comércio exterior, e superávits de balança comercial de nos fazer inveja.

Como já dissemos, os recursos de um país para investimentos são limitados, e o Brasil não é uma exceção. Temos procurado, com recursos governamentais e escassos, cobrir todo o espectro de investimentos demandados pela sociedade. Temos tentado construir e manter escolas funcionando e saneamento básico e investir na construção de aviões; construir e manter hospitais, com assistência à saúde do povo brasileiro; gerar e distribuir energia; dar segurança ao cidadão; construir e manter estradas, interligando a imensidão brasileira.

Não há e não haverá num futuro próximo recursos financeiros e administrativos que venham permitir às pesadas estruturas estatais cumprirem a missão de tudo prover ao povo brasileiro.

Em consequência, o Estado deve assumir e consolidar a função de provedor das carências da população que não podem ser atendidas pela iniciativa privada, tais como educação, saneamento, assistência hospitalar à população de baixa renda e segurança.

É óbvio que cabe também ao Estado executar eficazmente a tarefa de planejamento estratégico do País, identificando as prioridades da sociedade brasileira, definindo o seu modelo econômico-empresarial, através de amplo debate e, principalmente, exercendo a função de árbitro e mediador entre os diversos agentes econômicos.

Se transpusermos essas considerações para o setor de telecomunicações, infelizmente estaríamos diante da constatação de que, atendidas pelo Estado as prioridades básicas da sociedade brasileira, não haveria

recursos estatais para permitir os investimentos necessários à viabilização de uma contemporânea infra-estrutura de telecomunicações no Brasil.

Nevesmos adotar medidas que estimulem, consistentemente, ao longo do tempo, os investimentos privados no setor, não só os investimentos de capital, mas também os investimentos sob a forma de tecnologia e recursos gerenciais.

As medidas que preconizamos dependem fundamentalmente do Poder Legislativo e contemplam duas decisões de importância capital: a primeira, refere-se ao impedimento constitucional, hoje existente, à participação da iniciativa privada nos serviços de telecomunicações. A eliminação desse dispositivo é condição primordial à geração de caminhos alternativos para a viabilização econômico-financeira, gerencial e tecnológica da infra-estrutura brasileira de telecomunicações.

A segunda refere-se ao estabelecimento, pelo Legislativo, de uma política de tarifas realistas para o setor, permanentemente atualizadas ao longo do tempo, permitindo o retorno adequado aos investimentos, sobretudo de forma a impedir que se faça uma política monetária antiinflacionária através da contração das referidas tarifas.

São apenas duas decisões do Poder Legislativo. Parece simples tomá-las, no entanto, não subestimamos a importância das mesmas, permitindo pleno desempenho da iniciativa privada no setor de telecomunicações; assim como não subestimamos as dificuldades que segmentos da sociedade brasileira, presas a um anacronismo histórico, interporão à decisão estratégica dessa envergadura.

Temos, no entanto, a convicção de que o Congresso Nacional, dentro de uma perspectiva moderna e inserida no contexto mundial contemporâneo, haverá de aprovar o modelo preconizado.

Finalmente, gostaríamos de enfatizar que a nossa proposta de maior espaço para a iniciativa privada não significa, de maneira alguma, espaço reservado para empresas nacionais ou estrangeiras. Significa, sim, estimular a competição.

A indústria nacional é favorável à abertura e à modernização do País, garantido-se, porém, uma abertura planejada e progressiva, que permita sua reciclagem e capacidade de absorver os custos de sua evolução.

O clima de integração latino-americana começa a ganhar velocidade, e a ruptura das barreiras comerciais poderá ocorrer antes do esperado, especialmente no nosso setor.

A preservação da indústria nacional é essencial para garantir a introdução, o uso e a manutenção dos modernos sistemas de comunicação, causa e efeito do desenvolvimento nacional.

A indústria de telecomunicações, por sua própria natureza, permite a viabilização recíproca da indústria eletrônica e da indústria de software, sendo, destarte, o setor de vanguarda do processo de desenvolvimento do setor tecnológico mundial.

O Brasil, oitavo país industrial do mundo, não pode prescindir de uma indústria essencial ao desenvolvimento global da sociedade e integrada a padrões técnicos internacionais. Não é importante a origem da tecnologia, nem do capital. De fato, relevante é a existência de uma indústria localizada no País, gerando empregos e permitindo a sua evolução.

A indústria de telecomunicações no Brasil já é flexível, automatizada e competitiva a nível mundial. Em função das políticas de abertura e liberação em curso, já investiu significativamente na sua modernização, garantindo capacidade e competência para atender à demanda do País.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) — Queremos convidar para participar também da mesa-diretora, o Deputado Paulo Meslander, membro da Comissão de Infra-Estrutura da Câmara dos Deputados.

Neste instante, para uma breve mensagem em nome da Comissão, tem a palavra o Deputado Aroldo de Oliveira.

O SR. AROLD DE OLIVEIRA — Exm^a Sr. Presidente, Senador Júlio Campos, Ilm^{as} Sr. Secretário Nacional de Comunicações, Dr. Joel Marciano Rauber, Srs. Parlamentares presentes, Srs. Empresários, Srs. Representantes de entidades do setor, Senhoras e Senhores, farei breves indicações sobre uma matéria muito específica. Ao mesmo tempo, colocarei questões ao Secretário Nacional de Comunicações.

Acabamos de ouvir as palestras sobre problemas e propostas de soluções para superarmos as dificuldades do setor de telecomunicações, ou para melhorarmos o seu desempenho, visando a atingir níveis mais elevados em termos tecnológicos e de qualidade de serviço.

Um dos indicadores que normalmente nos é colocado diz respeito ao serviço básico: o serviço de voz, a telefonia. Estamos vendo que o Brasil está realmente bastante atrasado — com sete telefones por cem habitantes — comparado com outros países — alguns contam com mais de cem telefones por cem habitantes.

É claro que, analisado isoladamente, esse índice não tem nenhum significado evidentemente. Quando comparamos terminal telefônico no Brasil com terminal telefônico, por cem habitantes, nos Estados Unidos, temos que levar em conta as condições em que são colocados à disposição do público, para atender a demanda, esses terminais telefônicos.

Na realidade, existe aí um fator impeditivo do crescimento dessa demanda. A economia brasileira talvez não suportasse, ainda hoje, chegar a cem terminais por cem habitantes, ou um para cada um. Mas, seguramente, a demanda por serviços de telecomunicações é muito maior do que sete telefones por um habitante. Acontece que o impedimento existe e que o problema usuário, ou o mercado, tem que fazer duas opções simultâneas: uma de ter acesso ao serviço; a outra, de fazer um investimento que, podemos dizer, é um tanto quanto a fundo perdido, no setor de telecomunicações, com este autofinanciamento, que foi uma solução do passado e que, evidentemente, deverá ser extinto com o tempo.

Essa, inclusive, é a política do Governo. Ouvimos declarações do Sr. Ministro da Infra-Estrutura, João Santana, recentemente. Existe esse problema, essa incoerência, esse índice para nós não faz sentido, pois existe uma demanda reprimida por serviço telefônico no Brasil, mas não existe uma demanda reprimida por investimentos a fundo perdido. Essa é a realidade. Então, esse índice não faz sentido; não é esse o caminho para compará-lo.

Para que se possa eliminar o autofinanciamento, uma coisa fundamental é a recuperação das tarifas, que, em termos de valores tarifários, estão, hoje, depois de todos esses aumentos, recuperados. Porém, resta um problema muito mais sério nas tarifas, que é a estrutura tarifária, que é aquela que realmente definirá as tarifas para serviços, em termos de quem pode pagar.

Por exemplo, hoje uma empresa aluga uma linha privada, que é cobre, que é um dos maiores investimentos privados das próprias empresas telefônicas, dentro das redes telefônicas, por uma bagatela; quer dizer, essa estrutura tem que ser modificada.

Então, o problema é esse: no Brasil, fazemos uma elitização do acesso ao serviço e democratizamos o consumo. Essa é que é a grande realidade. Temos, então, que inverter isso; temos que democratizar o acesso ao consumo do serviço e, naturalmente, aí vamos levantar o preço dessas tarifas para que as coisas sejam realmente bem colocadas. Se alguém precisa do serviço, investe nele e o consome também.

Gostaria de colocar três ou quatro pontos, Sr. Secretário, que vou transformar em questões. Primeiro há uma demanda reprimida de dois ou três milhões de telefones, que não dá nem para medir, porque existe o autofinanciamento como fator inibidor até para fazer essa medida. Então, uma solução inteligente, que poderá até dar resultado, é a adoção dos turn-keys, o que significa entregar a empresas privadas a responsabilidade de implantar e comercializar os serviços telefônicos em localidades definidas. Agora, o turn-key, para o empresário investidor, parte de uma demanda e de um preço de serviço, objetivando um retorno ao seu investimento.

O que acontece aí é que o Ministro da Infra-Estrutura diz: "Não, em breve, vamos dar telefones de graça. Essa é a nossa meta". Isso acaba com o empreendimento do empresário que está tentando ajudar o setor.

Há, então, uma certa incoerência e gostaria que o Sr. Secretário falasse sobre isso.

O que acontece ainda é que o setor de telecomunicações, ao longo dos tempos, veio formando aliados. Um dos grandes problemas que tivemos no passado, no início da organização do setor, na década de setenta, quando os organismos a TELEBRÁS, foi justamente a sazonalidade das construções de redes telefônicas, que são serviços existentes em certas fases de expansão, mas que inexistem em outras fases. Ocupam uma mão-de-obra especializada, que constituía, durante certo período, um inchaço no quadro de pessoal das empresas operadoras.

Com o passar do tempo, transferiu-se a responsabilidade das redes e desses riscos de sazonalidade para um grupo de empresários, as empreiteiras de redes telefônicas, aliados ao setor de telecomunicações, que assumem essa sazonalidade, tirando das empresas os desperdícios com um quadro de pessoal em fase de não expansão. Quer dizer, as empresas telefônicas, hoje, mantêm em seus quadros pessoal especializado em redes, cabistas, etc para aqueles serviços que exigem uma permanente necessidade, como instalação de telefonia e manutenção. Mas a expansão mesma — construção de dutos, lançamento de cabos — é feita através desses.

Aí, no meu entender, há uma outra incoerência.

Sr. Secretário. Por quê? Como podemos ver pelos editais de concorrência no ar, as empresas cadastradas, normalmente as projetos líderes, os contratantes principais desses turn-keys não são sequer do setor; são, às vezes, as grandes empreiteiras de obras, mas de outros setores, que estão buscando uma oportunidade de aplicação, de investimento, mais do que uma oportunidade de participação dignamos, no processo de evolução do setor de telecomunicações. Essas empreiteiras, que são especializadas, vão ficar submissas a fazerem acordos e propostas a essas grandes cabeças, digamos, dos turn-keys.

O que acontece, então? Primeiro, isso vai repercutir na qualidade do serviço, porque vai desmontar o setor das empreiteiras de rede, que são numerosas e de grande porte, e, na realidade, a qualidade do serviço corre o risco de cair. O empresário, quando faz a implantação de rede em uma cidade, procura os menores custos; além de não prever expansões, vai reduzir os custos, e, naturalmente, cairá a qualidade dos serviços, o que contraria a política do Governo, de produtividade e melhoria da qualidade.

Por último, Sr. Secretário, quero saber se não seria oportuno rever, à luz desses fatos e de outros que poderíamos alinhar, se o tempo nos permitisse, essa política de turn-key, e, rapidamente, revermos a estrutura tarifária do setor para que, realmente, seja possível, num curtíssimo prazo, elevarmos para 20 ou 30 número de telefones por cada cem habitantes, que é a realidade do Brasil desde que o telefone seja entregue de graça, como é feito em todos os outros países, pagando-se uma taxa de instalação, pois o usuário quer o serviço e não fazer um investimento a fundo perdido.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) — O senhor moderador desse encontro, o Dr. Delson Siffert, da ABINEE, já está recebendo algumas perguntas dos nossos palestrantes.

Tem a palavra o Senador José Ignácio Ferreira, digníssimo Presidente da TELEBRÁS.

O SR. JOSÉ IGNÁCIO FERREIRA — Sr. Senador Júlio Campos, Presidente da Comissão de Serviço de Infra-Estrutura do Senado, Sr. Senador Gerson Camata, Dr. Joel Macedo Rauber, Secretário Nacional de Comunicações, Dr. Manoel Octávio Pereira Lopes e Dr. Sérgio Lopes, representante da ABINEE, Dr. Delson Siffert, que é o moderador deste evento, Dr. Carlos Mazoni, Presidente da ABECORTEL, diretores da TELEBRÁS aqui presentes e de operadoras do sistema, Srs. Parlamentares, em especial os Deputados Aroldo de Oliveira e Paulo Meslander, Srs. Empresários, Srs. Representantes de entidades representativas do sistema, minhas senhoras e meus senhores: quero, nesta oportunidade, inicialmente, felicitar o Senado Federal, através de sua Comissão específica de Serviço de Infra-Estrutura por esse evento, que é extremamente importante que nos permita um diálogo, o mais aberto possível, acerca dos problemas que envolvem o sistema e nos preocupam a todos.

Parece-me que a minha função aqui não é fazer uma exposição, mas uma apreciação, um comentário a respeito do que foi dito pelos ilustres expositores, o eminente Secretário Joel Rauber e o Dr. Manoel Octávio.

Vou dizer-me, até porque fica difícil fazer uma apreciação crítica da manifestação do eminente Secretário, pois das duas, uma: ou ignoraria o que fosse perguntar a ele; ou o criticaria se eventualmente discordasse dele. Na verdade, o nosso pensamento se harmoniza e compartilha inteiramente o entendimento.

Quero, portanto, cingir-me, e com muito agrado o faço, ao pronunciamento do Dr. Manoel Octávio. Odi com muita atenção e fiz alguns registros sobre a sua exposição, muito lúcida, muito coerente, muito clara sobre a nossa problemática. Na verdade, tenho a impressão de que todo o setor concorda com quase tudo que ele disse no que toca aos enfoques, digamos, de diagnósticos.

Estamos vivendo uma crise de um modelo que se esgotou, do tempo da substituição das importações, e agora estamos vivendo as perplexidades geradas pela determinação de um Governo novo, que chegou ao País com a vontade de mostrar, nas suas próprias contradições, o País todo. Quer dizer, estamos saindo de um modelo herético, fechado, estimulado pela própria filosofia dos tempos da segurança nacional, um modelo voltado para dentro, em que se pensava muito em exportação e, realmente, buscava-se vedar no que fosse possível, as importações.

Esse modelo, diga-se de passagem, foi extremamente importante, pois gerou todo esse parque industrial que está aí. Nós não podemos, simplesmente, desdenhá-lo. O que há é que estamos lutando para viver os novos tempos que começou a partir das aberturas, políticas e da emergência da sociedade, do cidadão, do mercado. Era um sistema que não se voltava para o mercado. Na verdade, pouco importava-se se precisava de telefones públicos, pouco importava-se a ampliação das redes precisava ser feita em determinados setores. O que se fazia na verdade, era exercitar reflexões em cima de uma visão de mera técnica de engenharia de comunicação. Era feito para o bem do País, o que nós achávamos que devia ser feito. O mercado não pesava, não contava, o que estamos vivendo hoje é um outro tempo.

Detenho-me, em especial, até porque concordo com todas essas colocações, na questão da densidade demográfica. Aliás, há uma situação que deve ser enfocada quanto ao problema da densidade demográfica quando comparamos os países do PNB per capita elevado, vemos a relação entre o PNB per capita elevado e a densidade telefônica elevada; no Brasil, temos um PNB per capita superior, por exemplo, ao da Argentina e não temos uma densidade telefônica que acompanhe isso. Isto é um fato.

Discordo um pouco quando se fala que os telefones falam mal, fazem ruído, demoram a dar sinal, e que temos um serviço menos sofisticado de comunicação. Concordo que não temos serviços mais sofisticados de telecomunicações, mas gostaria de dizer que, na verdade, com todas as experiências que passa o País, nós estamos com uma área de telecomunicações fazendo um esforço enorme para cumprir o seu papel no estágio em que estamos vivendo. Quer dizer, ao mesmo tempo em que o Brasil mostra as suas contradições, em que o Brasil vai rompendo um modelo antigo, e começa a buscar a internacionalização da economia, em que o País se abre para a economia de mercado, ocorre uma verdadeira revolução neste País. E, dentro dela, é importante que se destaque que o setor de telecomunicações tem tido um papel muito importante. É isto que eu pretendo colocar agora. Concordando com todas as dificuldades que o sistema exige, com todo aquele vale que nós passamos a viver depois dos pináculos dos tempos primeiros do serviço de telecomunicação, porque o primeiro tempo foi o tempo de implantação de serviço, foi o tempo do seu fastígio; depois, nós entramos no tempo da utilização intensiva da rede e, depois, entramos no tempo da baixa qualidade.

Concordo com tudo isso, mas é preciso que agora se reconheça que, pelo menos no que toca a essa área, nós estamos fazendo um grande esforço para romper certas amarras e para agir como motor do desenvolvimento do País. Na verdade, nós estamos conscientes disto e estamos agindo em função desta consciência, de que ou nós seremos o motor do aquecimento da economia, ou nós vamos ser o freio da economia. Disto nós temos consciência.

É importante enfatizar um aspecto da participação da telecomunicação nestes últimos tempos. Eu não diria nem a partir do Governo do Presidente Fernando Collor só, eu recuo. Há uma correlação forte e positiva entre telecomunicação e desenvolvimento econômico. Quanto maior o PNB per capita, maior a densidade telefônica quanto menor a densidade telefônica menor o PNB per capita.

O desenvolvimento econômico tem-se caracterizado pela migração do setor primário para o setor secundário, e deste para o setor terciário. Também são verdades. E o setor terciário passa a ter, quanto mais desenvolvido o País, maior peso no PIB, ou no PNB.

Na década de 80, e aí é o ponto em que eu quero chegar, o crescimento do PIB do Brasil deveu-se principalmente ao crescimento do setor de telecomunicações. Eu não digo que o crescimento do setor de telecomunicação tenha sido o desejável e o ideal. Não ficou muito aquém do que certamente se esperava. Mas, nesta década, o que ocorreu? O crescimento do setor terciário foi impulsionado pela expansão do setor de telecomunicações na década de 80. No período o setor de comunicação foi o que mais cresceu, cresceu 266%, mais do que o próprio setor financeiro. Dito isto, entramos no Governo do Presidente Fernando Collor.

Em 1991, o PIB brasileiro cresceu 1,2%, apenas, e cerca de 78% deste crescimento são atribuídos ao setor de serviços, que cresceu impulsionado pelo setor de telecomunicações do País. Quer dizer, 78% do crescimento do PIB do Brasil, que foi de 1,2% em 1991, foram devidos ao setor terciário, e de dentro do setor terciário o empurrão que foi dado para este crescimento foi dado pelo o setor de telecomunicações, que cresceu 20,6% em relação ao ano de 1990.

De maneira que este é um aspecto que eu gostaria de enfatizar, porque me parece muito importante. O Sistema Telebrás tem lutado com todas as dificuldades, e eu acredito que o País inteiro já percebe as mudanças que se operaram no setor. Nós conseguimos equacionar problemas de várias naturezas. Quando chegamos no sistema, havia dificuldade até com relação à estrutura acionária se dizia que a União podia perder o controle do sistema. Acertamos toda a questão da estrutura acionária; acertamos todos os nossos problemas de endividamento. Começamos a realizar um programa ambicioso que culminou com a instalação de 626 mil novos terminais neste País, o que representa um recorde em toda a história do sistema nos seus 19 anos. 626 mil novos terminais! Não são o ideal, não são o desejável sequer, nós queremos muito mais. Mas é preciso que se diga que esses 626 mil novos terminais, que constituem um recorde em toda a história do sistema representa o dobro de toda a planta do Uruguai, e o Uruguai tem 375 mil terminais em toda a sua planta. Pois bem, o Brasil, em um ano, implantou 626 mil novos terminais, o que significa o dobro da planta do Uruguai. Significa um Chile, que tem 671 mil terminais na sua planta; significa mais do que um Peru com 530 mil, mais do que um Equador com 453 mil. Vejamos, estes são dados de 1990. Vejamos Eris nós temos uma planta de 10 milhões de terminais que representa, simplesmente, uma posição de 12ª planta do mundo. A 12ª planta do planeta uma planta, com uma pulverização muito grande, uma grande capilaridade presente em todo o País. Nos cinco mil municípios está a Telebrás. Quer dizer, este é um esforço grande que nós estamos fazendo, este tempo, que é o tempo do Governo Collor, é o tempo em que investimentos foram feitos. Vejamos V. Exs: investimentos em 1990, 2,1 bilhões de dólares; investimentos em 1991, 2,3 bilhões de dólares, e vamos investir em 92, 3,6 bilhões de dólares, o que dá um total, só no Governo Collor, de 8 bilhões de dólares, o que significa todo o PIB do

Uruguai. Quer dizer, investimentos, no Governo Collor, o equivalente ao PIB do Uruguai, 1/3 do PIB do Chile que é de 2 bilhões de dólares. Enfim, na verdade, temos muito a realizar ainda, mas o importante é que se diga que o sistema tem dito presente ao País, tem estado presente consciente da sua importância, e ainda há um fato que eu, de vez em quando, cito nas minhas manifestações, é o de que temos consciência de que a telecomunicação não pode ser estocada, não podemos raciocinar a telecomunicação como se faz com a energia que pode haver o racionamento, não podemos raciocinar a esse raciocínio poderemos ter um colapso, porquanto não temos controle algum da ação do usuário que continua forçando para obter o tom de discar e aí é o caos. Temos a consciência disso e estamos também conscientes de que este é o momento de nós nos voltarmos para o mercado, é o momento da

consciência da importância do usuário e é para ele que nós estamos nos moldando e estamos conscientes de que é o momento de, qualquer que seja o cenário futuro, haverá de ser o cenário em que seremos um maior e melhor prestador de serviços de telecomunicações do País, a menos que a privatização elimine por completo o sistema. Mas se ela for parcial, se ela for ensejadora de competição, o sistema de telecomunicações do País se prepara inclusive para este cenário para ser o maior e melhor prestador de serviço de telecomunicações do País. Consciente também de que o ambiente competitivo é o que se abre para nós. Temos abertos todos os espaços para que nos nichos possíveis que a Constituição nos permite, estes nichos sejam ocupados pela iniciativa privada. Estamos convencidos de que o papel muitos setores. Tenho certeza de que não se imaginava que o setor de telecomunicações do País conseguisse romper tantos obstáculos e não fazer o que seria o ideal mas fazer muito mais do que estava sendo esperado.

Quero, nesta oportunidade, felicitar o Dr. Joel Rauber pela sua exposição, e esta leve discordância que eu faço dele, acerca da sua fala, ela representa uma contribuição por certo a um fixo de todos para que sintam como ele próprio sente, um certo orgulho de um sistema com o qual os seus acionistas estão satisfeitos. O nosso controlador que é a União está tendo o que precisam, mas tendo o que é preciso, os nossos fornecedores de contratação ananã, inclusive, certamente, aqueles que são representados pelo Dr. Manoel Octávio por quem eu nutro enorme admiração. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) -- Concedo a palavra ao segundo debatedor, Senador Gerson Camata.

O SR. GERSON CAMATA -- Sr. Presidente, Senador Júlio Campos, demais membros da mesa, companheiros! o que nós ouvimos aqui, e o que que se falou aqui praticamente estabelece uma concordância dos problemas que o setor enfrenta. Nem os que falam em nome do Governo, nem os da iniciativa privada, discordaram de alguns pontos que são fundamentais e, que saltam ao olhos de nós todos, que as concordâncias nas abordagens dos problemas e como se deve sair deles, são praticamente unânimes. Antes de chegar, especificamente, a este ponto eu queria fazer uma abordagem um pouco lateral, dentro daquilo que o Dr. Joel Rauber se referiu, que é na área de comunicação de massa, e ele tem feito um enorme esforço e a gente acompanha em um processo de desregulamentação de todo esse setor. Devemos reconhecer que as telecomunicações do Brasil são dos Governos militares e tiveram um extraordinário desenvolvimento. A Nação acompanhou isto e não ela foi, extremamente regulamentada; qualquer rádio pequeno era um problema de segurança nacional, então se estabeleceram tantas normas que a vamos desenrolar as regras que foram colocadas.

Tenho acompanhado o esforço da Secretaria de Comunicação, nesta área e até a tentativa de se ouvir a comunidade interessada, mas é necessário que ela seja um pouco acelerada para acompanhar a tecnologia que veio. Por exemplo, há dez anos não se imaginava que gerar uma imagem fosse tão fácil como está sendo hoje. Quer dizer, com uma câmara de televisão e um transmissor, com um estudante faz no fundo do quintal, ele coloca uma imagem no ar.

As grandes redes de televisão estão absorvendo muito, acabando com o regionalismo, com o interesse local. Quer dizer, se o agente mora em uma pequena cidade do interior, sabemos tudo o que acontece no Rio e em São Paulo, mas não sabemos o que está acontecendo no nosso quintal. Essa desregulamentação -- e já há um princípio dela na direção da TV comunitária -- deve ser feito para permitir o espaço local, as criações locais, a música local, a manifestação artística local, o enriquecimento do conhecimento local, essa manifestação que não seja só da arte do Rio ou São Paulo, dos grandes centros produtores. Acho que é preciso desregulamentar para isso ocorrer.

Na área de concessão de estações de rádio, acho que essa desregulamentação deveria chegar até a nível do governo do Estado, o principal ficaria na mão do Governo Federal, com regras definidas de como se deve fazer isso. Observa-se também que, dentro dessa área de comunicação de massa, a desregulamentação vem sendo feita de uma maneira tão lenta que gera uma timidez para o setor privado, de todas essas áreas, de se lançar nessa área, o que propiciaria um enorme mercado de produção de equipamentos, de venda de equipamentos, de criatividade em torno disso.

Em cima das comunicações, na abordagem feita aqui, observamos, em primeiro lugar, a necessidade de se fazer um modelo, como foi colocado pelo Dr. Manoel e pelo próprio Dr. Joel Marciano Rauber, pois quando fala na desregulamentação ele está buscando esse modelo que tem que ser feito em cima disso. Se não houver um modelo, depois de esgotado esse que está aí, como uma tentativa, novas tecnologias, tudo que está vindo de novo, uma regra fixa, definida, a iniciativa privada às vezes fica tímida de correr para o setor.

Lembro-me de uma frase do Wolfgang Sauer, ex-Presidente da Volkswagen, que costumava dizer que o dinheiro é um bichinho muito delicado, onde ele não é bem tratado, sai correndo de lá. Então, acho que é preciso haver regras através desse modelo que se colocou aqui pela Abinee.

Uma outra colocação, e isso teria que ser lei, é o problema da tarifa, que precisa ter uma regra definida em lei. Não pode um Ministro em um mês, para baixar o índice, mexer na tarifa e depois, se ele acha que tem que compensar, ele aumenta a tarifa. Quando houver uma lei que defina quais são as regras básicas de como se faz a tarifa realmente compensatória, a iniciativa privada vai participar porque há garantias. Ninguém vai colocar dinheiro onde não é possível controlar, nem o que ele arrecadou e nem o que ele vai pagar. Acho que essas regras são fundamentais.

Partimos, então, para um outro problema, que cabe a nós legisladores, o problema da Constituição, o trato que foi dado ao setor, que sei ser o grande impedimento que enfrenta tanto a iniciativa privada quanto o Governo no seu interesse de desregulamentar.

O Brasil deu uma má sorte, pois ficamos fazendo a Constituição em cima de um mundo, estava ali uma Constituição meio socialista, meio estatizante e seis meses depois que terminamos a Constituição caiu o Muro de Berlim e a nossa Constituição ficou velha, e o Congresso, no meu entender, não teve a coragem ainda de antecipar a revisão e ainda estamos perdendo tempo com um instrumento velho, em alguns aspectos até moderno, mas nessa área está extremamente envelhecida. Percebemos isso e estamos aguardando a revisão que está prevista na própria Constituição, vamos correr e antecipar, pois não se pode perder tempo.

Há uma outra colocação, com relação à parte legal, à parte do modelo, à parte da redefinição da Constituição, do trato que a comunidade quer dar isso, há um outro se citou aqui, foi o problema da Argentina. De vez em quando alguns jornais brasileiros colocam fotografias dos prédios de Buenos Aires com aquele emaranhado de fios. Pois bem, eles estão com todos esses problemas, mas estão correndo na nossa frente. A telefonia celular deles ficou 3 anos na nossa frente e a do Uruguai dois anos, a rádio-chamada deles já está com 5 anos e nós estamos começando agora em algumas cidades. Mas não se pode perder esse tempo, não se pode entender que essas dificuldades legais que estão ocorrendo na maior cidade da América do Sul, a cidade de São Paulo, fora de um sistema desses que é normal em todas as outras cidades bem menores do continente.

Toda vez que se pede esse tempo se pede que se movimente a economia, pede-se que ocorram mais investimentos, pede-se que o número de terminais ajude a empurrar o crescimento do PIB. A visão que tenho é de que há uma unanimidade nisso, e, principalmente nesse setor, a conclusão seria a unificação do Legislativo, do Judiciário e do Executivo nessa desregulamentação que cabe ao Congresso, na regulamentação, que é essencial, dos princípios da tarifa e a colocação de um modelo. Feito isso, acredito que esse setor começa a acelerar para recuperar tudo aquilo que perdeu com a estagnação e com a falta de investimentos que ocorreram no setor.

Eram estas as minhas colocações, Sr. Presidente. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Para sua conclusão, concedo a palavra ao último debatedor deste painel, Dr. Sérgio Lopes, representante da Abinee.

O SR. SÉRGIO LOPES - Nobre Senador Júlio Campos, Presidente da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura do Senado, companheiros da Mesa, Senhoras e Senhores é sempre muito interessante ouvir as apresentações do Dr. Joel Mariljo Rauber. Nós, das telecomunicações, já estamos acostumados porque ele sempre traz muitas novidades para nós, propostas sempre muito criativas. O Dr. Joel Rauber mostrou a principal contradição do setor de telecomunicações do País, o fato de a densidade telefônica - que é o parâmetro adotado internacionalmente para avaliar o desenvolvimento do setor - ocupar a 37ª posição no mundo, enquanto que a nossa economia é considerada a 8ª do mundo. Isso significa que estamos 29 posições atrasados em relação aos demais países do mundo.

O Dr. Rauber fez uma afirmação interessante e eu gostaria de pedir-lhe esclarecimentos. Quando ele diz que nenhum serviço de telecomunicações deve ser monopólio, ele propõe que haja sempre mais de um operador de serviços de telecomunicações em cada região do País.

Vimos uma entrevista que o Secretário Joel Rauber deu ao jornal O Estado de S. Paulo, no último dia 16 de março, e entendemos que a Secretaria de Comunicações estaria propondo a participação da iniciativa privada na operação de todos os serviços de telecomunicações, inclusive a telefonia urbana. Gostaria de saber se é essa a proposta da Secretaria.

Uma outra observação que gostaria de fazer a respeito das palestras que foram apresentadas é sobre a questão da demanda reprimida no País. Há alguns anos dizemos que a demanda reprimida do setor de telecomunicações da ordem de 4 a 6,5 milhões de terminais. Mas evidentemente, essa demanda está sempre relacionada com a sistemática de pagamento para obtenção de uma linha telefônica, no valor estimado hoje da ordem de dois mil dólares.

Na realidade como disse o Deputado Arolde de Oliveira, essa sistemática de autofinanciamento é um elemento fortemente repressor da demanda telefônica. Se fizermos um pequeno exercício e determinarmos - não sei qual é a 8ª posição, no mundo, de densidade telefônica - vamos supor, 30 terminais para cada 100 habitantes, a rede telefônica brasileira deveria ter, hoje, 34 milhões de terminais e não os 10 milhões que tem. O que significa que a demanda de serviço público de telefonia seria de 24 milhões de terminais e não de 6 milhões de terminais.

A sistemática de utilização do autofinanciamento é um elemento fortemente repressor da demanda telefônica.

Dirigiria a minha segunda pergunta ao Deputado Arolde de Oliveira, que fez uma peroração contra a sistemática do autofinanciamento, perguntando a ele se o Poder Legislativo não poderia tomar a iniciativa de adotar uma medida legislativa que force a extinção do autofinanciamento.

Era isso que eu desejava observar. Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Senhor orador do encontro, Dr. Delson Siffert, representante da Abinee, já tem a lista de perguntas e dispõe de 15 minutos para as respostas.

O SR. DELSON SIFFERT - O interessante é que nossa platéia pudesse reagir um pouco mais, pois não temos tantas perguntas. Como na mesa já foram colocadas algumas, eu me permitiria fazer um pequeno destaque de alguns pontos apresentados pelos palestrantes e alguns debatedores do Secretário Rauber, exatamente sobre a pergunta que o Dr. Sérgio Lopes fez. Qual o entendimento dele a respeito da quebra de monopólio, inclusive da telefonia urbana?

O nosso colega Manoel Otávio deu muita ênfase à necessidade de consistência, permanência, das legislações e suas atualizações e não só uma mudança legal, desde que a estrutura tarifária - como o nobre Senador Gerson Canata destacou - precisaria de constância para motivar o investidor.

São pontos relevantes talvez, depois, possamos tentar um programa de seguimento perante o Legislativo, e, no que couber, o Executivo é a iniciativa privada.

Então, o colega Deputado Arolde, digo colega porque Arolde é oriundo do setor, há alguns anos - é bom não dizer quantos, muito mais de 20 e Arolde fez também um destaque muito importante sobre alguns conflitos das

portarias quanto à turn-key. A principal delas, quero destacar, é como fica a motivação do investidor se e quando o auto financiamento acabar. Ou seja, as empresas estatais não cobrariam mais o acesso in quer dizer, a entrada no serviço telefônico; a única coisa que o empreendedor está podendo fazer porque a Constituição permite a operação, a receita tarifária, é o lucro ou a perda na comercialização.

Então, como realizar isso? Qual será a receita do empreendedor da planta comunitária competindo com uma empresa estatal que, nesta altura, estaria fazendo o acesso gratuito, ou próximo de gratuito? A planta comunitária tende a ser uma solução muito transitória, se estou entendendo bem o conflito que o nosso colega Arolde despertou.

O nosso Presidente da Telebrás, José Ignácio Ferreira fez comentários óbvios, que entendemos e reconhecemos de melhor maneira grande dos serviços telefônicos também na qualidade, malgrado ainda estarmos longe de índices melhores. Mas aí também gostaria de destacar, Senador José Ignácio, que o setor, isto é, o Executivo, a Telebrás, tem feito muitas comparações com o ano de 1990, que foi terrivelmente negativo, em termos de telecomunicações. Nós crescemos a nossa planta em pouco mais de 10 mil terminais. Portanto, qualquer coisa melhor do que mais de 100 mil é um percentual muito elevado.

É melhor começarmos a falar nas médias dos últimos 10 anos, no pico havido em 1978/80, porque, a nosso ver, na indústria, na ABINEE, os nossos dados nos levam a concluir que, no final de 1991, portanto agora, ainda estamos aquém de qualidade e crescimento havido há 10 ou 15 anos atrás. Reconhecemos o esforço do Sistema Telebrás, espero que continue, mas entendemos que ainda há muito a fazer.

Destaco uma pergunta do nosso colega Sérgio Lopes pois, para nós, é muito importante que nosso Secretário explique qual é a tendência da política da quebra de monopólio de telefonia urbana, para ficar mais claro, possível competição com as teles em todos os serviços telefônicos e não só no celular, por exemplo.

Se o Sr. Presidente me permite, tenho uma pergunta, e se algum outro colega presente na platéia desejar, pode colocar mais algumas questões, pois talvez tenhamos tempo.

A pergunta que temos agora é do Engenheiro Civil Itsuo Takaiama, se não em engano do Sinfra, de Cuiabá. Ele faz a pergunta para o Presidente da Telebrás, Dr. José Ignácio e para o Secretário Joel Rauber.

A pergunta é a seguinte:

"Sobre a política tarifária, gostaria de saber em que se baseiam os chamados impulsos excedentes, sendo que os mesmos chegam a dobrar ou até mesmo triplicar as contas dos usuários mesmo daqueles que pouco se utilizam do aparelho."

O SR. JOEL RAUBER - Em primeiro lugar, gostaria de agradecer aos debatedores Deputado Arolde de Oliveira, Senador Gerson Canata, Senador José Ignácio, Dr. Sérgio Lopes, pelo nível das colocações e das perguntas que propiciam boas respostas.

Em primeiro lugar, a pergunta do Deputado Arolde de Oliveira quanto ao aspecto de planta comunitária e quanto ao fato de termos acabar com o sistema. Sabemos muito bem que há anomalia no sistema, e esta é o único país que ainda adota, ou talvez o único que adotou o sistema de participação financeira quanto ao plano de expansão por troca de ações das companhias operadoras.

Essa anomalia do sistema foi extremamente interessante numa época para o País, quando se procurava eliminar as mais de mil empresas operadoras do sistema telefônico dando uma unidade, uma padronização ao sistema e montando um sistema único de telecomunicações do País, que é o grande patrimônio que temos hoje na área de telecomunicações. Para isso, foi extremamente importante esse sistema de participação financeira para o plano de expansão. Hoje, não mais se justificaria porque os objetivos foram plenamente atendidos.

Para mudar o modelo, tem que mudar o modelo da política tarifária. Para mudar o modelo da política tarifária, envolve-se também o sistema econômico do País, o sistema financeiro, e mexe-se com ele, e com o controle do sistema inflacionário. Nesse aspecto, estamos em contato permanente com o Ministério da Economia, Fazenda e Planejamento, que já entendeu muito bem a problemática, já colocou como objetivo e como propósito, neste Governo, eliminar essa distorção. Logicamente, para que isso ocorra terá que ser progressiva, não tem como ocorrer da noite para o dia.

Sendo progressiva essa distorção, as plantas comunitárias, a expansão através da iniciativa privada, plano continuariam a ter sua validade. O processo de substituição do sistema seria progressivo. À medida que fomos progredindo, os diversos segmentos se ajustam a iniciativa privada, as operadoras e, consequentemente através desse modelo tarifário, nos demais haveria o ajuste. Não tenho dúvidas quanto a isso.

Quanto ao aspecto do sistema de contrato da empreiteira de rede, isso é um problema típico das empresas operadoras, não da Secretaria, pois não é política da Secretaria envolver-se em assuntos que dizem tão somente respeito a interesse gerencial das empresas operadoras. Passaria essa pergunta ao Sr. Presidente da Telebrás, que poderá também, se assim julgar conveniente, declinar a um dos seus diretores para que responda.

Quanto à mudança de estrutura tarifária colocada pelo Deputado, está bem claro. A Secretaria, o Ministério da Infra-Estrutura e o Ministério da Economia, através da Secretaria de Planejamento, da Secretaria Nacional de Economia, do Ministério da Economia estão muito bem a par desse problema e, na hora certa, no momento correto economicamente, será feita a devida mudança.

Outro aspecto colocado pelo Senador Gerson Canata diz respeito somente ao sistema de rádio-difusão. Veja bem, Senador: são temas extremamente apaixonantes e atrativos, e nós, na Comissão de Comunicações da Câmara temos sempre oportunidade de discutir muito esse tema, que merece paixão. Nós, da Secretaria, defendemos também um modelo comunitário. Entendemos da necessidade social do modelo da rádio e da TV comunitária. Hoje temos a TV mista, transmissora mista, que é uma TV comunitária em toda Amazônia Legal. A Amazônia Legal é totalmente servida por televisores comunitários.

O restante do País se beneficia através de retransmissoras da TV Educativa, mas também pode se beneficiar-se da TV comunitária. Por enquanto, não é uma solução definitiva, mas já está em início o processo de adoção do sistema comunitário de televisão.

Quanto ao ponto colocado pelo Engenheiro Sérgio Lopes relativo ao aspecto da privatização do sistema de telecomunicações, vejo a privatização sob 3 aspectos. Em primeiro e acima de tudo, temos que respeitar a Constituição. A Constituição é bem clara no que diz respeito aos serviços públicos de telecomunicações: têm que ser operados por empresa estatal.

Fazemos questão que isso seja, assim. Não no caso de público restrito, conforme rege a Lei nº 4.117/62; e pode ser privado, como o serviço limitado, como a própria lei prevê também. Serviço de rádio-difusão privado; serviço logicamente de rádio-amador privado, e outros serviços como BIP e fading também podem ser serviço privado. Mas, o serviço público de telecomunicações tem que ser operado por empresa estatal. Isso nós respeitamos e assim entendemos.

Entendemos também que o Governo, dentro da sua linha de privatização, propõe ao Congresso Nacional um emenda onde retira esse item na Constituição. Se tal ocorrer, então, não temos mais obrigação de manter o modelo do serviço público de telecomunicações como sendo estatal, pois não sendo. O modelo estatal, surge a o que mais interessa à Própria Secretaria Nacional de Telecomunicações, ao Ministério da Infra-Estrutura, qual seja, estabelecer uma política de telecomunicações públicas no País.

Qual seria a política? A política seria tão-somente privatizar as empresas que aí estão, privatizar a Telebrás, só privatizar a Telebrás ou adotar outro sistema. Esta a questão do problema. Nós do Ministério entendemos que, com o favorecimento da tecnologia, que o senhor conhece muito bem, Sr. Sérgio Lopes, com o advento da tecnologia digital, do advento da tecnologia da fibra ótica e celular, principalmente esses três que foram advindos da década de 80, hoje a tecnologia permite que não mais se operem serviços em regime de monopólio, e sim em competitividade. A partir daí estabeleceríamos um modelo, porque o nosso modelo é competitividade vivo. O modelo da Secretaria, como foi abordado na minha exposição, todo ele é competitivo. Como faria essa competição? A nossa idéia da competição é uma competição intra e inter região. Intra, dentro da mesma região, e inter, entre região. De forma que o usuário possa, por exemplo, ter operadoras equivalentes no País. Ter uma operadora em São Paulo, que seja uma operadora equivalente a outra operadora, por exemplo, em Minas Gerais; que seja equivalente a uma operadora que opere na Região Nordeste do País; que ela seja mais ou menos equivalentes no seu tamanho, na sua infra-estrutura, para que possam competir em qualidade e que os usuários de uma região possam comparar os serviços prestados com os de usuários de outra região do País. Essa é uma forma de fazer competição entre áreas.

Outro modelo, é uma competição intra área. Dentro da própria área, hoje, a tecnologia digital permite que esse serviço interurbano e serviço internacional, se possa escolher a operadora. Há países, como os Estados Unidos, que hoje têm 3 operadoras e estão partindo para a 4ª operadora de longa distância. Hoje, a tecnologia digital permite escolher a operadora para fazer a ligação interurbana ou a ligação internacional. Escolhe-se a operadora que não tenha congestionamento, aquela que apresente melhor qualidade de sinal, ou represente tarifas mais baratas. Hoje, o sistema permite que haja competição em interurbanos.

Na área urbana, que foi a razão principal da sua pergunta, logicamente, seria mais difícil haver a competição, mas não é impossível. Em primeiro lugar, já existe a competição na área do modelo celular. Hoje, a frequência permite ter-se mais de um operador, e o modelo brasileiro que estabelecemos para o desenvolvimento da telefonia celular é o modelo competitivo. Por enquanto, estabelecemos duas operadoras. Teremos duas operadoras de celular. Uma é operadora telefônica local, e outra competitiva. Estamos liberando os chamados trocadores, os trunking, que são também uma forma de comunicações móveis, não celular, e permite competir num outro nicho, numa outra faixa de mercado com a telefonia celular.

Na área urbana, a tecnologia apresenta algumas novidades. A tecnologia celular digital, o Dr. Sérgio Lopes sabe disso e o Dr. Manuel Otávio também, já existe hoje, tecnologia dominada em operação que permite ampliar mais de 140 vezes o sistema celular existente.

Já que é possível ampliar em 140 ou 160 vezes, como foi o caso de uma indústria norte-americana, que tem isso dominado e está produzindo industrialmente. Pode-se até substituir o sistema urbano, ao invés da rede fixa por um sistema usando a tecnologia celular. Os senhores sabem muito bem que a tendência mundial, nessa área de telecomunicações, é cada vez mais adotar dois sistemas: um de comunicação pessoal, que é o sistema móvel celular — que já conhecemos — e outro sistema, também, celular, só que, ao invés de ser pessoal, seria de endereços. Isso viria substituir o sistema de rede. A tendência de rede caninha para uma rede de fibras óticas e para a área de entretenimento. A tendência é que toda a área de rádio e televisão — vá para uma rede fixa, e toda área de serviço — seja transmissão de dados pós-imagem — vá para o sistema de rádio. Isso é uma tendência inevitável. Hoje, esse avanço tecnológico nos permite, a longa distância, a competitividade urbana e também a competitividade junto com a tecnologia. Com a entrada de fibras óticas na área de entretenimento, na área de tevê a cabo, é possível se montar uma rede paralela, também na área urbana. Sabemos hoje que a fibra ótica contém caminhos de informações. Então, vai levá-las à área de entretenimento e também levar serviços. Como se pode verificar, independentemente da função ideológica de privatizar ou não, é possível competitividade. A preocupação da secretaria é, agora, abrir a competição. O problema, depois de privatizar ou não as empresas operadoras estatais atuais, é da Comissão de Desestatização existente no País, comandada pelo próprio BNDES. O problema da secretaria é criar mecanismos cuja tecnologia permita a competitividade para beneficiar o cidadão, o usuário, que tem a qualidade, a quantidade de preço, na medida das suas necessidades e que seja plenamente atendido dentro das suas necessidades. Sabemos, hoje, que a área de telecomunicações, no momento, nesta década, passou a ser o melhor negócio do mundo — até então tínhamos o petróleo como o melhor negócio do mundo. Hoje, na verdade, o melhor negócio do mundo é a telecomunicação. E sendo a telecomunicação o melhor negócio do mundo, podemos abrir a competitividade e, com certeza, todos vão ganhar: empresários e usuários.

Quanto ao impulso excedente, colocado pelo engenheiro Mitsuo, realmente o sistema existente no País, na área de telefonia urbana, possui uma das tarifas mais baratas que temos; a assinatura básica residencial e o serviço urbano utilizam o sistema multimedido de impulsos. Cada usuário tem uma franquia de 90 impulsos por mês, que é justamente a assinatura básica residencial e, a partir daí, para os impulsos excedentes.

Todas as operadoras — a Telebrás inclusive está presente e pode responder melhor essa questão, mas vou responder dentro do meu conhecimento — e mensalmente é batida uma fotografia dos contadores que mostram a quantidade de impulsos dados por telefone. Com esse sistema multimedido, se a ligação é dentro da área urbana de tarifação, o impulso é pago a cada 4 minutos ou a cada 3 minutos. Agora, se falar numa área conurbada, ou seja, dentro da grande cidade, a área conurbada pegando outros municípios, esse impulso diminui e é multimedido, em vez de 4 minutos, passa a ser 18 segundos. Então, a velocidade é maior. Mas o usuário tem, nas em-

presas operadoras, todo um sistema para reclamar e informar. E tem acesso, inclusive, ao seu próprio contador através do sistema de fotografia tirada mensalmente. O usuário que se sentir prejudicado, julgando que os impulsos excedentes estão acima do normal, tem o direito reclamar e, consequentemente, se tiver razão, não paga a conta.

Sr. Presidente, é mais ou menos isso.

O SR. LOCUTOR — Encontra-se presente neste recinto, S. Ex.º o Sr. Dr. Luiz André Rico Vicente, digníssimo Secretário Nacional de Minhas e Metalurgia, que vai ser o próximo palestrante do painel da Estrutura e Siderurgia, bem como os demais representantes do Legislativo e da iniciativa privada para o novo painel. Em virtude do adiantado da hora, queremos agradecer, de todo coração, a presença do eminente Secretário Nacional da Comunicação do Ministério da Infra-Estrutura, Dr. Joel Rauber; o eminente Presidente da Telebrás, Senador Dr. José Ignácio Ferreira; o Dr. Manoel Otávio Pereira Lopes, representante da Abine; o Dr. Nelson Siffer, representante da Abidine, o companheiro Sérgio Lopes, representante da Abidine, o Senador Gerson Camata, da Comissão da Infra-Estrutura, o Deputado Aroldo de Oliveira, representante da Comissão de Ciência e Tecnologia da Câmara Federal; e o Dr. Carlos Mazoni, digníssimo Presidente da Abecoter. Muito obrigado a todos pela presença os que compareceram a este painel e, em especial, aos nossos palestrantes.

Daqui a 5 minutos, vamos dar início a um novo painel sobre siderurgia, (Palmas.)

Todas as pessoas presentes receberão, no final deste seminário, um certificado de participação.

Este seminário é uma promoção do Senado Federal, através da Comissão de Serviços e Infra-Estrutura; também são promotores deste evento o Ministério da Infra-Estrutura, ABDIB — Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Indústria de Base — e ABINE — Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica.

Dentro de instantes, o V painel: A Infra-Estrutura na Siderurgia. Presidindo a Mesa, o Ex.º Sr. Senador da República Júlio Campos.

Palestrantes: o Ex.º Sr. Deputado Paulino Cícero; o Dr. Aluízio Ferreira Filho, representante do Secretário Nacional de Minas e Metalurgia; o Dr. André Musetti, representante da ABDIB.

Estamos aguardando os palestrantes desse V Painel. Convido, para que possa compor a Mesa, o Ex.º Sr. Deputado Paulino Cícero. Estamos aguardando o Dr. Aluízio Ferreira Filho, representante do Secretário Nacional de Minas e Metalurgia; e o Dr. André Musetti, representante da ABDIB. O Deputado Elísio Curvo já está presente.

O Dr. João Carlos Morgante está presente? (Pausa.) —

Dr. Estilão Wainer?

Vamos dar início, neste instante, ao quinto painel, a Infra-Estrutura na Siderurgia. Com a palavra, para um período de 15 minutos, o Dr. Aluízio Ferreira, representante do Secretário Nacional de Minas e Metalurgia.

O SR. ALUIZIO FERREIRA — Ex.º Sr. Senador Júlio Campos, Srs. Senadores, Srs. Deputados, Senhoras e Senhores:

É com prazer que venho aqui representar o Dr. Luiz André Rico Vicente para tecer algumas considerações sobre a Infra-Estrutura na Siderurgia.

O Brasil conta com cinco siderúrgicas, integradas à COC, produtoras de aços planos e semi-acabados.

A Usiminas foi privatizada, como se sabe, no ano passado.

O ciclo de crescimento industrial do Brasil, iniciado na década de 50, foi marcado pela implantação de um parque produtor intensivo no uso do aço. Dentro da política de substituição de importações, e considerando que a siderurgia de planos exige investimentos maciços, o Governo chamou a si a tarefa de tornar o País auto-suficiente.

Para ser atingido o estágio atual, só nas décadas de 70 e início dos anos 80, foram investidos 10 bilhões de dólares.

Como esses investimentos foram feitos via financiamento, como houve grande atraso na maioria das obras, e dada a baixa geração interna de recursos na siderurgia, as empresas acumularam um brutal endividamento; isso obrigou a holding SIDERBRAS a implementar um programa de saneamento financeiro que superou a casa dos 10 bilhões de dólares, entre assunção de dívidas e transferência de recursos para o pagamento de outras empresas estatais e ao sistema financeiro. Mesmo assim, no início de 1990, a situação encontrada nas siderúrgicas estatais mostrava a maioria das empresas à beira de um colapso operacional, com elevado endividamento, falta de caixa, baixo nível de investimentos.

Vários fatores levaram as empresas a essa situação: os preços, que historicamente são defasados; o excesso de pessoal; os gastos desnecessários e empresas pouco orientadas para o mercado e a lucratividade. As siderúrgicas, até então, eram orientadas para a produção.

Com o firme propósito de reverter essa situação, foram escolhidos para dirigir essas empresas executivos competentes e comprometidos com o resultado. Foram, então, implantados programas de ajustes nas empresas que apresentavam situação mais crítica, programas duríssimos, dentre eles o melhor exemplo é o da Açominas, presidida pelo Dr. Rodrigo Damásio, aqui presente.

Hoje a situação é outra: o conjunto das empresas apresentou em 91 lucro líquido, geração de caixa positiva, com o seu endividamento reduzido.

Após anos seguidos de grandes prejuízos, a CSN deu um lucro de 31 milhões de dólares, a CST um lucro de 30 milhões de dólares, e a Açominas fechou o balanço com a marca de 108 milhões de dólares de lucro. A COSIPA, que estava em pior situação, reduziu seu prejuízo, e já no final do ano passado apresentava lucro operacional.

Após essa rápida visão do setor, eu gostaria de traçar o quadro atual da oferta de laminados planos no Brasil, considerando a quantidade, o preço e a qualidade.

O Brasil atingiu a auto-suficiência na produção de aços planos em 1979. Em 91 a produção foi de 9 milhões de toneladas; o consumo interno foi de 5 milhões de toneladas. Esse consumo, segundo projeções de especialistas no setor, poderá evoluir até o ano 2000 para cerca de 8 milhões de toneladas. A brevaler essa projeção, a capacidade do parque siderúrgico nacional será suficiente para atender o mercado interno até o ano 2000 e gerar ainda um excedente de 20% para exportação.

Somente seriam necessários projetos de expansão de capacidade por volta de 96/97, já que é de 4 anos o período de maturação de um projeto de siderurgia.

Igualmente no tocante aos preços, a situação é confortável.

Após um longo período em que esses preços permaneceram inteiramente defasados e sob controle, eles acabam de ser liberados e finalmente estão sendo recuperados. Mesmo assim, situam-se em patamares bem inferiores aos dos preços praticados nos mercados internos dos principais países produtores de aço, e também são inferiores aos dos similares importados.

E que o aço nacional ainda é produzido a custos competitivos. Uma comparação feita entre vários grandes produtores, em 1990, mostra que o custo operacional da Usiminas só é superior ao observado na Coreia, e assim mesmo é menor se forem consideradas as despesas financeiras.

São pontos que favorecem essa posição do Brasil: não-de-obra barata e minério de ferro barato. São pontos que influenciam negativamente, e que já devem ter sido debatidos aqui despesas portuárias maiores que as dos demais países, tributação e custos financeiros, que na transparência exibida, como é da Usiminas, não aparece como fator relevante, mas que nas demais empresas é.

Por outro lado, falando de preços e competição, é bom lembrar que hoje o aço plano tem uma alíquota de importação de 10% e não temos mais qualquer barreira alfandegária. Portanto, é um produto que tem de competir em preços com os importados.

Quanto à quantidade e preço, o setor de aços planos está bem, mas começa a demonstrar vulnerabilidade quando se trata da qualidade. Hoje vivemos num ambiente de competição global entre nações, empresas e produtos. A siderurgia nos países desenvolvidos passou por um grande processo de racionalização na década passada. O mercado mundial de aço está abastecido. Há exigência cada vez maior de produtos de melhor qualidade e mais nobres para atender, entre outros, os requisitos de segurança, durabilidade e redução de poluição.

Além disso, a siderurgia na década de 90 assistirá à implantação de uma série de inovações tecnológicas baseadas na automação dos processos como está acontecendo no Japão e na compactação das instalações. Com a crise econômica iniciada na década de 80, e que ainda perdura até hoje, as empresas estatais ficaram impossibilitadas de investir. O Parque Siderúrgico brasileiro, que possuía um elevado grau de modernidade, vem-se tornando tecnologicamente desatualizado e pode perder a competitividade no mercado externo.

Isto mostra a absoluta prioridade que devemos conferir aos investimentos em atualização tecnológica, visando a melhoria da qualidade e a produtividade. Da mesma forma são inadmissíveis investimentos em meio ambiente, prioridade do Governo Collor.

A tabela aí exibida contempla os investimentos da Usiminas quando ainda estatal. Sobre esses valores devem ser somados cerca de 100 milhões de dólares que foi o acréscimo na projeção de investimentos da Usiminas, feito após a sua privatização. Como se pode ver, de um total existente de quase dois bilhões e seiscentos milhões de dólares, 70% são destinados à melhoria e modernização. E 13% para a preservação ambiental.

Senhores, o panorama que acabamos de descrever se constitui na razão maior para a decisão estratégica do Governo de transferir toda a siderurgia estatal para o setor privado no horizonte de um ano. Ao final desse processo, estamos confiantes que nossa siderurgia estará em condições de enfrentar o desafio aqui ressaltado.

O que está ocorrendo com a Usiminas ilustra bem essa expectativa. São múltiplas iniciativas, como a operação financeira que equivale, em dólares, a cerca de 75 milhões; o consórcio para estudar a implantação de uma hidrelétrica privada e a rapidez com que suas ações de tornaram blue chips na bolsa de valores mostram o dinamismo motivado pela privatização e apontam a trajetória que, no futuro próximo, poderá ser trilhada pelas demais siderúrgicas quando passarem às mãos da iniciativa privada.

São essas as rápidas considerações que tinha a fazer. Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Vamos ouvir o segundo palestrante deste painel, S. Ex.^a o Deputado Federal Paulino Cícero, representante da Câmara dos Deputados.

O SR. PAULINO CÍCERO - Meu caro Presidente, Júlio Campos, Srs. membros da Mesa, meus senhores:

Ontem tive o privilégio de receber do Senador Júlio Campos o convite para representar S. Ex.^a o Senador Pedro Simon que consta nos convites para esse encontro como o terceiro palestrante sobre siderurgia e infraestrutura.

Assim que vi a relação dos expositores, de um lado Luiz André Rico Vicente, Secretário Nacional de Minas e Metalurgia, falando pela área dos aços planos e também especialmente pela área da siderurgia pública desse País; André Rozeti, que é um velho corifeu da área privada da siderurgia brasileira, tentei achar um espaço em que pudesse entrar sem com eles conflitar nas suas respectivas exposições porque antes não tive tempo de as conhecer nas suas linhas gerais.

Por isso me cinto a dizer que a siderurgia considerada como elemento de infra-estrutura tem uma finalidade dupla. De um lado é altamente demandadora de serviços de infra-estrutura; de outro é, em si mesma, um elemento essencial como infra-estrutura ao desenvolvimento econômico do País. Como tal, ela foi aqui implantada pelo Governo nos moldes da definição feita pelo Dr. Alufizio; o Governo a trouxe como elemento de suporte para a implantação de um parque industrial, especialmente na área dos bens de consumo duráveis de grande porte.

A siderurgia é em si mesma um elemento de infra-estrutura, mas é também grande consumidor de serviços de infra-estrutura. O primeiro deles de que a siderurgia se vale é exatamente a pecúnia, o dinheiro, recursos financeiros. Afinal o conf, se dinheiro é meio de pagamento, também há de ser visto, em certa medida, como recurso médio ou infra-estrutura da economia do País.

A medida que a siderurgia consome grandes quantidades de recursos financeiros, ela está consumindo recursos de infra-estrutura financeira. É muito importante observar que na década de 70, mantivemos uma capacidade de criação de capital fixo, mais ou menos na faixa de 22 a 24% ao ano, enquanto que, já nesse final na década de 80 para cá, estamos nos cingindo a qualquer coisa em torno de 16 a 17% ao ano.

Quando se fala na perda de poder competitivo da siderurgia, na sua baixa capacidade de reinvestimento e de modernização, certamente nessa baixa substancial da capacidade brasileira de poupança reside um dos fatores determinantes deste processo. De outra parte, ainda como consumidora de recursos de infra-estrutura, haveremos de falar sobre uma matéria que está, agora, pendendo de decisão do Congresso Nacional, de modo particular, localizada na Comissão de Transportes da Câmara, a questão portuária.

A siderurgia é grande consumidora de infra-estrutura de transportes e também de serviços portuários como tal. Na Comissão de Transportes da Câmara, estamos revendo a questão da política portuária, uma tentativa de ter regulamentação e a modernização deste segmento econômico que durante longo tempo tem sido responsabilizado como fator de entravamento e de criação de dificuldades para a expansão para o nosso comércio externo.

Acredito que, neste primeiro comércio de 1992, a Câmara deverá remeter o projeto para conhecimento e apreciação do Senado. De outra parte, quanto aos de transporte ferroviário, recordo-me, quando advogado que fui, no meu tempo extra parlamento do INTA Instituto Nacional de Transportadores de Aço, do quanto havia de dificuldades para as nossas empresas, especialmente, no setor de aços planos, em fazer com que o produto pudesse chegasse aos centros consumidores internos do País. Eu me lembro um dia em que, no Patraque de Congonhas, estavam 144 pranchas ferroviárias com produtos da Usiminas aguardando os desatavios próprios de um sistema ferroviário complicado. E os caminhões na estrada, milhares e milhares de caminhões em cima de pneus, num transporte caro, levando produtos para São Paulo, para o Rio de Janeiro e para o Nordeste do País.

A siderurgia é grande consumidora de transporte, como é grande consumidora de energia, de água e de recursos naturais de um modo geral. Ao falar em recursos de transportes para a siderurgia, bastaria lembrar o que já é curial, que, para cada tonelada de aço produzido, normalmente, se movimentam 4 toneladas de matérias-primas. Para que todo este conjunto possa funcionar e operar adequadamente, e possa expandir-se, é fundamental que a siderurgia invista em modernização, mas, sobretudo, em pesquisa e desenvolvimento. A pesquisa e o desenvolvimento estão intimamente ligados à capacidade competitiva da siderurgia brasileira e da siderurgia mundial. Historicamente, investimos pouco em pesquisa e desenvolvimento. De uns anos a esta parte, temos - nos preocupado - o que é sadio e é bom - em treinamento de pessoal. Temos formado quadros competentes e capazes de operar este gigantesco parque siderúrgico que o País construiu. Mas é fundamental que apliquemos em pesquisa e desenvolvimento, não só para sermos capazes de modernizar o nosso parque, como também para descobrir novos produtos. Na medida em que analisamos as tendências do mercado internacional do aço, percebemos que os grandes produtores, especialmente o Japão e os Estados Unidos, encontram as suas faixas de maior lucratividade nos setores, nas linhas de produção onde eles não têm competição. São aquelas em que a sua pesquisa desenvolveu novos produtos, cujo preço eles podem impor de maneira livre no mercado internacional.

Se formos capazes, também nós, de desenvolver produtos, que pela sua pureza, pela sua qualidade, pelas suas resistências mecânicas ou físicas, pela sua aplicabilidade industrial possam ter maior capacidade e absorção de preços, estaríamos enriquecendo a siderurgia brasileira, e, por isso mesmo, desenvolvendo esse nosso parque industrial.

Ante alguns dados comparativos sobre esta capacidade de investimentos em pesquisa e desenvolvimento. Temos a Usiminas como a maior investidora em pesquisa e desenvolvimento; enquanto ela aplica 60% de seu faturamento anual em pesquisa e desenvolvimento, a Iuva da Itália gasta 70%; a Pusco, da Coreia, 88%; a China Steel, de Taiwan, 98%; e as usinas europeias da França e da Bélgica normalmente gastam 1% do faturamento em pesquisa e desenvolvimento.

Para estas mesmas indústrias, o número de pesquisadores de nível superior por milhão de toneladas de aço bruto produzido, foram na Usiminas 19; 19 pesquisadores de nível superior para cada milhão de toneladas de aço produzido. Na China Steel, 25; na Iuva, 28, na Pusco, 28 também; e 33 nas usinas francesas e belgas. A importância da pesquisa e desenvolvimento nessas empresas fica mais evidente, quando observamos o número de pesquisadores de nível superior por grupo de 100 funcionários das empresas. A Usiminas tem 7 pesquisadores para cada mil funcionários; a Iuva Italiana, 7,5; a Usineau Sazileau, na França, 8; a China Steel, 15; e a Pusco, da Coreia, 19. Por países, os números ainda mostram o quadro desfavorável ao Brasil. Na década de 80, o Brasil investiu em pesquisa e desenvolvimento 7% do seu PIB, enquanto a França investiu 2,3%; a Inglaterra, 2,7%; os Estados Unidos e o Japão, 3% e a Coreia, 3,1%, enquanto a Alemanha atingiu 3,2% do seu PIB aplicados em pesquisa e desenvolvimento. Tive, por isso mesmo, a iniciativa de, há 30 dias, apresentar, na Câmara dos Deputados, um projeto que talvez não possa ter livre curso na ação parlamentar porque agride o dispositivo constitucional que confere ao Executivo a exclusividade de iniciativa de matéria tributária. De qualquer sorte, fiz como um estudo, aguardo no primeiro semestre deste ano, a revisão tributária que se inicia no pacote de medidas tributárias, no Congresso em estudo, vamos introduzir este dispositivo. Através dele, procuro, com o projeto de minha autoria, criar para empresas o mesmo privilégio que a lei, sabidamente, confere para instituições sem fins lucrativos. Há incentivos fiscais, há benefícios tributários para essas entidades, inclusive universidades que desenvolvam pesquisas, e essas facilidades não só atingem os negócios do mercado interno mas a própria importação de equipamentos e de virtualidades destinadas a pesquisas. O nosso projeto estende esse benefício também a empresas cujos projetos de pesquisas obtenham a prévia aprovação do Conselho Nacional de Pesquisas.

Outro item que enfatizo é o que eu gostaria muito de ver fortalecidos, dentro do Congresso Nacional, os segmentos da siderurgia. É muito importante que haja um amplo sistema de pistonagem horizontal entre a siderurgia e o Congresso. Cada dia mais o Congresso Nacional assume um papel decisivo no processo de tomada de decisões neste País. Então, a proximidade com os homens do aço é muito importante para o Congresso Nacional. Quando eu estava na Mesa da Câmara dos Deputados, em mandato anterior, tive a oportunidade, junto a Pratini de Moraes, de fundar o chamado Grupo Parlamentar Siderúrgico, que desenvolveu alguns trabalhos de nomeada em favor da categoria. Ato contínuo, na Comissão de Economia da Câmara dos Deputados, criamos também a Subcomissão de Siderurgia, que foi capaz de fazer levantamentos muito importante na época. Lembro-me de que André Musetti encontrou nela, quando era Presidente do IBS, um fórum para mostrar a defasagem dos preços do setor de aços não planos do País, comparados com os preços praticados no mercado exterior. Um grande trabalho foi desenvolvido na época em favor das indústrias produtoras de ferro-ligas. A partir do trabalho desenvolvido por esta comissão da Câmara, obtive o setor, como um todo vantagens na remuneração de um dos seus mais importantes insumos, que é a energia elétrica. Chegou o momento de fazermos isto, vou propor-me a restabelecer, dentro da Câmara dos Deputados, com a colaboração do meu companheiro Elísio Curvo e de Deputados e Senadores, esse grupo parlamentar siderúrgico, que será uma porta de entrada para os interesses do setor siderúrgico como um todo.

Era isso que me propunha a expor. Agradeço a oportunidade ao novo Presidente, Senador Júlio Campos.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Concedo a palavra Dr. André Musetti.

O SR. ANDRÉ MUSETTI - Exmº Senador Júlio Campos, Srs. membros da Mesa, Senhoras e Senhores:

No Brasil, coube ao Estado a iniciativa dos investimentos na siderurgia de Planos, ficando inicialmente, o setor privado dedicado à produção de aços não planos, comuns e especiais.

Na década de 70, houve uma forte expansão da capacidade instalada para alcançar a meta de pleno suprimento da demanda interna que crescia a taxas médias de 10% ao ano em um mercado suprido parcialmente pelas importações.

Na época, as expectativas eram de que o consumo interno do aço associado às próprias necessidades de crescimento do País, pudessem manter esse ritmo de crescimento nos anos 80.

Este é o slide nº 1, que mostra o ritmo de crescimento previsto na década. No entanto, as dificuldades econômicas por que passou o País, durante praticamente toda a década de 80, frustraram as expectativas de crescimento acelerado da economia e da consequente elevação do consumo interno do aço. Ao contrário, a demanda, mesmo nos períodos de crescimento econômico, manteve-se oscilando em torno de valores alcançados em 1980. Ainda assim, a capacidade do parque privado teve expressivo crescimento, chegando, no ano de 1990, a 9,4 milhões de toneladas ao ano de aço bruto. Essas mudanças alteraram o perfil e o destino da produção. O setor que inicialmente se destinava ao atendimento do mercado doméstico passou a exportar parcelas crescentes de aço produzido.

Conclui-se, assim, que a escalada das exportações, iniciada na década de 1980, não foi uma questão de convocação, mas sim, de sobrevivência para o setor.

A figura seguinte mostra a evolução dos investimentos na siderurgia de longos, privada e estatal, durante os anos 70 e 80. Na grande expansão dos anos 70, foram investidos 3,3 bilhões de dólares e, na década seguinte, mais 2,1 bilhões de dólares, entre 1980 e 1990, totalizando, portanto, 5,4 bilhões de dólares em vinte anos.

Com algumas variações nas duas épocas, os investimentos na siderurgia tiveram o apoio da política governamental de promoção do desenvolvimento, expansão, modernização das instalações e incentivo às exportações.

Tal apoio visava compensar as deficiências estruturais do País que comprometiam e ainda comprometem a competitividade da siderurgia nacional.

Por outro lado, o setor foi obrigado a conviver até recentemente com o controle governamental de preços. Na prática, esse controle representou um poderoso mecanismo de transferência de renda da siderurgia para outros setores da economia, atingindo cifras superiores a 15 bilhões de dólares, somadas as siderurgias estatais e privadas.

Assim sendo, o controle de preços, associado à defasagem cambial e a outras dificuldades na exportação, levaram o setor a acumular, principalmente na década de 80, resultados negativos, como é mostrado nesse slide.

Num balanço entre um apoio da política governamental versus política cambial e de controle de preços, a siderurgia, sen dúvida, saiu perdendo, conforme atesta o quadro da evolução da rentabilidade de capital própria nas duas últimas décadas.

Diante das dificuldades apontadas no cenário interno e nos obstáculos às exportações, tais como barreiras, protecionistas na Europa e nos Estados Unidos, preços internacionais deprimidos, impostos às exportações e infra-estrutura nacional cara e incipiente, a sobrevivência da siderurgia de longos só foi possível graças a uma verdadeira ginástica empresarial.

Na área estatal, desde o Governo passado foi incrementado um programa de saneamento e privatização das usinas dos Estados que, no Governo atual, teve um vigoroso impulso. Tais iniciativas, acertadas e meritórias, permitiram que, em fevereiro deste ano, fosse finalmente concluído o processo de privatização de todo o parque siderúrgico de aços longos ou não planos.

Na área privada, a reestruturação foi marcada por falências, concordatas, incorporações, transferências de controle, fechamento de instalações industriais e venda de empresas e de ativos.

A siderurgia de longos conta hoje com vinte e cinco empresas todas privadas, sendo sete dedicadas a aços especiais.

A figura seguinte mostra a localização das empresas associadas da ASP no Território Nacional.

Quanto à tecnologia, as usinas de longos se agrupam segundo duas rotas de produção. A primeira é constituída por empresas que operam principalmente à base de sucata e ferro guza, com o uso intensivo de energia elétrica. A outra é formada por empresas integradas à base de minério de ferro, usando como redutores carvão vegetal e coque, nos altos fornos, e gás natural e carvão mineral em reduções diretas.

No que diz respeito aos produtos, o setor basicamente fabrica semi-acabados, laminados, treilados, inclusive arames da mais alta qualidade.

A siderurgia de longos entra nos anos 80 com capacidade de produção capaz de suprir as necessidades da retomada de crescimento do País, fornecendo produtos indispensáveis para a expansão e modernização da infra-estrutura, além da disponibilidade de atender ao exigente mercado externo.

No âmbito interno, por causa da forte correlação existente entre o consumo de aço e a formação bruta de capital fixo, o crescimento da demanda só deverá ser ativado com a retomada dos investimentos que, a nosso ver, deverão ocorrer somente após o presente período de ajuste da economia.

No cenário internacional, as previsões para toda década de 90 são de estabilidade com a quase manutenção do nível de consumo mundial do ano de 1990, ocorrendo, no entanto, mudanças na geografia da demanda com forte queda de consumo no Leste Europeu e crescimento nos países industrializados. Nesse cenário, vale ressaltar a importância crescente do mercado latino-americano e do processo de integração e andamento no MERCOSUL.

Por essas avaliações de mercado, obviamente, concluímos que não haveria razão para investir na expansão da capacidade produtiva do setor, já que as perspectivas de mercado são plenamente atendidas com o parque atual. Assim, sendo, os investimentos em siderurgia de longos, nessa década, tentarão concentrar-se na modernização e ou na atualização tecnológica das usinas existentes.

Por outro lado, as expectativas de mercado para os próximos anos projetam o acirramento da concorrência nos âmbitos interno e externo. Internamente, deverão concorrer para esse fato a privatização das siderúrgicas

e o aprimoramento das práticas de livre mercado. Externamente, cabe destacar a entrada de países do Leste Europeu no mercado mundial, ofertando grandes quantidades de produtos a preços deprimidos.

Ademais, a crescente inserção da economia do País na comunidade mundial intensificará as transformações do enfoque mercadológico do setor que cada vez mais passará a operar dentro do conceito de mercado mundial.

Acreditamos que, nesse cenário de mercado global, onde se insere evidentemente o mercado brasileiro, a competitividade da nossa siderurgia será cada vez mais exigida. O setor tem se preparado para o desafio da globalização investindo fortemente no aprimoramento de fatores de competitividade que estão sob seu controle.

Assim sendo, grandes esforços têm sido feitos principalmente nas áreas de qualidade e produtividade, tecnologia, automação e informática e capacitação de mão-de-obra. Além disso, o meio ambiente tem tido especial atenção do setor, estando todas nossas ações nessa área pautadas no princípio do desenvolvimento auto-sustentável.

No entanto, grande parte da nossa preocupação concentra-se sobre os fatores externos da siderurgia que restringem a sua competitividade e estão fora do seu controle. Um deles é o sistema portuário. O sistema portuário do País está entre os mais caros e ineficientes do mundo, por causa da insuficiência e estado de obsolescência dos seus equipamentos, falta de partes de estocagem e de armazéns, deficiência de calado, sistema de tarifas inadequado e, principalmente, por causa da exclusividade dos sindicatos para contratação de mão-de-obra avulsa.

A Associação das Siderúrgicas Privadas, juntamente com a Ação Empresarial Integrada, que congrega 47 associações, na maioria dos segmentos produtivos exportadores, vem empreendendo esforços junto às comissões da Câmara para a aprovação do Projeto de Lei nº 8, encaminhado pelo Poder Executivo ao Congresso Nacional.

O Projeto, na sua essência, atinge aos anseios do setor empresarial, prevendo a quebra da exclusividade da mão-de-obra avulsa, liberdade de operações nos terminais privativos e reestruturação dos portos públicos com privatização dos serviços. A aprovação do Projeto de Lei nº 8 é fundamental para implantar a concorrência entre os portos e propiciar a retomada dos reinvestimentos necessários.

Com a nossa legislação, a superestrutura caberia à iniciativa privada que arrendaria e exploraria instalações portuárias tanto dentro quanto fora da área dos portos. Os investimentos em infra-estrutura seriam feitos pela área estatal.

Ainda, com a nova legislação, pode-se esperar um maior incremento da navegação de cabotagem, importantíssima num país que tem as dimensões do nosso. Para ser um dos projetos prioritários no presente esforço de modernização do País, entendemos ser fundamental o engajamento de todos, objetivando a aprovação do Projeto de Lei nº 8.

A carga tributária nas exportações como outro óbice de concorrência. A questão básica é que para concorrer em igualdade de condições com o mercado competitivo mundial, a carga fiscal incidente sobre exportações brutas equivalentes dos nossos concorrentes internacionais e não deveremos exportar impostos.

Estudos contratados pela ASP demonstram que em 1990, para os aços longos comuns, a incidência de impostos e encargos nas exportações é de 27% sobre o preço de venda. Possivelmente comparando essa carga tributária com outros dez países nossos concorrentes no setor, verificamos que o Brasil tem uma carga tributária 70% maior do que a média desses onze países.

Vale destacar que somente no Brasil existe imposto sobre valor adicional incidindo sobre as exportações, como é o caso do ICMS; sobre os chamados semi-elaborados.

O Confaz, de forma arbitrária e contrariando a Lei Complementar nº 65, insiste em manter o aço sob essa ameaça de impostos. A solução para essa questão passa, primeiro, pela eliminação do ICMS nas exportações. O assunto vem sendo resolvido no âmbito do Confaz. Segundo, pela implementação de medidas recomendadas pela Comissão de Apoio às Exportações, criada pelo Governo. Finalmente, pela modificação da estrutura tributária do País.

TRANSPORTES

Ao contrário do recomendável para cargas do tipo da siderurgia, significativas parcelas da produção são transportadas por rodovia. Salvo exceções, o Sistema Ferroviário Nacional é extremamente deficiente, há falta de equipamentos de tração e de vagões, a malha ferroviária é pequena e possui diversas bitolas, dificultando o transporte de cargas, sendo frequente a necessidade de transbordo. Também há deficiência na manutenção dos equipamentos e das vias permanentes. Os pátios de manobras são normalmente subdimensionados e os terminais inadequados e muitas vezes mal localizados.

Completando esse quadro de dificuldades, as tarifas praticadas são caras. Em decorrência disso, as cargas dos produtos siderúrgicos são desviadas para transporte rodoviário que torna antieconômico o transporte.

Por outro lado, a malha rodoviária nacional, embora extensa, encontra-se hoje em estado precário por falta de conservação e já carece de ampliações. Para melhor atender às atuações demandadas dos transportes, além disso, a frota de caminhões possui uma idade média elevada, o que reduz a sua eficiência. Devemos atuar em coordenação com os governos e demais segmentos interessados, buscando solução para o sistema de transporte, de modo a encontrar meios para a retomada dos investimentos necessários.

ENERGIA ELÉTRICA

Como grande parte da nossa produção provém de fornos elétricos, a garantia de suprimento e o custo da energia são muito importantes para o setor. Uma prolongada e grave crise institucional e econômica vem afetando de forma crescente o desempenho do setor elétrico, comprometendo a oferta e a qualidade futura da energia. Por isso mesmo já há uma consciência ampla da necessidade de reestruturação institucional e tarifária do setor; de modo a assegurar os investimentos necessários para a manutenção e confiabilidade do sistema elétrico. Ao mesmo tempo que deverão ser repensados o papel do Estado e a forma de participação da iniciativa privada, deverá ser implantado um regime de realidade tarifária com tarifas

desigualizadas e com maior liberdade das concessionárias negociarem contratos de fornecimento de energia.

Concluindo, gostaríamos de reafirmar a nossa disposição de continuar trabalhando para o desenvolvimento da siderurgia e do nosso País. Colocamo-nos à disposição dos demais segmentos produtivos para quaisquer esforços conjuntos e esperamos que os governos e o Congresso Nacional desempenhem os papéis que lhes cabem na eliminação de fatores restritivos aqui analisados.

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) — Neste instante, passamos a palavra aos nossos debatedores. O primeiro debatedor a fazer uso da palavra é o Dr. Rodrigo Otávio Damásio, Presidente da Açominas.

O SR. RODRIGO OTÁVIO DAMÁSIO — Exm^o Sr. Senador Júlio Campos, Presidente da Comissão de Infra-Estrutura, Srs. membros da Mesa, Senhoras e Senhores.

Nossa participação neste seminário, tem como pretensão maior contribuir para uma reflexão sobre os rumos da siderurgia nacional, a partir da análise de um caso concreto: a Açominas, empresa a qual temos a honra de dirigir.

Queremos com isso demonstrar que a adoção de métodos gerenciais modernos e a firme decisão do Governo de dar liberdade de gestão e apoio institucional às empresas estatais do setor, tendo como meta a sua privatização, tem-se revelado como uma atitude correta, com resultados alvissareiros. Senão, vejamos: quando a atual diretoria assumiu a Açominas, em meados de 90, a situação da empresa era no mínimo preocupante. A Açominas amargava uma perda de 110 dólares por tonelada produzida, antes das despesas financeiras; queda de preço no mercado interno, defasagem cambial acentuada, alto volume de dívidas, créditos de difícil realização completavam o quadro de estrangulamento da sobrevivência econômica da empresa.

Além desses problemas graves, sem dúvida, a Açominas enfrentava dois impasses: existenciais ou culturais, que transformaram as diversas soluções para os problemas do projeto inicial de implantação da empresa em um dilema que sempre a fazia voltar a situação de crise. De um lado, porque a Açominas estava estruturada como produtora de perfis pesados, médios e de trilhos. Mas vivia, como ainda vive, a realidade de ser produtora de aços semi-acabados.

Na outra ponta, a empresa havia sido acostumada a buscar a solução dos seus problemas fora de sua estrutura produtiva, lançando mão da ajuda do Tesouro Nacional para resolver as suas dificuldades.

Trata-se, como os senhores podem imaginar, de uma questão inadiável, tal como estava colocada.

A primeira atitude foi mudar o enfoque do problema, ajudados que fomos pela sábia decisão do Governo, de não mais utilizar recursos do Tesouro para resolver os impasses econômicos das estatais, dando-lhes, porém, maior liberdade de gestão.

A mudança de atitude, a qual nos referimos, foi dimensionar a Açominas com base na sua atual situação de siderúrgica produtora de aço semi-acabado, adotando métodos de gestão pela qualidade total, visando modernizar suas relações com clientes, fornecedores, empregados e comunidade.

Foi um duro processo de mudança na vida da empresa e que implicou pesadas medidas de ajustes estruturais, entre as quais redução de quase 40% de seu efetivo total de pessoal.

Paralelamente a essas ações e até por causa delas, obtivemos o apoio do Governo para a implementação do Plano de Equacionamento de Débitos e Créditos de Curto Prazo da empresa. Esse conjunto de ações, aliado à atuação da empresa, visando eliminar custos e desenvolver tecnologias, ajudou a Açominas a reverter completamente a sua situação econômico-financeira, já em 1991.

A empresa deverá fechar o balanço de 1991, com o lucro líquido de 108 milhões de dólares, em contraposição a um prejuízo de 230 milhões de dólares em 1990. São resultados importantes, mas que apesar de toda a sua carga positiva precisam ser sempre melhorados. Estamos cada vez mais sendo desafiados a melhorar o nosso desempenho com relação à redução dos custos de produção e o aumento de vendas de produtos e serviços, para enfrentarmos a queda de preços e aumento brutal da competitividade no mercado internacional. Basta dizer que a Rússia e outros países do Leste Europeu entraram firmes no mercado de aço semi-acabados, jogando os preços para baixo.

Este é, portanto, o grande desafio a ser enfrentado e vencido pelas empresas brasileiras, para que a nossa economia encontre novos patamares de desenvolvimento, que promova o bem-estar social, político, cultural e ambiental de nossa sociedade. Trata-se de um desafio que impõe mudanças radicais de procedimentos e métodos nas empresas para garantir a sua sobrevivência. Sobreviver nesse ambiente exige ousadia e inovação. A consciência desses desafios nos levava a lançar, recentemente, na Açominas, o programa Meio Ambiente como Cliente, que tem como um dos seus pontos principais a campanha "Desperdiço também é Poluição".

Não se trata apenas de uma campanha que quer, de maneira romântica ou oportunista, juntar-se às inúmeras campanhas de preservação ambiental que temos visto pelo país afora. Meio ambiente é para nós coisa muito séria. É nele que vivemos e é dele que retiramos a energia necessária a nossa permanência no mundo como espécie.

Conciliar desenvolvimento econômico com utilização racional de recursos naturais é imperativo para a empresa que quer sobreviver no ambiente competitivo imposto pela modernidade. Isso significa preocupar-se com custos, implica trabalhos com máximos de resultados ao custo mínimo. Desde o custo comum, contábil, ao custo social de fazer bem feito, desgastando o mínimo dos recursos naturais e humanos que nos cercam. É preocupar-se com custos permanentemente e não apenas no momento de crise. Mudanças permanentes exigem a participação democrática de todos no processo, exige envolvimento para que as idéias dêem fruto.

Em termos mais concretos, essa campanha parte de constatações fantásticas a respeito de desperdício, e, em última instância, de qualidade total no País.

Jogamos fora ou deixamos escapar algo em torno de 44,4 bilhões de dólares ou 1/3 de nossa dívida externa, com desperdícios de toda espécie na agricultura, comércio, indústria, serviços e nas milhões de moradias espalhadas pelo País.

Em nossa opinião, essa é uma das razões de o Brasil ser considerado um País de contrastes como, por exemplo, o fato de sermos a 10ª economia do mundo e ocuparmos o 80º lugar em índices de mortalidade infantil, distribuição de renda e outros índices de avaliação de bem-estar social.

O País está desafiado a mudar a sua maneira de fazer as coisas. Precisa aprender a fazer bem feito, da primeira vez, com o menor custo possível. Essa, porém, não é uma tarefa que deve envolver apenas empresários, governos e trabalhadores como tal. Ela deve envolver a todos enquanto cidadãos. Afinal, é nos espaços da cidadania que as sociedades modernas se fizeram enquanto tal.

Finalizando, ainda sobre essa campanha, ela está sendo fundamental, em termos de conscientização de nosso trabalhador, quanto à importância do papel ativo que deve desempenhar na empresa e da alta direção quanto a sua obrigação de propiciar a participação democrática de seu corpo funcional na gestão administrativa:

Parceria adulta entre empresários e trabalhadores;
Respeito de ambos ao cliente;
Busca permanente de novos métodos gerenciais e operacionais;
Respeito ao meio ambiente e à comunidade são o pano de fundo da empresa moderna.

Esse é o nosso ideal e essa é a nossa luta.

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) — Concedo a palavra ao segundo debatedor, Deputado Elísio Curvo, da Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados.

O SR. ELÍSIO CURVO — Sr. Senador Júlio Campos, Presidente desta Comissão; Srs. membros da Mesa desta Comissão; Srs. Deputados, minhas Senhoras, meus Senhores.

Como debatedor, eu pediria ao Sr. Presidente que me permitisse fazer uma periferia antes de entrar com os questionamentos. Tenho que fazê-la, porque muita dúvida que eu tinha foi respondida.

Um dos problemas que mais me preocupa no setor siderúrgico é a questão da reserva de minérios. Por informações que tenho, o quadrilátero ferrífero detém apenas uma reserva hoje de 1 bilhão e 500 milhões de toneladas de hematita, e alguns bilhões de toneladas de itabirito. O filé mignon para as nossas siderurgias seria a hematita.

Da forma que está, pelo que vi no painel, o Brasil produz em torno de 21 a 23 milhões de aço por ano, e isso requer extrair dessa montanha do quadrilátero ferrífero, onde estão localizadas as nossas principais siderúrgicas, em torno de 40 milhões de toneladas de minério de ferro. E ademais, com as exportações de hematita, em torno de 70 milhões, estão tirando dessa reserva em torno de 100 a 110 milhões de toneladas de minério puro, o que daria para a nossa siderúrgica, sendo provida de minério de hematita, em torno de 10 a 15 anos.

Acho que devemos tomar uma medida imediata, proibindo que se exporte dessa porque, caso contrário, com o itabirito na proporção de 44% de conteúdo de Fe e vamos gastar de 8 a 10 dólares nesse beneficiamento, onerando com isso a nossa produção de aço e vinho de encontro a tudo que foi dito agora, de que não teremos um aço competitivo.

Olhando esse setor, temos provas constantes, de que Conselheiro Lafaiete tinha uma grande reserva de manganês junto ao quadrilátero ferrífero. Por falta de medidas preventivas, exauriu-se a reserva de manganês de Lafaiete, exauriu-se o manganês do Amapá, que é um dos melhores do mundo, que foi transportado e vendido para o mundo. Sei que foi um paliativo do momento, vendeu-se porque o Brasil precisava de receita. Porém, acho que mais do que a necessidade de receita, nós deveríamos ter feito, no passado, uma prevenção para as nossas siderurgias.

Vejo agora a COSIPA pedindo minério de ferro de manganês de Corumbá. Na semana passada foram embarcados 40 mil toneladas de NPO de minério de ferro a um custo altíssimo para a COSIPA, a um preço ferroviário de 21 dólares, com mais de 10 dólares está chegando em torno de 32 dólares o minério de ferro, o mesmo preço que esse minério está chegando ao Japão. Estamos perdendo a competitividade em função de falta de medidas preventivas, garantindo aos nossos siderurgistas o abastecimento da matéria-prima.

Vejo a Aços Finos Piratini uma usina política, causando bilhões de prejuízo. Acho que todos nós aqui queremos salvar nossas siderurgias, precisamos estar cientes e buscar uma fórmula complementar, para alimentar as que já estão em funcionamento.

Sobre a questão do transporte. As nossas estradas estão totalmente abandonadas. O mal do Brasil hoje é estrutural e não gerencial. A Constituição de 1988 está elavada de erros e de contradições. Antigamente o Governo Federal arrecadava através da TRU-Taxa Rodoviária Única, para fazer frente a todas as nossas estradas federais. Por sabedoria de algum grupo, inseriu-se na Constituição a criação do IPVA — imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores. Com isso ficou 50% ao Estado, 50% ao Município e a União fora dessa arrecadação, com a obrigação de consertar e construímos as estradas federais.

Eu não sou contra São Paulo, nem contra A ou B. Quero que São Paulo cresça cada vez mais porque é o principal Estado da Federação, do qual eu me orgulho. Mas não é justo o desequilíbrio. E com essa medida do IPVA, São Paulo, que tem a maior quantidade de automóveis do País, começou a receber 60% da arrecadação da antiga Taxa Rodoviária Única. Com isso desequilibrou-se o País; os minérios que tinham de sair de caminhão, em função do péssimo estado das nossas rodovias, não pode chegar a um preço competitivo a essa siderurgia, assim como outros produtos.

Em função disso, como a Constituição não permite que se crie novos impostos, eu apresentei um projeto de lei modificando os fatores e não o produto, voltando 50% à União 25% ao Estado e 25% aos Municípios. Com isso teríamos em parte o equilíbrio, exigindo do Governo Federal que, ao receber esses recursos, numa locação direta, possa imediatamente refazer as estradas que transportam as nossas produções, as nossas matérias-primas mais necessárias.

São erros que estão na Constituição. Vejam a questão do setor elétrico. Ontem — infelizmente, eu não pude vir — foi discutida a questão do setor elétrico. Sou um grande defensor dele. Não temos que modificar o que aí está, temos que terminar todas as hidrelétricas que estão sendo constituídas porque os nossos preços estão pelas obras inacabadas. Querem construir novas hidrelétricas, mas, na Comissão de Minas e Energia, se eu puder votar, votarei todos os novos investimentos enquanto não se terminar a construção dos outros. É um crime não terminarmos as nossas hidrelétricas, os juros são progressivos, estão em progressão geométrica em função de investimento inicial, e querem construir novas usinas.

Temos que nos unir. Propondo hoje, aqui, criamos uma comissão de parlamentares e empresários de todos os setores para vigiarmos e orientarmos

o que aí está. Eu pertence ao Governo Collor, que quer acertar. Os erros que esse Governo recebeu vem de ? grande parte desses erros está na Constituição de 1988. Eu não me conformo. Um juiz de primeira instância, com relação à Previdência Social julgar por liminar uma questão que teria de ser uma decisão do Supremo Tribunal, pois antigamente havia a chamada advocatória. Em São Paulo, um juiz decide que se tem de pagar os 147% de Campinas 172%; o de Piauí outro valor. Então está uma promiscuidade de decisões que os juizes tem direito em função do que está na Constituição. E o diretor da Previdência Social não cumprir com a determinação judicial ele é preso; se ele cumprir, por essa verba não estar alocada no Tribunal de Contas da União, ele é passível de um processo. Vejam Srs. a incoerência que está nessa Constituição: inseriram o dinheiro de benefício no sistema de saúde, ninguém separou o joio do trigo.

No setor de siderurgia, um País em desenvolvimento necessita de 300 kg por habitante para ter um desenvolvimento natural do seu povo. Temos hoje, por essa proporção, 150 milhões de habitantes. Para que tenhamos um desenvolvimento natural, nós teríamos que produzir hoje 45 milhões de toneladas de aço. E pelo que vi produzimos 23 milhões de toneladas. A defasagem está grande, nós teríamos um equilíbrio no ano 2000 nas condições atuais, mas essas são as piores das condições. Nós estamos enfrentando a pior recessão de todos os tempos. Não se pode tomar por base as necessidades de um País em recessão. Temos que ser otimistas, pelo menos programar novas indústrias, não digo que seja competitiva para o mundo, mas indústrias para o nosso consumo.

Sei perfeitamente que o Japão, a Alemanha e outros países, estão partindo para a produção de ações especiais, estão partindo para um aço mais acabado para esses Países, porque todo mundo quer ter como segurança nacional o produto final.

Vejo a grandiosidade de Suécia - onde estive -, um País com 8 milhões de habitantes. Fecharam uma indústria que produzia 300 mil toneladas de aço. Porque não era competitiva, o minério era caro. Aqui, no Brasil, para nos punir, tiraram o imposto único de minério e criaram o ICM, aumentando o custo para lutar para dar meios à siderurgia de sobreviver. O Japão tem grandes siderurgias, e ao seu lado a Austrália, onde recebe minério barato; mas ela tem a subvenção fechada por baixo, que não podemos descobrir e nem competir.

Não é lógico que nós, aqui no Brasil, tendo o minério de ferro, o minério de manganês, carvão vegetal, todos os insumos, não possamos competir com outros povos. É uma falta gerencial. Nós temos que nos unir!

Senador Júlio Campos, com a sua ideia de criar este seminário, que nos unamos para fazer uma comissão permanente, de homens que representem energia, telecomunicações etc. Vamos manter essa comissão com nosso próprio dinheiro, o que daria 5% do nosso salário, e aí formaríamos um bloco misto, diferente do que houve nesta República. É a forma de salvar.

O Presidente quer ajudar. Os erros são de antanho, não é de agora. Cada lugar que S. Ex. mexe há corrupção, que temos de combater aqui. Temos que combater a questão do percentual das comissões que são pedidas. O que precisamos aqui é do trabalho. Para pagar-se essa dívida externa só com trabalho.

Para encerrar, Sr. Presidente, apresentei um outro projeto para o pagamento da dívida externa brasileira. É simples! Parei em dois minutos uma sinopse do que foi feito em meu projeto.

Todo detentor da dívida brasileira no exterior, seja ele quem for, comprará um título por 32% ou 33%, que é o que está lá fora. Registra no Banco Central, com direito a levar para o exterior 100% e traz uma fábrica. Por exemplo, uma fábrica que custou 20. Então, ele investiu 35 mais 20, quer dizer, de investiu 55 ou 55 milhões. Terá direito a um registro na Decex, de levar para o exterior os 100 milhões mais os 30 investidos por ele. Levará 130 milhões em produtos feitos por ele, comprando matéria-prima para amortizar, que é a única forma no Brasil, ou seja, apresentamos uma forma de pagar; postergar, mentir, levar com a barriga não dá mais.

O Brasil tem que ser um País sério e apresentar uma fórmula de quitar a sua dívida externa. Esse projeto está no Congresso. O Relator é o Deputado César Maia. S. Ex. considerou perfeito, porque há várias nuances. Não se pode vender no mercado interno, seria uma zona franca em todo o País. Tem-se que exportar. Cada um se autogará. Com isso teríamos, imediatamente, uma forma de ressarcir nossos credores e poderemos olhá-los de frente.

Faço uma pergunta ao Sr. Secretário de Minas e Energia: haverá possibilidade de se tomar medida coercitiva, imediata, para que a henatita do quadrilátero ferrífero fique para os nossos siderurgistas?

Outra pergunta - esta para os nossos colegas: desejam V. Exs. formar essa comissão permanente - Congresso e empresários - para orientarmos o Brasil e defendermos, inclusive com a inclusão de trabalhadores nessa comissão?

Desculpem-me por ter sido prolixo. Fiz um circunlóquio, um aperiífrase para chegar a pergunta que mais me dói. Por exemplo, agora, em Corumbá, há uma incoerência, pelo fato de existir uma ZPE (Zona de Processamento e Exportação), que foi decretada pelo ex-Secretário Egberto Batista, e oficializada há um mês. Naquela região temos manganês, ferro, calcário, quartzo e o gás da Bolívia, a ser inaugurado em 1994, e não se tem uma siderurgia? O Mercosul está se consolidando e a Argentina, com o gás descoberto em Corrientes, no Rio Verdelho, comprando minério em Corumbá, produzirá aço barato e, com a liberdade do Mercosul, irá afogar nossa siderurgia.

Penso que devemos nos preparar para defendermos as nossas indústrias. Proponho-me, no Congresso Nacional, a ser uma voz dos empresários. Imediatamente, inclusive, acho que devemos dar orçamento para produzir energia, pois ela está ao lado da indústria e a base do nosso desenvolvimento.

Deixo minhas preocupações. Não foi minha intenção fazer uma exposição, sou um debatedor. Peço desculpas pelo tempo tomado. Eis minha inquietação, e agradeço a todos. Ponho-me à disposição, no Congresso Nacional, de todos os Senhores porque não vejo partidos mas, sim, o desenvolvimento e o bem-estar do nosso povo e do nosso querido Brasil. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Com a palavra o último debatedor deste nosso encontro, o Dr. José Carlos Morgante.

O SR. JOSÉ CARLOS MORGANTE - Primeiramente, quero dizer o assunto foi brilhantemente tratado e, na minha opinião, praticamente esgotado.

Cabe-me, como debatedor, tentar fazer uma síntese do que ouvi e deixar para o seminário um recado sobre as coisas que deverão ser tratadas em

seguida, porque o meu entendimento é que ele não se extingue no dia de hoje.

A primeira observação que faço das palestras que ouvi é que podemos dizer que o clima é de otimismo. A crise em que vive a nossa economia teve resultados extremamente salutares. As empresas estatais e privadas se enxugaram, procuraram melhorar a sua qualidade e eficiência, reduzir os seus custos para conviverem com uma redução compulsória do mercado interno é para terem condições de disputar os mercados externos que são, os que ficam a sua frente, diante da crise interna que vivemos.

Penso que a posição é otimista.

Ouvimos o Presidente da Aço Minas, o Dr. André Musetti, o Dr. Aluísio Ferreira, e podemos concluir que a crise teve um efeito extremamente salutar sobre todas as nossas empresas siderúrgicas. É evidente, também, que uma série de problemas externos e gestão das empresas está afligindo de maneira ponderável os seus executivos. Penso que é sobre essas questões, mencionadas aqui anteriormente, que deveríamos nos deter.

O Sistema Portuário Nacional foi mencionado. Qual a conclusão que devemos tirar? Estamos há mais ou menos dois anos trabalhando de maneira rígida em cima do problema portuário, independente de todo o trabalho que foi feito no passado. Apolar o Projeto de Lei nº 08/91, que tramita hoje no Congresso, é um caminho saudável para tentar resolver os problemas do sistema portuário. A minha recomendação como debatedor é que esse caminho seja seguido. Se o assunto é controverso, cabe discuti-lo; mas acredito que não o seja.

Na área da energia, um enorme esforço vem sendo desenvolvido pela Secretaria de Minas e Energia do Ministério da Infra-Estrutura. Ontem, ouvimos algumas palestras que demonstram a qualidade e a intensidade desse esforço. Em minha opinião, dar um amplo apoio ao esforço do Secretário de Minas e Energia é um caminho saudável para resolver os problemas nessa área básica de nossa infra-estrutura. Dar apoio não significa necessariamente concordar. O modelo institucional do setor elétrico que ele propõe é inteligente, mas discutível. Como é que podemos colaborar com ele? Oferece alternativas, debater suas propostas é, ao mesmo tempo, trazer para as Casas do Congresso a nossa opinião, tanto quanto nosso entendimento de que esse assunto precisa ser resolvido, porque o modelo institucional do sistema elétrico brasileiro está totalmente ultrapassado. Política energética e matriz energética são outras frentes em que o Ministério da Infra-Estrutura trabalha e que devem merecer cuidadosa atenção da nossa parte. A definição de uma clara política energética é importante até para que nós, empresários saibamos que rumos devemos tomar.

Na área dos transportes, as coisas são mais complicadas. Penso que o modelo não está suficientemente discutido; as fontes de recursos, as propostas não são tão claras. Mas, uma ideia, debatida ontem e que poderia ser trabalhada, é a de abrir frentes de privatização, tanto na área ferroviária quanto na área rodoviária. Ontem, vi um projeto de lei sobre a abertura para privatização de manutenção de rodovias.

A carga tributária é outro assunto que está em discussão dentro das Casas do Congresso e que deve merecer nossa atenção. Exportar em nosso País é uma prova de habilidade e de esforço, porque o nosso sistema tributário faz o impossível para prejudicar o exportador.

Desenvolvimento Tecnológico. Essa é uma outra questão extremamente importante. Difícilmente, a siderurgia brasileira vai buscar atingir os 40 milhões de toneladas que o Deputado Elísio Curvo mencionou há pouco.

Creio que o caminho, a curto prazo, não é a expansão da siderurgia, mas sim, e necessariamente, a redução dos custos, o aumento da eficiência, a melhoria da qualidade do produto. E tudo isso passa, necessariamente, pelo desenvolvimento tecnológico. No momento atual, em questão de qualidade, não podemos fugir de uma abertura plena, o máximo incentivo à importação de tecnologia externa. Ao mesmo tempo, não podemos esquecer a necessidade de estimular o desenvolvimento interno da nossa tecnologia. Propostas nesse sentido existem e devem ser trabalhadas.

De qualquer maneira, a oportunidade de debates como este e a continuidade da nossa convivência com as Casas do Congresso, onde esses assuntos serão discutidos e resolvidos, são extremamente importantes. Entendo que ter a oportunidade de falar nesta Casa é um privilégio. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Para concluir, com a palavra o Sr. Moderador do encontro, Elísio Wainer, representante da Anetif.

O SR. ELÍCIO WAINER - Ilustre Senador Júlio Campos, Presidente da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura e deste evento, Srs. Membros da Mesa, representantes dos Poderes Legislativo e Executivo, senhores e senhoras: Essa reunião da siderurgia tem diversos caminhos a discutir - infelizmente, o tempo não nos permitia. Perguntaria, já, a partir das questões do Deputado Elísio Curvo, se haveria retorno de alguns dos nossos palestrantes, em particular o Sr. Aloísio Ferreira.

O SR. ALOÍSIO FERREIRA - Foram duas as observações: uma sobre o erro do Governo em criar empresas por influência que não técnicas, ou seja, exatamente por influência política. Penso que seja uma verdade. A intenção criou, não é criar empresas, é desfazer-se daquelas que o Governo criou. No caso específico da Piratini, o Governo resgatou o seu erro, privatizando essa empresa; aliás, com um preço muito acima da avaliação, em fevereiro, mês passado.

Não sei se entendi bem: a hipótese de uma proibição de exportação de minério de ferro de Minas Gerais? Trata-se de uma questão que seria aparentemente para ajudar a siderurgia, impedindo - caso tenha entendido - que o minério fosse exportado. De fato, o preço do minério de ferro no mercado interno tem sido - como o preço do aço era subsidiado - também muito baixo, como o senhor muito bem o conhece. Com isso, a Companhia Vale do Rio Doce tem exportado um minério de melhor qualidade e começou a pagar a qualidade do minério destinado à siderurgia. No ano passado, ao mesmo tempo que se revertera a situação do preço do aço, houve uma recuperação do preço do minério de ferro. Só aí, então, pode a Vale do Rio Doce começar a investir, a pesquisar mais jazidas no Estado. Ela, inclusive, está fazendo um programa com cada uma das siderúrgicas no sentido de melhorar o abastecimento a essas siderúrgicas. No caso, por exemplo, da Usiminas - não sei exatamente em que pé estão as negociações - a ideia era fazer um empreendimento conjunto. Creio que dessa forma se poderia evitar a exaustão das minas e qualquer tipo de proibição à atividade econômica. O senhor me desculpe, mas sempre sou refratário à proibição.

O SR. ELÍCIO CURVO - O senhor me permite? Não disse proibir, mas falei sobre medidas preventivas em função da henatita e que permitam que se continue a exportar o itabirito beneficiado. Nós precisamos do NPO, para dar equilíbrio aos fornos. Tanto isso é verdade que a Vale deixou de exportar o NPO do quadrilátero ferrífero e partiu para criar o Carajás.

O SR. ANDRÉ RICO VICENTE - O assunto que o senhor levanta é extremamente importante e preocupante, não só para a siderúrgica, mas também para Vale. Li, outro dia, um projeto no sentido de proibir a exportação. As empresas devem encontrar um caminho dentro da praxe comercial, de melhor resolver os seus problemas. As vezes que o Governo por lei ou por decreto interfere proibindo as atividades econômicas, nunca tem dado certo, tanto na siderurgia quanto na mineração. A questão que V. Ex. levanta tem nos preocupado e estamos pensando em partir para criar grupos permanentes para estudar a questão do minério de ferro e da siderurgia.

O SR. PAULINO CÍCERO - Não tenho na cabeça os números absolutos com referência à exportação de minério de ferro pela Cia. Vale do Rio Doce, mas apenas para que não fique como uma afirmação absoluta vou dizer o seguinte: a maior parte do minério que a Vale do Rio Doce, hoje, das suas minas próprias, em Minas Gerais, exporta, vende, é chamado pó de minério, minério que representava, durante longo tempo, rejeitado da produção regular da empresa. Então, esse rejeito é, hoje, a matéria prima fundamental do seu processo de exportação.

Outra parte que figura nas estatísticas da empresa é o minério que sai da Capangá e das minas de Mariana. São minérios que passam por processo de concentração prévia-itabirito. Não é minério de hematita.

O terceiro dado, nobre Deputado, é o seguinte: A Cia. da Vale do Rio Doce, hoje, vende no mercado interno praticamente a quantidade de minério equivalente à que produz dentro do Estado de Minas Gerais.

O SR. ELÍSIO CURVO - Nobre Deputado, não me expliquei bem. Eu disse NPO, não falei de finos, nem de rejeitos. Eu disse que deveria ser guardado, para a nossa siderúrgica, o NPO só temos 1 bilhão e meio de toneladas em todo o quadrilátero ferrífero de hematita 67% de conteúdo metálico. O rejeito, estou de acordo que se exporte, o beneficiamento do itabirito, que se exporte. Temos lá São Marco Perpetuo, outras tantas que precisam disso. Tomei medidas concernentes ao NPO. Se não me expliquei antes, peço desculpas.

O SR. MODERADOR (Emílio Wainer) - Deputado Paulino Cícero, há uma pergunta para V. Ex. O colega Rubens de Menezes Barreto pergunta: "Nós importamos anualmente todo o carvão necessário à operação da siderurgia. Por que pesquisa e desenvolvimento não se direcionam na obtenção de carvão vegetal do Babaçu?"

O SR. PAULINO CÍCERO - É uma pergunta de alta complexidade tecnológica.

Realmente, o carvão hoje utilizado dentro da siderurgia de planos é todo ele mineral importado. Do carvão vegetal, que é utilizado na siderurgia, de não-planos, parece que agora uma parte começa já a ter um processo de substituição pelo carvão mineral. Sei que a USIMINAS fez um acordo com a Cia Siderúrgica Belgo-Mineira e já estão operando altos-fornos em João Molevad, na base de 100% de carvão mineral, de coque metalúrgico. Isso deve alterar um pouco a equação da demanda do carvão mineral no Estado de Minas Gerais, o que é importante não só para garantir a estabilização de preço, mas também por fatores ecológicos, ambientais, de preservação de matas naturais.

De outra parte, acho que o babaçu teria realmente uma grande tarefa a cumprir se pudesse o seu pericarpio ser convertido em carvão vegetal e depois passar por um processo de briquetagem. Sei que estudos já foram feitos nessa direção; sei até que o carvão do babaçu tem um poder calorífico maior que o carvão mineral, quase 2.700 calorias por libra-peso de carvão de babaçu. Mas é importante observar que a equação da exploração regular do babaçu é muito complexa, é extremamente complexa. Atualmente, a utilização do carvão do babaçu é feita apenas para finalidades medicinais. Sei que através do porto de Itaquí, uma empresa de Belo Horizonte chamada CEG - Companhia de Empreendimentos Gerais, faz, inclusive, a coleta do babaçu e a sua exportação para a Noruega, onde uma firma está fabricando o carvão, fazendo testes, mas para finalidades muito mais medicinais, farmacológicas do que propriamente industriais. De qualquer forma, eu acho difícil. A coleta do fruto exigiria um exército de pessoas trabalhando, teria que desenvolver novas pesquisas tecnológicas. Não acho fácil.

O SR. MODERADOR (Emílio Wainer) - Deputado, a pergunta do colega Barreto nos permite trazer à Casa uma das preocupações grandes de siderurgia. Nós temos um buraco negro, um lixo negro chamado rejeito para siderurgia a carvão. Não sabemos até agora a quantidade de carvão metalúrgico e a alternativa a carvão-vegetal citada é realmente uma realidade, um orgulho para o Brasil, em termos de tecnologia. O Brasil foi um dos pioneiros da melhoria da tecnologia do carvão vegetal, e, hoje, o carvão vegetal sofre um problema, inclusive de competição da própria indústria de celulose.

Há, para assentar e acalmar um pouco o colega inquisidor, diversos nichos hoje, no Brasil, de pesquisa de alternativas em carvão vegetal. Além do eucalipto, citaria algumas como o babaçu de cana, tão citado ontem aqui, citaria, e talvez provoque o riso de alguns senhores prevenidos, o carvão de capim que o IPT, de São Paulo, está tentando desenvolver. Há uma preocupação em termos dessa matéria de carvão vegetal, sobretudo um pouco naquela mesma direção, quando foi citado o Alcool, servindo de prêmio de seguro aos derivados de petróleo; o carvão vegetal, no meu entender, terá o seu lugar.

Sr. Presidente, gostaria de aproveitar alguns minutos, para terminar, nesse final de reunião, com vistas, olhando, sobretudo, os Srs. representantes do Poder Legislativo, aqui presentes, o Senador Campos, o Srs. Deputados aqui presentes, Paulino Cícero, Elísio Curvo, para tentar dar algumas idéias. Os senhores devem ter consolidado a idéia com essa reunião de hoje. Eu diria que a siderurgia é um animal bipede; depende, fundamentalmente, de transporte e energia. Com a intervenção de Paulino Cícero, eu diria trípode, pois ele colocou mais um pé nisso, ao falar em recursos financeiros. Eu concordo. Os recursos financeiros, ficando um pouco de fora, transporte e energia, dois assuntos de ontem neste mesmo evento, são fundamentais para nós na siderurgia. O vínculo transporte e siderurgia são vínculos causa-efeito, efeito-causa. Gostaria de citar apenas alguns dos casos que aconteceram no Brasil, recentemente, em função desse vínculo poderoso.

Vamos primeiramente à energia. Foi publicado anteontem na Gazeta Mercantil de São Paulo, será motivo de seminário, na semana que vem no

IPT de São Paulo, um trabalho comparando os consumos energéticos da siderurgia brasileira, com a siderurgia da Comunidade Econômica Européia. Nesses trabalhos já publicados antecipadamente, relataria, por exemplo, que mesmo a siderurgia integrada depende colossalmente de energia comprada. Tirando o caso excepcional da CST com 83% de energia autogerada, USIMINAS, 11%; COSIPA, 10%; CSN, 4%; portanto, não sou eu quem diz, possivelmente os Srs. concessionários de energia elétrica, como CENIG, LIGHT, ELETROPAULO, poderão dizer melhor, são de longe os grandes consumidores de energia elétrica no Brasil. Portanto, o embasamento energia elétrica para a siderurgia é fundamental, e só estou mencionando siderurgias integradas que poderiam ser, lá para frente, auto-suficientes em energia; não entro na área do Dr. Musetti da Siderurgia privada, da siderurgia em geral de usinas não-integradas, com poucas exceções de Pains e Belgo-Mineira, onde essa dependência é de quase 100%. Falar, para o Dr. Musetti: "faça aço sem energia elétrica", sem os seus fornos elétricos é entregar um revólver para ele.

Então, realmente energia, para nós, é fundamental. E há um vínculo, Sr. Presidente, de uma lá, dá cá. Por exemplo, muito surpreendente e alegremente temos notícias de uma corte de intenção de uma nova usina de 310 megawatts em Igarapava - na verdade, é Igarapava mineira, lá ao norte, onde diversos acionistas GEMIG, Governo de Minas Gerais, Banco Roraima - Simonsen etc., e particularmente a USIMINAS serão sócios em um investimento de uma usina de energia elétrica. Acho que é um fato novo realmente, onde estamos começando a implantar a co-geração, e onde a USIMINAS, representando a siderurgia - que seja um exemplo para outros, Dr. Musetti participa acionariamente de uma usina hidrelétrica. É, realmente, extremamente satisfatório e gratificante.

O SR. ANDRÉ MUSETTI - Senador, todos nós nos conscientizamos de que tudo isso é importante. Mas há, no Brasil um fator básico que o Deputado Paulino Cícero tocou e que é fundamental que se chame custo de capital. Tenho uma tabelinha que vou dar ao Deputado Paulino Cícero que diz que no Japão empréstimos a longo prazo tem juros negativos de menos 2,1% ao ano; nos Estados Unidos custa 2,34% a Alemanha é alto 5%; no Reino Unido é 4,7% e na França, 4,8%. Mas todo esse investimento capital intensivo fêz no Japão foi a juros negativos. Também a geração elétrica se se encontra capital e se contentar com esse juro será possível uma cooperação no sistema privado de Estado, para acompanhar a necessidade de energia que precisamos.

O SR. EMÍLIO WAINER - Apenas terminando, Senador, também a siderurgia, seu vínculo com o transplante é extremamente importante, novamente causa-efeito, efeito-causa. Citaria novamente os jornais, onde é recente, é dentro ainda do Governo Collor, a concessão do trecho Costa Lacerda - Capitão Eduardo, a Vale do Rio Doce onde consolidou-se uma rede Belo Horizonte - Vitória, é um fato adicional, o Deputado Paulino Cícero conhece bem, é um fato adicional de uma história antiga, as duas grandes estradas de ferro do Brasil são função da siderurgia e da mineração de ferro. Vitória, Porto Mole, Itabira, Belo Horizonte, Carajás, Itaquí são função basicamente de minério de ferro, barra, siderurgia. Portanto, é um fato que se repete como foi na história dos Estados Unidos, Japão, Rússia, França, Inglaterra etc.

Então, este vínculo de relacionamento, Deputado, tem que ser ressaltado para os Srs. parlamentares aqui presentes, e acho que as intervenções ressaltaram muito bem todas essas preocupações. Uma ficou muito acentuada e é realmente preocupante trazida pelo Dr. André Musetti e Dr. Carlos Moragante é a questão portuária. Estamos muito contentes em saber que esta Casa está resolvendo, esperamos em breve, um problema decenal para não dizer quase secular, mas meio secular, quase 50 anos, no Brasil, onde a economia em geral está sendo estrangulada por interesses de poucos. Isso é um dos lados da questão.

Sr. Presidente, terminaria agradecendo e ficando agradavelmente surpreendido pela proposta do Deputado Paulino Cícero de recompor a subcomissão ou Comissão Parlamentar de Siderurgia que seria um extraordinário centro de diálogo do setor Siderurgia. Acho que, seria muito bem vindo por nós, sobretudo agora que a siderurgia, quase toda, tende a ser 100% privatizada e temos, no Congresso Nacional um núcleo de representantes, como os três aqui presentes. Senador Júlio Campos, Deputado Elísio Curvo e Deputado Paulino Cícero defendendo, no melhor sentido do termo, as reivindicações da siderurgia. Seria extremamente bem-vindo por nós essa reimplantação da nossa antiga Comissão Parlamentar de Siderurgia.

Nesse sentido, Sr. Presidente, que eu gostaria de fazer essas observações. Vamos acompanhar os resultados do nosso recado ao Senado e à Câmara dos Deputados. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Muito obrigado a V. Ex. Lembramos que, daqui a pouco, vamos iniciar o fórum "A viabilização econômico-financeira da infra-estrutura nacional", com a presença do Sr. Ministro Márcio Marques Moreira, do Presidente do BNDES, do Ministro da Infra-Estrutura, do Presidente da Febraban e, também, dos representantes do Presidente e Vice-Presidente do Banco Mundial e do BID, que vieram de Washington, exclusivamente, para este encontro.

Queremos agradecer, nesta oportunidade, a presença de todos os palestrantes debatedores e do moderador.

Muito obrigado, e até mais, daqui a uma hora.

O SR. MESTRE DE CERIMÔNIA - Gostaria de salientar que, logo após este seminário, às 17 horas, teremos um coquetel no restaurante do Senado, oferecido a todos os participantes.

O SR. LOCUTOR - Declaro abertos os nossos trabalhos, que serão presididos pelo Exmº Sr. Presidente da Comissão de Serviços e Infra-Estrutura do Senado Federal, Senador Júlio Campos.

Para compor a mesa, convidamos o Exmº Sr. Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Mário Cesar Flores, o Exmº Sr. Presidente da Comissão Mista de Orçamento do Congresso Nacional, Senador Ronaldo Aragão. O Sr. Presidente do BNDES, o Sr. Eduardo Modiano; o Sr. Presidente da Febraban, Dr. Aíldes Lopes Tapias, o Sr. Diretor do Departamento do Brasil, Peru e Venezuela, do Banco Mundial, Dr. Arneane; o Sr. Diretor-Gerente de Operações do BID, Dr. Paulo Renato de Souza. Como moderador, o Representante da Adib, Dr. Adib Aníbal de Lima Fernandes. Debatedores, o Exmº Sr. Presidente da Câmara dos Deputados, Deputado Ivo Pinheiro; o Sr. Presidente da Associação Brasileira da Indústria Elétrica Eletrônica, Dr. Paulo da Rego Vellinho; o Sr. Presidente da Associação Brasileira para o Desenvolvimento das Indústrias de Base, Adib, Dr. Aldo Narcisi.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Abrindo o último painel do I Encontro de Infra-Estrutura Nacional a cargo da Comissão de Estrutura do Senado Federal, teremos, agora, o tema viabilização econômico-financeira da infra-estrutura nacional. Neste instante, registramos neste plenário e convidamos para fazer parte da Mesa, S. Ex.^a, o Sr. Ministro da Marinha, Almirante de Esquadra César Flores, S. Ex.^a, o Senador Ronaldo Aragão, Presidente da Comissão de Orçamento do Congresso Nacional e, dentro de mais alguns minutos, S. Ex.^a, o Sr. Ministro da Economia, Marcílio Marques Moreira, que já está se dirigindo para esta comissão.

Abrindo o debate, tem a palavra Sr. Eduardo Modiano, digníssimo Presidente do BNDES.

O SR. EDUARDO MODIANO - Exm^o Sr. Ministro da Marinha, Srs. Parlamentares, Senhoras e Senhores, é com grande prazer que compareço e abro esta reunião do Seminário sobre Infra-Estrutura Nacional.

Este evento deverá inscrever-se, com relevo, no cenário da discussão sobre a retomada do desenvolvimento brasileiro. Não apenas por se realizar sob o patrocínio desta Instituição Legislativa, que mostra, mais uma vez, sua sensibilidade para discussão dos grandes temas nacionais, mas também pela urgência com que o País precisa avançar no debate sobre os caminhos para prover a população brasileira e o sistema produtivo com mais e melhores serviços de utilidades públicas.

Pretendo aproveitar esta oportunidade para abordar o tema deste seminário sob uma ótica que aoredores se tem a tendência global no presente estágio das economias mundiais. Trata-se da viabilização de investimentos em infra-estrutura, através da co-participação entre agentes públicos e privados em serviços de utilidades públicas. Da distante Hungria até a vizinha Argentina, é universal a tendência à colaboração da iniciativa privada do ciclo de oferta dos serviços públicos.

Segundo o movimento global de reestruturação dos Estados e revisão das fronteiras entre as responsabilidades públicas e privadas, a disposição da iniciativa privada de também financiar e gerir serviços públicos abre uma enorme possibilidade de avançar o nosso desenvolvimento econômico e também o nosso desenvolvimento social. Além disso, essa seria a contrapartida mais justa da iniciativa privada ao processo de desestatização promovida pelo setor público.

3 - É sempre importante ter-se em mente que não estamos excluindo a capacidade e aptidão do Estado para investir. Um dos corolários mais importantes do processo de reestruturação do Estado Brasileiro é a recuperação de sua capacidade de investimento. Não se deve perder de vista que o esforço de estabilização que hoje se faz tem como objetivo a retomada do crescimento. Temos insistido, em defesa do Programa Nacional de Desestatização, que o fim dos gastos do Estado em um determinado setor permite-lhe investir em outras atividades prioritárias. A infra-estrutura, econômica e social está entre essas prioridades. O investimento público nessas áreas é necessário, até como forma de se alavancar recursos privados complementares.

4 - O processo de desestatização nos setores industriais gera benefícios na forma de maior produtividade e melhor equacionamento dos gastos públicos. A concessão de serviços de utilidade pública à iniciativa privada pode ampliar o alcance desse processo, ao possibilitar um maior proveito, - pelo público geral e pelos agentes econômicos - dos benefícios da reestruturação do Estado.

5 - É importante ter-se em conta que, ao falarmos que concessão de serviços públicos à iniciativa privada no Brasil, não estamos diante de uma novidade. A industrialização brasileira, em sua "fênica", baseou-se numa infra-estrutura implantada, por empresas multinacionais, que trouxeram tecnologias de que não dispúnhamos à época. Nossa base produtiva tinha um cunho notadamente agrário-exportador. Tal situação perdurou até que o capital internacional, premido pelo esforço de guerra e, depois, pela recuperação econômica, se retirasse do cenário nacional.

6 - Os serviços públicos passaram, então, a ser prestados primeiramente, por autarquias e, em seguida, por empresas públicas ou de economia mista, executoras dos grandes investimentos em infra-estrutura. Foram esses investimentos que nos permitiram dar o salto para a posição de uma economia industrializada e integrada. Essas empresas, com o aval do Estado, ainda solvente, viabilizaram o financiamento de seus investimentos com o amplo acesso que tiveram ao crédito público e, mais tarde, nos anos 70, ao crédito externo.

7 - Esse modelo, de grande êxito no passado, hoje está reconhecidamente esgotado. Para não me alongar na exposição das causas da crise do Estado brasileiro, menciono apenas a queda na capacidade de investir do setor público. O endividamento público, no mercado financeiro, exposto a "inchaço" do mercado de papéis do Governo, lançados para cobrir os seguidos déficits orçamentários do Tesouro. Ora, o financiamento de obras orçamentárias do Tesouro. Ora, o financiamento de obras públicas, com o Estado atuando nas duas partes do empreendimento - como poder concedente e concessionário -, impõe aquelas altas taxas de juros, com a inclusão, nos cálculos, do "risco setor público". Isso elevou os custos dos projetos a patamares que tornaram sua execução proibitiva ao já exaurido Tesouro Nacional.

8 - A inserção do empreendedor privado neste circuito pode tornar a "infra-estrutura" viável, ao eliminar risco inerente aos projetos conduzidos pelo "setor público". Para que esse esquema seja factível, é preciso que haja sólidas garantias, não só aos financiadores, mas também aos executores e operadores dos empreendimentos. As tarifas e as condições contratuais precisam ser tais que o risco e o retorno esperados atraiam os investidores privados. Em contrapartida, cabe ao Estado exercer sua obrigação constitucional de regulamentação e controle, de forma a que os serviços concedidos sejam executados dentro das normas e padrões contratuais. Esse controle poderá ser exercido pelo Estado até mais firmemente, ainda do que o que faz sobre a empresa pública, que, muitas vezes, escapa a normalizações por razões políticas.

9 - Para essas idéias se tornarem realidade, é preciso que se equacione uma diversidade de variáveis. Qualquer que seja o setor da economia, há sempre uma intrínseca ordenação política, financeira, social e jurídica a ser equacionada para a viabilização dos projetos. Isto é o que, hoje, vemos nos países que se propõem a trazer a iniciativa privada para esse campo de ação.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Queremos anunciar a presença, neste recinto, de S. Ex.^a, o Sr. Ministro da Economia e Embaixador, Dr. Marcílio Marques Moreira, que se faz acompanhar de uma Comissão de Representantes da Mesa do Senado Federal, bem como de empresários e outros assessores do

seus Ministério. Convidamos S. Ex.^a para participar da Mesa Diretora. (Pausa.)

Podemos, então, com a permissão do nosso conferencista, continuar com a palestra do Presidente do BNDES.

O SR. EDUARDO MODIANO -

10 - Para que possamos avançar, é preciso, antes de mais nada, que se estabeleça um ordenamento jurídico. Precisamos, com urgência, dispor de uma base legal que garanta ao setor privado retorno para suas aplicações e que assegure ao setor público a garantia de que a concessão será utilizada dentro dos padrões de custo e qualidade requeridos pela sociedade brasileira. Nesse sentido, a regulamentação do artigo 175 da Constituição Brasileira, que trata desta matéria, ora em discussão nesta casa, é aguardada com ansiedade por todos os que acreditam na potencialidade do regime de concessão para alavancar o desenvolvimento econômico e social do País.

11 - Desejo aproveitar esta oportunidade para dizer que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES - está empenhado no sucesso dessa estratégia para recuperação de nossa infra-estrutura. Nunca é demais lembrar que o BNDES foi, no início de sua história, na década de 50, o "Banco da Infra-Estrutura". Foi através do BNDES que as grandes empresas públicas tiveram acesso aos recursos que permitiram a expansão dos seus serviços.

12 - A nova estratégia de desenvolvimento que se afirma no País depende da busca permanente por maior produtividade e competitividade industrial e agrícola. Esse desafio exige a recuperação, a expansão e a modernização da infra-estrutura nacional. O BNDES pretende, em consonância com sua história, renovar sua participação no processo de retomada dos investimentos em infra-estrutura, financiando agora não apenas a expansão do único órgão do governo para financiamento dos investimentos de longo prazo, não poderia ser outra a nossa perspectiva.

13 - Como agente financeiro de parcela importante dos recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT), o BNDES defende a aplicação desses recursos em projetos de infra-estrutura, principalmente naqueles a cargo da iniciativa privada. Empreendimentos de infra-estrutura de comprovada viabilidade técnica e econômico-financeira, além de garantirem a adequada remuneração dos recursos do FAT, são grandes geradores de emprego, e têm a capacidade de multiplicar estes investimentos em novos empregos nos demais setores da economia.

14 - Tendo em conta o grande déficit de atendimento nos setores da infra-estrutura, é importante também incentivarmos a participação do capital externo. No entanto, é preciso que estejamos conscientes de que, no panorama das relações econômico-financeiras internacionais, já não existem condições de captar substanciais empréstimos do sistema bancário por investidores internacionais. Inicia-se uma nova fase em que grandes empresas, é preciso que estejamos sintonizados com esta nova realidade e que modernizemos nossos meios de captação, de forma a atrair os grandes fundos e seguradoras internacionais, investidores institucionais que buscam aplicações de longo prazo.

15 - O mesmo vale para as instituições similares em nosso País. Hoje concentradas no mercado de ações, em títulos de governo e no mercado imobiliário, as aplicações desses fundos poderiam ser direcionadas para operações de financiamento da infra-estrutura, em associação com os operadores privados de concessões.

16 - É necessária a conjugação de esforços entre setor público e privado, para que possam ser mobilizados os recursos necessários para modernizar e expandir a infra-estrutura. Uma vez estabelecida a base jurídica, os mecanismos financeiros adequados para garantir a captação da poupança privada para títulos de longo prazo. Esses títulos seriam emitidos pelos concessionários do serviço público e negociados no mercado financeiro. Tais títulos poderiam contar com incentivos governamentais, ainda, com a garantia do BNDES. A negociação em mercado secundário daria aos investidores a flexibilidade necessária a essas aplicações.

17 - É óbvio que o desenvolvimento de um mercado de títulos de longo prazo não é tarefa simples. Entretanto, o reingresso do País na comunidade financeira internacional e a expectativa de reversão dos índices inflacionários permitirão ao Brasil alinhar-se com os padrões financeiros internacionais. Isto significa dizer que a modernização do País também passa pela atualização de nossos mecanismos financeiros. A propósito, é oportuna a referência às preocupações setoriais deste nosso evento. O BNDES vem ao encontro das preocupações setoriais deste nosso evento. O BNDES são, o aumento da eficiência e a melhoria de qualidade, buscando sempre, em todos os projetos, uma maior participação da iniciativa privada, tanto na realização dos investimentos quanto na composição das fontes de financiamento.

Na ótica setorial, gostaria de começar pelo campo das telecomunicações. Nesse campo, há grande interesse do setor privado em investir, por causa da alta rentabilidade no setor. Por determinação constitucional, entretanto, a participação privada está restrita aos chamados meios adicionais e aos serviços limitados de telecomunicações. Sabemos que, no setor de telecomunicações, as necessidades de investimentos de terminais já vendidos e não entregues. Estima-se uma demanda reprimida adicional de cerca de 3 milhões de terminais, o que requer um elevado volume de investimento.

O BNDES entende que a prioridade para aplicação dos seus recursos em telecomunicações deve estar dirigida exatamente a esse mercado de telefonia básica. Disponho, inclusive, no BNDES, de um mecanismo para enfrentar esse problema, envolvendo a iniciativa privada dentro dos preceitos constitucionais. Trata-se do financiamento direto a empreendedores privados, autorizados pelas empresas estatais operadoras de serviços de telefonia, através sempre de processos de licitações públicas, a inventar novos terminais e vendê-los à população. Uma vez instalados pelo setor privado esse novo sistema, ocorre a sua transferência para a operadora, que assume a sua operação e sua manutenção. Com isso, novos serviços privados serão destinados a investimentos de infra-estrutura, sem ônus financeiro qualquer para o Estado. Já se encontram em análise, no BNDES, várias propostas de empresa privadas, dentro dessa sistêmica. Esperamos dentro em breve, colher os resultados.

Na área de energia elétrica, o BNDES vem apoiando o setor privado, através de financiamento a projetos de alta geração. Além disso, o Banco está apto, também, a financiar a iniciativa privada para compra futura de

energia de usinas de concessionárias estaduais. Os recursos do BNDES têm como beneficiárias, nesse caso, as empresas privadas que financiam parte dos investimentos para concessionárias estaduais, em troca da garantia futura do fornecimento de energia elétrica.

As elevadas as necessidades de recursos para investimento no setor de energia elétrica, indicam que será vital a colaboração privada para complementar as fontes de financiamento. Uma possibilidade que temos é a criação do mercado de títulos, vinculados a uma garantia de fornecimento futuro de energia elétrica. Seja qual for o esquema escolhido, o capital privado necessita ser atraído para o financiamento setor, sem dúvida nenhuma.

No setor de transportes, o BNDES está preparado para apoiar projetos de importação e modernização dos sistemas de transporte de carga, visando à racionalização dos usos e modos de transporte e também à sua integração intermodal. É possível, ainda, o apoio a investimentos privados, complementares ao financiamento da infra-estrutura existente, privilegiando os serviços de entrega integrados do tipo porta-a-porta, inclusive em consonância com a experiência internacional.

No setor portuário, o BNDES privilegia o apoio a investimentos privados em terminais retroportuários e em terminais especializados movimentação de containers e granéis.

No setor de transportes urbanos, de passageiros, o sistema BNDES prioriza o apoio a concessionárias privadas, na implantação, ampliação e modernização dos sistemas integrados de transportes, englobando equipamentos e infra-estrutura de apoio viário e dos terminais.

Cabe, ainda lembrar, no contexto da privatização da infra-estrutura, a recente inclusão, no Programa Nacional de Desestatização, da Rede Ferroviária Federal.

O BNDES acabou de aprovar financiamento a um projeto modelar no setor de infra-estrutura: a FERRONORTE. É uma iniciativa pioneira, na qual a iniciativa privada se responsabiliza pela construção e pela operação de um ramal ferroviário, que irá permitir elevados ganhos de competitividade para o complexo agropecuário da Região Centro-Oeste, notadamente para a soja do cerrado. Trata-se, sem dúvida, de um marco na história do desenvolvimento regional do País e da participação da iniciativa privada nas atividades de infra-estrutura.

Com o avanço do programa de estabilização econômica e o êxito do Programa Nacional de Desestatização, novos projetos da área de infra-estrutura têm chegado ao BNDES, todos oriundos da iniciativa privada. Esses projetos são, em sua maioria, meritórios e o BNDES, tem interesse em apoiá-los. Mas exatamente devido ao crescimento da demanda por recursos, o que também ocorre no setor industrial, o banco não terá disponibilidade orçamentária suficiente, para atendê-los. Por isso, o sucesso do processo de modernização da infra-estrutura nacional dependerá, em grande parte, da garantia de conservação e - por que não? - de ampliação dos recursos destinados ao BNDES. Em especial, poderiam ser ampliados os recursos provenientes da poupança compulsória como os do Fundo de Amparo ao Trabalhador, o FAT.

Temos, diante de nós, com estas iniciativas, uma grande desafio e, também, uma grande oportunidade para colocar em prática a participação da iniciativa privada nos serviços de utilidades pública. Acreditamos que se inaugura, assim, um novo período de investimentos e de melhor distribuição dos benefícios da desestatização entre a população brasileira.

Muito obrigado pela atenção de todos.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Neste instante concedemos a palavra ao segundo palestrante da tarde, Presidente da Comissão de Orçamento do Congresso Nacional, Senador Ronaldo Aragão.

O SR. RONALDO ARAGÃO - Presidente do Seminário da Infra-Estrutura, Senador Júlio Campos, Sr. Ministro da Economia, Sr. Ministro da Marinha, autoridades, Srs. Parlamentares, minhas senhoras e meus senhores:

A análise do orçamento da União pelo Congresso Nacional e, principalmente, pela Comissão Mista de Orçamento, tem duas fases: uma pré-Constituição de 1988 e outra pós-Constituição de 1988.

No Brasil, o Congresso Nacional, tradicionalmente, sempre tem recorrido ao próprio Governo para obter as informações de que necessita. Assim, na maior parte das vezes, uma posição de mera instância homologatória do projeto apresentado pelo Executivo. O Executivo fornecia uma série de informações as quais o Congresso não tinha condição de contestar. O Plenário, que devia apresentar a etapa final de um processo anterior de análise e ponderação antes da votação acaba, acaba sendo palco de decisões de última hora dominadas, marcadamente, por interesses imediatistas. Para analisarmos o tema em questão, torna-se imperioso registrar o art. 166 da Constituição Federal, que define:

"Os projetos de lei relativos ao plano plurianual, à diretrizes orçamentárias, ao orçamento anual e aos créditos adicionais serão apreciados pelas duas Casas do Congresso Nacional, na forma do regimento comum."

§ 1º - Caberá a uma Comissão mista permanente, de Senadores e Deputados:

I - examinar e emitir parecer sobre os projetos referidos neste artigo e sobre as contas apresentadas anualmente pelo Presidente da República;

II - examinar e emitir parecer sobre os planos e programas nacionais, regionais e setoriais previstos nesta Constituição e exercer o acompanhamento e a fiscalização orçamentária, sem prejuízo da atuação das demais comissões do Congresso Nacional e de suas Casas, criadas de acordo com o art. 58.

§ 2º - As emendas serão apresentadas na Comissão mista, que sobre elas emitirá parecer, e apreciadas, na forma regimental, pelo Plenário das duas Casas do Congresso Nacional."

Cabe, então, à Comissão Mista de Orçamento e Fiscalização a análise e a votação dos seguintes documentos:

a) plano plurianual (definido no 21º do art. 165 da CF), abrangendo de forma regionalizada as diretrizes, os objetivos e as metas da administração pública federal para as despesas de capital e outras delas decorrentes e para as relativas aos programas de duração continuada, cujo prazo de encaminhamento ao Congresso Nacional é o da abertura do ano legislativo;

b) lei de diretrizes orçamentárias, definida no parágrafo segundo do mesmo art., compreendendo as metas e as prioridades da administração pública federal, incluindo as despesas de capital para exercício finan-

ceiro subsequente, orientando a elaboração da lei orçamentária anual, dispondo sobre as alterações na legislação tributária e estabelecendo orientações para a política de aplicação das agências financeiras oficiais de fomento. O seu encaminhamento deverá processar-se até 8 meses e meio do encerramento do exercício financeiro e devolvido para sanção até o encerramento do primeiro período da Sessão Legislativa. Se assim não for, o Congresso não entra em recessos;

c) lei orçamentária anual, compreende o orçamento fiscal, o orçamento de investimento das empresas estatais e o orçamento da seguridade social.

O orçamento para 1992 é estreito, sem recursos para investimento. Em minha exposição, um pouco mais adiante, vamos mostrar o que o Congresso, na sua discussão, colocou para a melhoria da infra-estrutura da União.

d) créditos adicionais - as alterações dos valores constantes na lei orçamentária, por remanejamento ou incorporação de novos recursos, provenientes de novas fontes ou excesso de arrecadação.

No ano que passou, curiosamente, o Governo contingenciou o orçamento, mas, no fim do ano, mandou para o Congresso - para a Comissão Mista de Orçamento - 130 créditos adicionais. Ora, em nossa opinião, é estranho que o orçamento tenha sido contingenciado por falta de recursos, durante uma grande parte do tempo, e que, no fim do ano, tenha havido uma avalanche de créditos adicionais. Isso, para a Comissão Mista de Orçamento, era inconcebível após as discussões acaloradas e as poucas explicações do Executivo.

O ACOMPANHAMENTO DE FISCALIZAÇÃO

ORÇAMENTÁRIA

Este item tem sua importância realçada, principalmente no acompanhamento das despesas do Orçamento da União. Lembremos o saudoso Amiral Peixoto, que, em 1975, em entrevista ao Jornal do Brasil queixava-se da dificuldade - e, na época, ainda o exame do Orçamento era feito nas duas Casas, tanto na Câmara como no Senado. Ele, como Presidente da Comissão de Finanças do Senado, queixava-se nessa entrevista da dificuldade de proceder à análise do Orçamento submetido à Comissão de Finanças do Senado, da qual era Presidente. À época, alegava falta de recursos do órgão, além da ausência de outras informações, tais como: situação do ano anterior e as perspectivas futuras. Praticamente, no que toca o acompanhamento orçamentário e o conhecimento do que se passa na execução dos programas governamentais, a situação ainda permanece a mesma.

A Comissão Mista de Orçamento hoje sente a dificuldade do acompanhamento e até da fiscalização da aplicação do Orçamento, porque não está informatizada para a aplicação desse Orçamento pela União. Tentamos, de todas as maneiras, aparelhar essa Comissão, porque este é o papel da Comissão: a fiscalização da aplicação dos recursos públicos. E a Comissão de Orçamento, infelizmente, hoje, continua sem ter condição para fiscalizar. O tema aqui se prende à infra-estrutura - a Comissão e o Congresso Nacional se preocuparam. Quando da recessão do orçamento para o Congresso Nacional, o Ministério da Infra-Estrutura tinha Cr\$10, trilhões e 632 bilhões. A lei - o orçamento aprovado pelo Congresso Nacional - fez um acréscimo de Cr\$2 trilhões para o investimento na infra-estrutura; isso corresponde a 5% daquilo que foi enviado pelo Executivo. Esses recursos são oriundos da reserva de contingência e de cortes feitos em recursos de outros ministérios.

A verdade é que o estreitamento dos investimentos no orçamento da União ocorreu. As estatais, com Cr\$36,9 trilhões, têm 7,7%, com relação ao orçamento, para investimento. O orçamento fiscal de seguridade, com um percentual de 31,2, tem 6,5% para investimento.

A participação do Ministério da Infra-Estrutura nesse investimento é da ordem de 17,6%.

Para não me estender, entendemos - como Presidente da Comissão de Orçamento - que é preciso, urgentemente, que se faça uma reforma fiscal para atender às necessidades de investimentos no País. As alterações constitucionais, transferindo impostos, lucros sobre combustíveis, alíquotas e eletricidades para os Estados, além de reduzir a receita da União, em favor dos Estados mais industrializados, prejudicaram as regiões menos favorecidas, como o Norte, Nordeste, Centro-Oeste, e restringiram - sem sombra de dúvida - a capacidade de aplicação do Governo Federal. Não houve transferências, junto com essas, das funções para os Estados e os Municípios. Quando falei do aumento de Cr\$2 trilhões para a infra-estrutura, referia-me à conscientização que teve o Congresso com relação aquilo que foi retirado da receita da União.

Dentro dessa pequena exposição, estamos convencidos de que, o Governo Federal apresenta uma capacidade extremamente limitada para a aplicação do dinheiro, justamente em decorrência dessas transferências constitucionais. As empresas do setor elétrico nos Estados mais desenvolvidos não têm honrado os compromissos com o Sistema Eletrobrás. Com isso, ficam prejudicadas as empresas menos favorecidas do sistema, como a Eletrobrás e outras empresas de menor porte.

Hoje, as usinas hidroelétricas de Samuel e de Tucuruí estão prontas, mas a energia não é levada aos consumidores, por falta de sistema de transmissão, por falta de investimento.

O projeto orçamentário existe, mas a receita não é configurada pela transferência de recursos das empresas que se encontram em melhor situação.

Em um quadro de recessão, evidentemente que a tendência é de cair, consequentemente, mais limitada fica o programa de investimento nacional. Essa é, em linhas gerais, a nossa opinião como Presidente da Comissão Mista de Orçamento. Temos aqui outros dados técnicos, mas a explanação levaria bastante tempo. Entendemos que nesta ocasião não é necessária.

Essa é a nossa opinião baseada na análise superficial que fizemos do orçamento para 1993.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Dando prosseguimento ao sexto painel referente à viabilização econômico-financeira da infra-estrutura, neste instante temos a honra de conceder a palavra ao Exmº Sr. Embaixador Marcílio Marques Moreira, DB. Ministro da Economia Fazenda e Planejamento do Brasil.

O SR. MARCÍLIO MARQUES MOREIRA - Ilustres integrantes da Mesa Diretora desta reunião, membros do Poder Legislativo, do Poder Executivo, da organizações internacionais e de lideranças empresariais, minhas Srs e meus Srs:

Essa iniciativa de, em conjunto, refletirmos, pensarmos, discutirmos e procurarmos um caminho para o resgate da capacidade de investir em infra-estrutura parece-me especialmente oportuna, e oportuna por quê? Porque o Governo, há dois anos, vem procurando reconstruir a estabilidade econômica, condição sine qua non para que desapareçam a inflação e outros elementos que vêm distorcer a realidade nacional e estrangular a nossa capacidade de poupar e, portanto, de investir. E essa capacidade de poupar vem sendo erodida pela inflação, tanto no setor público quanto no setor privado, tanto no setor privado nacional quanto no setor privado internacional. Basta lembrar que, em meados da década de 70, o Governo ainda poupava cerca de 8% do Produto e recebia de fora, em média, cerca de 5% do produto. Ambos convergiam para a capacidade de investir e para a capacidade de realmente criar as bases de um crescimento sustentado.

A aceleração da inflação, sobretudo na década dos 80, a crise da dívida e o quase colapso financeiro-fiscal do Estado acabaram por arrasar essas duas fontes de poupança, até o ponto que, em 1989, a poupança pública foi negativa em 5% e também a poupança externa. Desse modo, a poupança pública, mas só pode fazê-lo em limitada proporção. A nossa capacidade de investimento com um todo no Brasil tem caído aos níveis realmente lamentáveis de em torno de 15 e 17%, insuficiente em alguns segmentos, até mesmo de manter uma malha que seja minimamente capaz de lastrear o transporte rodoviário.

Se isso ocorreu na década de 80, agora estamos tentando corrigir a situação para que os 90 não repitam a década perdida, não repitam a década dos 80, em que a nossa renda per capita estagnou, a inflação acelerou, e poupança e investimento realmente sofreram quase um colapso.

Por isso, com todas as dificuldades que as Srs. e os Srs. conhecem muito bem, conhecem até na carne, estamos tentando transformar o ano de 1992 num ano de travessia, de transição, de virada para que, a partir de 1993, possamos realmente ter o início da reconstrução do parque evolutivo, da infra-estrutura nacional, o resgate da nossa capacidade de investir e, portanto, a retomada de um investimento realmente sustentável e não um crescimento de altos e baixos como o que caracterizou a década dos 80.

Para isso, como já assinalaram uns oradores que me antecederam, são necessárias várias medidas. A pré-condição, como já disse, é a consecução da estabilidade, porque a estabilidade acaba roendo qualquer objetivo, impossibilitando-o, afastando-o para o futuro, realmente arrastando a possibilidade de entrevermos um futuro com um mínimo de tranquilidade.

Além desta luta pela estabilidade, o Governo está procurando introduzir reforma estruturais profundas que buscam a redefinição do papel do Estado, que buscam a desregulamentação da economia e maior produtividade, capacidade de competir e o atingimento de qualidade mínima, tantos nos serviços que são prestados a população quanto nos bens que são produzidos sobretudo e principalmente pelo setor privado.

De modo que, além dessa busca da estabilidade, além dessas reformas estruturais, das quais se incluem a desregulamentação, a busca da competitividade, a privatização, a abertura da economia, é imprescindível, como se referiu o Senador Aragão, a Reforma Fiscal, que não só restabelecerá capacidade do Estado, da União de arrecadar mas também redistribuirá melhor as responsabilidades nos âmbitos municipal, estadual e federal, muitas vezes afastando supra posições que aumentam de muito a baixa rentabilidade das aplicações, redistribuindo melhor receitas e despesas.

Arrecadar mais e descentralizar a ação pública, privatizá-la quando possível são tarefas indispensáveis para que possamos melhor exercer esta missão que nos cabe.

Outra dimensão dessa se conquista da capacidade de investir em infra-estrutura é a busca de tarifas e preços públicos realistas. No fim do ano passado fomos capazes de fazer uma recomposição bastante substancial. Apenas poucos preços e tarifas públicas hoje se encontram defasados, sobretudo na área de energia elétrica e de combustível. Agora estamos procurando um caminho que compatibilize a busca de estabilidade com esta recomposição de tarifas e preços, não para financiar investimentos através do aumento da tarifa e preços públicos, mas sim para assegurar a essas empresas a rentabilidade que, essa sim, dar-lhe-á capacidade de se financiar, quer no mercado financeiro, quer no mercado acionário. De modo que isso é um movimento que se auto-alimenta e pode ser um dos caminhos redutores da nossa capacidade de investir para a infra-estrutura.

O outro é a normalização das relações financeiras internacionais, e isso já vimos no ano passado muito claramente. Várias empresas nas áreas, por exemplo, de transporte, da energia, das comunicações, estão começando a financiar-se no mercado internacional. O mercado hoje é muito líquido, tanto que a taxa referencial de Londres, a chamada Libor, encontra-se a 4,5%, um recorde histórico nas últimas três décadas, e isso se contrasta com os juros necessariamente altos no momento do pico, dignos assim, do combate à inflação, no momento em que ela começa a ceder. De modo que essa conjunção de fatores pode nos trazer bons resultados e são condições indispensáveis para esse resgate da nossa capacidade de investir na infra-estrutura.

Já que esse campo da infra-estrutura é amplo, que ele é absolutamente indispensável para que o país possa ser competitivo, produtivo, criando bens mais acessíveis a seus consumidores, trabalhadores e também para poder competir internacionalmente. Ali incluem-se os transportes, sejam rodoviário, ferroviário, aéreo, marítimo, fluvial, as comunicações de todo tipo desse correio, à telefonia, à energia desde a elétrica até a dos combustíveis.

Esses setores, todos têm que ser priorizados para que tenhamos essa possibilidade de alcançar níveis suficientemente capazes de nos colocar entre os países competitivos, o que não é fácil, uma vez que estamos avançando numa nova revolução industrial, em que fatores que anteriormente nos privilegiavam, como mão-de-obra barata ou recursos abundantes, passam a ser menos importantes do que a própria revolução científico-tecnológica, que elevou a informação, em todos os seus sentidos, a valor maior, mais denso, mesmo em termos econômicos.

Desde o pós-guerra, o Brasil vem dando importância ao setor de infra-estrutura, a tal ponto que no fim da década de 70, nós tínhamos uma das desenvolvimento. Basta apenas lembrar a Missão Abbinck, na década dos 40, que levou o plano Salte, saúde e alimentação, transportes e energias, por uma Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, que identificou um dos grandes gargalos de estrangulamento e que também identificou pontos de

irradiação e germinação que receberam a priorização, inclusive levando a criação de entidades que passaram a ser as responsáveis por esse intento, qual seja, o BNDES, a Eletrobrás e a Petrobrás. Isso então recebeu novo corpo no Plano de Metas, depois do plano Trienal, infelizmente, abortado prematuramente, nos três planos nacionais de desenvolvimento, sobretudo no segundo, no Governo Geisel e mais recentemente no Plano de Reconstrução Nacional e no Plano Plurianual de Investimentos, atualmente sob consideração deste Congresso.

Portanto, é importante que se procure, não só aprofundar, e aí falta um pouco do papel do Congresso também, num só estudo desse novo Plano Plurianual de Investimentos, que exatamente dá essa prioridade na área de educação, ciência e tecnologia, que são uma espécie de pré-condição mesmo para que, por exemplo, os transportes ou comunicações possam ser eficientes. Há uma série de proposições, o Dr. Modiano referiu-se a algumas delas, mas há várias das quais gostaria de chamar a atenção, que são extremamente importantes para que haja essa possibilidade de um resgate da eficiência da nossa infra-estrutura.

Em termos de emendas constitucionais, ressaltaria três. A primeira, relativa a monopólio em telecomunicações, e como disse o Modiano, essa é uma área em que a experiência internacional mostra que a mobilização dos recursos quer racionais, quer financeiros, a mais pronta, a mais ampla, no caso brasileiro, poder-se-ia, em grandes dificuldades, levantar algo entre dez e quarenta bilhões de dólares. Há uma emenda constitucional relativa ao restabelecimento, sendo do imposto único, porque não seria o caso, mas um imposto sobre combustível para financiar a construção, a manutenção e reconstrução de estradas. É uma emenda extremamente importante, e que elimina a diferença inscrita na Constituição entre empresas brasileiras de capital nacional e de capital estrangeiro, que se constitui num óbice muito grande para entrada e para mobilização desse capital para vir trabalhar conosco nesse setor.

Em seguida, e seguindo a hierarquia legal, temos esse projeto de lei suplementar regulamentando o art. 175 da Constituição, relativo à concessão de serviços públicos, temos o projeto de lei sobre a mobilização, desregulamentação e modernização de portos, que é um objetivo muito importante para o qual, desregulamentado, poderíamos levantar recursos importantes muito substanciais, na maioria que já são os primeiros passos que damos nos permitiu assinar, com o Japão, recursos da ordem de duzentos milhões de dólares para renovação do Porto de Santos, em termos concessionais, 4% de juros, 25 anos de prazo, sete anos de carência e muito mais poderá ser levantado — e há projetos nesse sentido.

Há os projetos de privatização a nível do Executivo — lembraria da Rede Ferroviária ou do Lloyd Brasileiro. Então, há uma série de medidas a serem tomadas, perseguidas com determinação nas áreas do Executivo, do Legislativo, do empresariado privado e também em termos de instituições financeiras internacionais com quem estamos justamente tratando de normalizar nossas relações, esforços esses que, se mobilizados solidariamente, poderão desembocar num esforço conjunto e que tenha suficiente escala desse ano de 1992, o ano de estabilização, da travessia, poderemos transitar de infra-estrutura: comunicações, transportes, energia, o que é um lastro cimento, que é uma das suas características dos últimos cinquenta anos, o crescimento dos últimos 100 anos, e, através dessa retomada do crescimento, o Estado poder servir à população, para que a economia seja mais eficiente, mais produtiva, e para que todos juntos possamos também resgatar a mal pesada de nossas dívidas, que é a dívida social. Muito obrigado. (Muito bem Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) — Em virtude do despacho que S. Ex.^a o Sr. Ministro da Economia, Embaixador Marcílio Marques Moreira, terá com o Senhor Presidente da República, S. Ex.^a deixará o nosso plenário nesse instante.

Solicito ao Dr. José Augusto Marques, ao Dr. Omar Bitar, ao Secretário Arcando Ribeiro, ao eminente Senador Almir Gabriel, que está aqui presente nos honrando, que acompanhem S. Ex.^a até à saída do nosso plenário. (Pausa.)

Nesse instante, prosseguindo o nosso encontro, ouviremos as palavras de S. Ex.^a o Sr. Almirante-de-Esquadra Mário César Flores, DD. Ministro da Marinha.

O SR. MINISTRO MÁRIO CÉSAR FLORES — Sr. Presidente da Mesa, senhores e senhoras, não se preocupem, serei muito breve, vou apenas ocupar o tempo proporcional à minha participação no Organismo da União. Lamento que o Ministro Marcílio tenha saído porque, pelo menos, S. Ex.^a saberia que isso significa algo em torno de um minuto, se o Presidente não me contingen-

Na verdade, não estou aqui como expositor e sim com um cidadão sensível à matéria e curioso com o que aqui se está passando. De qualquer forma, pedi ao Presidente esse minuto para lhes manifestar, aproveitando essa oportunidade — evidentemente é muito difícil encontrar uma platéia, um auditório como esse — para apresentar o meu testemunho de desmistificação de uma série de notícias e opiniões que frequentemente atribuem aos de comunicações, transportes e energia, privatizações que supostamente afetariam a segurança nacional. Isso não é verdade.

Quero esclarecer essa posição, que é compartilhada por todos nós com dois exemplos que, correta ou equivocadamente, são por vezes relacionados com o Ministério da Marinha, mais equivocadamente do que corretamente, os portos e o Lloyd Brasileiro.

No nosso modo de ver, prejudicial à segurança nacional é porto ineficiente e Lloyd enfermo.

Se as privatizações previstas, se a modernização do sistema portuário, que ainda se fundamenta num código comercial de mais de 100 anos, vierem a tornar os portos eficientes e o Lloyd saudável, teremos mais segurança com essa privatização.

Observo com curiosidade que a resistência à privatização dessas organizações, que procuram nos acumpliciar, predomina em setores que há 10, 15, 20, 25 anos atrás reagiam ao regime estatizante. É um caso curioso em que a estrutura é hoje defendida por quem rejeitava o criador. Não vamos ser cúmplices do atraso. O modelo do Estado banqueiro, do Estado cliente, grande cliente, do grande provedor se esauriu. Entendemos isso. Esse modelo tem que ser oxigenado pela iniciativa privada.

Os que têm responsabilidade nesse setor, de defesa nacional em que presente aqui só estou eu, entendem assim e "torcem" para que o programa

conduzido pelo Dr. Modiano de certo, torçamos para que progrida, para que prospere no Congresso o projeto de modernização dos portos e que se chegue à privatização de seus serviços pelo menos, para que tenhamos mais e não menos segurança.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Prosseguindo o sexto painel sobre a viabilização econômico-financeira da estrutura do Brasil, concedemos a palavra, neste instante, aos nossos convidados internacionais.

Com a palavra, primeiro, o Dr. Herminani Shosk, DD, Vice-Presidente para o Brasil, Peru e Venezuela, no Banco Mundial.

O SR. HERMINANI SHOSK - Srs. Senadores, Ministro Flores, Srs e Srs., é para mim um grande prazer poder juntar-me a V. Exs hoje, neste seminário, ainda que corretamente muita atenção tenha sido voltada aos problemas de curto prazo, estabilidade macroeconômica, é crucial que essas questões estruturais de longo prazo também sejam tratadas.

O desenvolvimento e a privatização da infra-estrutura estão entre as mais importantes dessas questões, não somente para o Brasil mas também para a América Latina e, em geral, para os países em desenvolvimento. Agências internacionais, como o Banco Mundial, podem ajudar a solucioná-las; contudo, o papel principal cabe ao Executivo, ao Legislativo e às próprias companhias, tanto do setor público como do setor privado.

Seminários como este são muito importantes pois aumentam a compreensão da opinião pública sobre essas questões. Desse modo, ajudamos a criar o consenso nacional que fornecerá a base para uma reforma sustentada.

O desenvolvimento da infra-estrutura no Brasil encontra-se em momento crítico. O investimento público nos setores de energia elétrica, transportes e telecomunicações declina dramaticamente nos últimos anos.

No caso da eletricidade, por exemplo, para a metade do nível há uma década; isso cria sérios problemas na qualidade do serviço e de enquadramento quando da retomada do crescimento econômico, minando a competitividade industrial do Brasil.

De fato, já existe evidência de que isso se inicia nas telecomunicações. O principal objetivo deve ser o de estimular o funcionamento, o crescimento e a produtividade desses setores. Isso requererá novos investimentos significativos, acoplados a maior eficiência e uma preocupação maior em fornecer ao consumidor um bom serviço, a um preço justo.

Hoje falarei sobre as questões relacionadas aos chamados serviços públicos, isto é, eletricidade, telecomunicações, ferrovias, etc. que são fornecidos ao público por organizações comerciais, sejam elas públicas ou privadas.

No Brasil, o orçamento federal foi a principal fonte de financiamento dos investimentos em serviços públicos. Em 1987, por exemplo, o orçamento destinado ao setor elétrico chegou a 6 bilhões de dólares, cerca de 24 do PIB; contudo, esse suporte orçamentário agora acabou, já que atual administração tem se esforçado por manter a inflação sob controle, através da redução do déficit público. Além do que, o Brasil precisa gastar as suas parcas receitas orçamentárias em mais serviços sociais do que em investimentos nos serviços públicos, que podem ser comercialmente financiados.

Em muitos países os serviços públicos são uma fonte significativa de receita, através da taxa direta e indireta, ao invés de estarem na coluna de despesas. O próprio lucro das empresas do setor público é uma fonte mais apropriada para se financiar investimentos.

Os projetos dos serviços públicos que o Banco Mundial está financiando deveriam gerar, através dos lucros acumulados, cerca de 30 ou 50% de investimentos.

No Brasil, o obstáculo primário com relação a isso têm sido os níveis inadequados das tarifas. Onde existe um monopólio natural a política de preços deve se basear nos custos de serviços prestados, sem levar em consideração questões políticas ou inflacionárias de curto prazo. Em geral, isso requer o estabelecimento de agências reguladoras independentes que, amparadas por lei, possam estabelecer princípios estritos a serem seguidos, sem diferenças.

De outro modo, permanecerá o risco de se perpetuar a triste história dos preços da energia elétrica no Brasil. Desde o início da década de 1980, quando todo um setor foi atingido por uma larga flutuação dos preços reais, que, no fundo, é uma crise fiscal, com grandes custos tanto para a eficiência como para a capacidade de investimentos setoriais. Em particular, a eficiência foi afetada porque as companhias públicas de energia elétrica, estando à mercê de decisões políticas perderam tanto a sua habilidade de planejamento como de eficiência contábil e, consequentemente, o incentivo a uma boa atuação.

Uma lição importante dessa experiência é ter que se tornar crucial o estabelecimento de um sistema despolitizado, transparente e estável para a fixação de preços dos serviços públicos. Não somente para atrair investimentos privados, como discutirei adiante, mas até para uma operação eficiente das companhias do setor público. E, incidentalmente, a fixação de um preço irreal, baixo, para a energia elétrica e transporte também não é bom para o meio ambiente, uma vez que encoraja, por exemplo, um excesso de consumo de combustíveis, com a sua consequente emissão de carbono e de poluentes.

Deixem-me falar sobre a questão de privatização e da participação do setor privado. Perto de 7 mil empresas estatais foram privatizadas em todo o mundo, desde 1980; 70% dessas vendas foram realizadas em países em desenvolvimento. Na América Latina, o Chile e o México foram os líderes iniciais. O Chile privatizou 500 das suas 523 empresas estatais, e o México mais de 400. A privatização encontra-se, agora, no Brasil, bem encaminhada. Também tem sido agressivamente procurada, entre outros, pela Argentina, Peru e Venezuela. Em todas as iniciativas de privatização as mais importantes têm sido na infra-estrutura.

As forças diretrizes atrás desse movimento mundial são, em primeiro lugar, a compreensão de que os governos não podem fazer bem tudo e deveriam concentrar seus esforços nas atividades que não são apropriadas ao setor privado. Segundo, a necessidade de grandes investimentos de capital para a expansão que somente podem ser alcançados através do financiamento pelo setor privado; e terceiro, a demanda do público por melhores serviços a custos razoáveis.

Experiências de que, mesmo nos setores de infra-estrutura, as empresas privadas são mais eficientes e orientadas para o consumidor do que aquelas do setor público. Se acumulado em todo o mundo, os resultados dos esforços prévios de reestruturação de empresas estatais, têm sido mínimos e não permanentes. Isso ajuda a explicar porque não somente no Reino Unido, Japão, Nova Zelândia e Europa Oriental, mas também no Chile, México, Ve-

nezuela e na Argentina as empresas de telecomunicações e energia elétrica foram ou estão sendo privatizadas. Entre as razões para essa grande eficiência do setor privado estão:

- a) o acesso à tecnologias mais avançadas, especialmente quando empresas internacionais são convidadas a participar;
- b) eliminação das restrições burocráticas do setor público em áreas tais como compra, admissão e salários;
- c) responsabilidade que advém do conhecimento de que não serão despidos pelo governo, caso tenham uma atuação fraca, e do fato de que os acionistas privados tendem a monitorar a atuação da gerência mais de perto do que os governos; e,
- d) incentivos que lhe oprimem a atuação.

Durante o período de altas taxas de crescimento, na década de 70, muitos países achavam que poderiam aguentar essas ineficiências do setor público, isso é, cada vez menos, o caso. Agora, o setor privado pode ser arrolado através da privatização das empresas existentes ou pela atuação de novos investidores que poderiam concorrer com as empresas estatais existentes. De fato, os dois métodos tendem a seguir, lado a lado. A privatização de empresas existentes atrai novos investidores privados através da demonstração do compromisso do governo pelo desenvolvimento do setor privado. Do ponto de vista governamental, uma vez que ela tenha se livrado de empresas de um setor em particular, não há razão alguma para tentar manter afastados novos investidores privados nesse setor.

E, por outro lado, uma vez que novas empresas privadas entrem em um setor e demonstrem a sua eficiência, não haverá razão nenhuma para ele não se livrar das empresas existentes. A pressão de concorrência pode mesmo forçar a saída para que aquelas empresas possam, efetivamente, competir. Isso nos leva as questões de liberação da entrada da iniciativa privada e da concorrência. Dependendo da atividade específica, as empresas privadas funcionariam em mercados competitivos onde os preços são estabelecidos pela oferta e pela demanda ou como monopólios regulamentados, com seus preços fixados, como disse anteriormente por agências reguladoras independentes. Sempre que possível, o primeiro é o melhor modelo.

Por um lado, a concorrência é a maior instigadora da eficiência dos serviços ao consumidor em uma organização tecnológica; por outro, o Brasil e a maioria dos outros países latino-americanos não possuem a tradição de agências reguladoras independentes. De forma que exigirá tempo e esforço, para se determinar a aplicação desse modelo em um meio diferente.

Quero, agora, voltar, rapidamente, para os setores específicos, que são o foco desta conferência e ver como a participação e a concorrência do setor privado podem ser aplicadas.

O setor de transportes no Brasil dá uma grande oportunidade ao setor privado. O governo tomou uma série de medidas nos dois últimos anos para liberalizar os transportes e atrair novos investidores privados. Medidas chave incluíram a desregulamentação de tarifas em todo o setor de transporte, a submissão ao Congresso de uma legislação de reforma dos portos e a adoção de medidas que permitirão a entrada de novas firmas no transporte aéreo nacional e internacional com a concorrência de preços entre as empresas aéreas. O governo, recentemente, anunciou planos para a privatização de certas operações da ferrovia nacional. Buscar, também, meios de atrair o capital privado para transportes marítimos e planejar e avaliar o papel da empresa de navegação nacional.

No setor de energia elétrica, também existem oportunidades para a concorrência e o investimento do setor privado. A Inglaterra, o Chile e outros países foram pioneiros em usar a concorrência na geração de energia elétrica, emergendo a rede de transmissão como um transportador comum, que transporta tudo o que for encontrado entre as empresas geradoras de energia e as companhias distribuidoras.

Em alguns países, grandes usuários industriais, assim como companhias distribuidoras de eletricidade podem negociar diretamente com as empresas geradoras. No Brasil, há um campo considerável para a introdução da propriedade privada e da concorrência na geração de eletricidade com bagaço da cana-de-açúcar e outros produtos em geração termo-elétrica com carvão mineral e gás natural, até mesmo de pequenas hidroelétricas, através da licitação para concessões. A maior parte de tudo isso já está incorporado na legislação proposta ao Congresso. A privatização das empresas distribuidoras de energia elétrica, exceto as do Rio de Janeiro e Espírito Santo, seria melhor se fossem tratadas pelos governos estaduais.

Em outros países, frequentemente, essa foi a parte do setor mais fácil de ser privatizado. Nas telecomunicações, as rápidas mudanças tecnológicas geram novas oportunidades de concorrência. Hoje, a indústria passa, a nível mundial, por grandes mudanças no processo produtivo.

Investimento e Orientação de Mercado. Experimenta ingresso de diversidade. Os tradicionais sistemas estatais, cada vez mais, são vistos como incapazes de responderem aos desafios das informações. Em muitos países, mudanças profundas afetaram a estrutura política, regulamentações e a propriedade no setor. Inglaterra, Nova Zelândia, Japão, Argentina, Chile, Venezuela e a Malásia privatizaram suas empresas estatais de telecomunicações, seja através de oferta de ações ao público ou pela venda do controle acionário das operadoras internacionais.

O Brasil já deu importantes passos para a liberalização do setor de telecomunicações. Entre eles incluem-se a divisão da lei de informática, o relaxamento de restrições comerciais, implícitas ou explícitas, abertura dos serviços de telefonia celular à iniciativa privada e as novas regulamentações para os serviços limitados, estabelecendo o direito de empresas privadas oferecerem serviços de valor agregado e redes privadas, atuando paralelamente com a rede pública.

Assim, em resumo, há quatro passos principais necessários para que os investimentos, em volume adequado, retornem à área de infra-estrutura.

O primeiro é uma mudança no somente nos próprios preços, mas no modo em que são fixados. Isso significa depender, onde for possível, das forças de mercado. Nos outros casos, pelo estabelecimento de aderência a regras claras que se baseiam em custos razoáveis.

Significa também um aumento real substantivo nos preços da eletricidade e das telecomunicações; uma pílula difícil de se engolir, mas necessária.

O segundo é a liberalização que permita encorajar novos investidores e a concorrência e o estabelecimento de um campo de atuação nivelado para as empresas do setor público e privado.

Isso requer, também, legislação e regulamentações, além da segurança de que algumas das maiores empresas estatais não eliminem a concorrência por dominarem os seus setores.

O terceiro é a privatização das empresas na área de infra-estrutura.

E o último é o estabelecimento da estabilidade macroeconômica, numa estrutura competitiva generalizada, aberturas e desregulações.

Essa é uma agenda impositiva, porém, outros países latino-americanos conseguiram realizar tudo, ou quase tudo isso, e o Brasil poderia pelo menos fazer igual.

Realmente muito já foi feito no Brasil. O programa brasileiro de privatização sobrepunha as suas dificuldades iniciais e segue adiante com sucesso, e de uma maneira bem organizada, transparente e justa. Embora a fase até agora tenha sido nas indústrias do aço, da petroquímica, fertilizante e outros produtos comerciais. É também muito encorajadora que importantes passos em direção à privatização e à competitividade nas telecomunicações, ferrovias, portos de navegação, transportes rodoviários e aéreos já estejam a caminho e já tenham sido dados.

Já se encontram no Congresso projetos de lei reorganizando o setor de energia elétrica, abrindo à iniciativa privada.

Dado ao impulso e a habilidade brasileira, além da pressão por mudança resultante das próprias crises setoriais, tenho confiança de que o seu país em breve estará criando as condições para a retomada eficiente e sustentada dos setores de infra-estrutura.

Finalmente, gostaria da questão de como o Banco Mundial poderia auxiliar nesse processo.

Primeiro, estamos desejosos de compartilhar com o Brasil a experiência de outros países, os quais ajudamos na concepção e difusão apropriada dos papéis no setor público e privado no fornecimento dos serviços da infra-estrutura.

Em particular, estamos preparados para assisti-los com a privatização do desenvolvimento da infra-estrutura e na organização e regulamentação dos serviços públicos.

Estamos preparados para auxiliar o Governo com estudos sobre concepção de tarifas e de políticas de financiamentos, que poderiam contribuir para um crescimento não inflacionário nos setores da infra-estrutura.

Segundo, estamos preparados para continuar apoiando financeiramente o desenvolvimento da infra-estrutura, no contexto de uma estrutura setorial que funcione eficientemente, como o descrito anteriormente.

Isso poderia incluir apoio ao programa do governo, para minorar a pobreza através do direcionamento dos serviços básicos da infra-estrutura a grupos alvos.

Uma vez que a inflação tenha caído a níveis razoáveis, isso poderia incluir linhas de crédito para tentar, por exemplo, modalidades alternativas para a geração de energia através do setor privado.

Finalmente, a nossa filial, a EFC, dirigida para o setor privado, poderia fornecer empréstimos de capital de risco para as operações do setor privado na área de infra-estrutura, enquanto que a nossa outra filial, a MIGA, poderia fornecer garantias aos investidores privados.

Reconhecemos a importância desses setores, os desafios que enfrentam, e esperamos trabalhar com o Congresso, com o Executivo e com as empresas públicas e privadas nessas importantes questões.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Neste instante, teremos a honra de ouvir a palestra do Ex^{to} Sr. Dr. Paulo Renato de Souza, Diretor Gerente de Operações do Banco Interamericano de Desenvolvimento, o BID.

O SR. PAULO RENATO DE SOUZA - Senhores integrantes da Mesa, minhas senhoras, meus senhores:

É com muita satisfação que hoje venho a este importante fórum promovido pelo setor privado e pelo Congresso, para tratar desse tema crucial para o desenvolvimento do Brasil, que é a questão do financiamento para o desenvolvimento da infra-estrutura.

Quero agradecer, em nome do Presidente Henrique Iglesias, o convite para estar presente a esta sessão e explicar que em função de outros compromissos assumidos, S. S. não pôde estar aqui conosco e me pediu que o representante e transmitidas a visão que temos no Banco Interamericano, neste momento, sobre este ponto tão importante num momento, também, tão relevante para o desenvolvimento da América Latina.

Vou dividir a minha exposição em três partes.

Na primeira, vou tratar da questão do marco de referência histórico para análise dos programas do BID na área de infra-estrutura, tomando algumas referências históricas, colocando o ponto das perspectivas atuais e examinando, brevemente, as grandes áreas de atuação do Banco no futuro imediato do Brasil.

Na segunda parte vou tocar o tema de como o BID vê a questão da infra-estrutura nos seus vários setores na América Latina.

E, na terceira parte, a questão mais propriamente do nosso Seminário, que é o problema do financiamento, especialmente tendo em vista a questão da participação do setor privado, que foi o tema da nossa exposição inicial de hoje, através do Dr. Eduardo Modiano.

O Banco Interamericano, desde a sua criação, há mais de 30 anos, vem dedicando a maior parte da sua carteira de empréstimo ao financiamento da infra-estrutura. No período de 30 anos, que vai de 1961 a 1991, o Banco destinou em valores nominais, em valores correntes, um total de quase 29 bilhões de dólares para a América Latina, para o financiamento de infra-estrutura. Isso representa cerca de 50% do total de empréstimos do Banco para a América Latina que, neste período, somou 52 bilhões de dólares.

No caso do Brasil as cifras correspondentes foram de 5 bilhões de dólares para a infra-estrutura, no período 61 a 91, sobre o total de 8,4 bilhões de dólares de financiamento nesse mesmo período. Apenas para ter uma idéia da importância nos anos mais recentes, entre 90 e 91, o BID destinou para a América Latina, para o financiamento da infra-estrutura na América Latina, 4,2 bilhões de dólares e para o Brasil 800 milhões de dólares, apenas para as áreas de infra-estrutura. É importante destacar que essas cifras se referem à participação do Banco nos projetos de investimentos que, em geral, se situam em volumes inferiores a 50%, dada a participação da contrapartida nacional e de outras fontes de financiamento através do co-financiamento.

Portanto, o Banco participou de projetos por um volume superior ao dobro das cifras que aqui mencionamos.

Em termos de distribuição setorial, as cifras são semelhantes para a América Latina e para o Brasil. Dentro do total da infra-estrutura, a energia recebeu cerca de 44 a 46 por cento do total dos investimentos; o saneamento, entre 14 e 16 por cento; o transporte, entre 23 e 26 por cento; o desenvolvimento urbano, entre 8 e 10 por cento; e a irrigação e outras atividades, inclusive comunicações, de 4 a 9 por cento.

Atualmente o Banco está desenvolvendo o seu programa de empréstimos dentro do que chamamos a sétima reposição de capital do banco, que começou a ser executada há dois anos e que tem um período de vigência de quatro

anos. Estamos exatamente na metade da reposição, que teve um valor total de 22 bilhões de dólares. Atualmente, estamos com cerca de 45 por cento já aprovados, em fase de desembolso, em todas essas atividades. Estamos fazendo a avaliação daquilo que foi feito. Dentro de duas semanas, acontecerá a assembleia anual do banco em Santo Domingo. Estamos fazendo a avaliação e acertando os rumos para os dois últimos anos dessa reposição.

No ano de 1990, o banco emprestou para a região 3,8 bilhões de dólares. No ano de 1991, 5,3 bilhões. A perspectiva para este ano é que tenhamos a cifra de 6,1 e, no ano que vem, de 7 bilhões de dólares. Estamos acompanhando o crescimento no nosso nível de aprovações, o que vem acompanhando o ajustamento e a retomada do desenvolvimento na maioria dos países da América Latina. Em função dessa participação crescente do banco no financiamento e da retomada do êxito do processo de ajustamento e da retomada dos investimentos, a nossa carteira de projetos é bastante significativa, muito mais importante do que era há dois anos, e inclusive supera as disponibilidades de recursos para os próximos dois anos.

Por isso, temos que cuidar imediatamente da aprovação da oitava reposição de capital, que vamos iniciar justamente na assembleia de Santo Domingo. Esperamos aprová-la até a próxima assembleia do banco, que se realizará em Hamburgo, em abril de 1993. Caso contrário, tememos que muitas das expectativas geradas pela apresentação de projetos - todos eles muito importantes, prioritários e bem preparados - que estão hoje chegando ao banco vão frustrar-se, porque estamos justamente numa curva ascendente. Então se querendo novos projetos e é preciso que esta dinâmica seja mantida. E ela só será mantida se conseguirmos aprovar a nova reposição de capital antes do final da sétima reposição, de forma que não haja solução de continuidade na aprovação de empréstimos pelo banco. Em função disso, estamos bastante atentos à definição de possibilidades de capital, como também estamos procurando ampliar as possibilidades de co-financiamento do banco com entidades oficiais com créditos gerais, como é o caso dos organismos japoneses, do Eximban e OSP. Há possibilidade de co-financiamento, também, com o Fundo Quinto Centenário da Espanha.

Em segundo lugar, estamos explorando a possibilidade de co-financiamento com agências oficiais que outorgam créditos de exportação. Em terceiro, estamos procurando também aumentar o nosso nível de co-financiamento com bancos privados. Acreditamos que os problemas atualmente existentes ainda vão demorar um certo tempo para serem resolvidos e para que possamos observar um fluxo maior de co-financiamento entre os bancos multilaterais e o setor privado para a América Latina. De toda maneira, estamos procurando explorar essas três fontes e aumentar significativamente o volume de co-financiamento, dada a demanda, visando justamente não interromper o processo de recente presença do banco no financiamento e investimento na região.

O programa atual do Brasil dá uma ênfase muito grande à área de saneamento e meio ambiente. Foi uma decisão consciente do banco de, neste ano de 1992, o ano em que realizamos a Conferência Mundial de Ecologia, no Rio de Janeiro, realmente marcar a sua presença na aprovação de alguns projetos muito importantes, tanto do ponto de vista regional quanto do seu impacto no meio ambiente e no processo em geral do desenvolvimento, dado que estamos tratando de quatro ou cinco regiões metropolitanas muito importantes. Acabamos de aprovar no ano passado o projeto de saneamento de Belém; estamos analisando o projeto que contém o plano de saneamento de Fortaleza; já estão em andamento, em nível de perfil 2 aprovado, os projetos de saneamento da Baía da Guanabara, do Rio Tietê e da Baía do Guaiaba. Estamos concentrando uma deliberação consciente.

Além disso, vemos, para um futuro mais ou menos imediato, o financiamento, na área rodoviária, de estradas, tanto da malha estadual quanto de algumas importantes estradas federais. Para o futuro, vemos a possibilidade de o Banco ter uma presença importante na infra-estrutura básica de turismo, especialmente no Nordeste brasileiro.

Tendo em vista a questão de infra-estrutura, essas seriam as atividades básicas que, atualmente, estamos examinando dentro do Brasil.

Gostaria de passar à segunda parte, referente à questão da infra-estrutura. O ponto central da participação do banco no financiamento da infra-estrutura, a diretriz aprovada pelo banco é no sentido de que só se financie com garantia dos governos. Essa é, aliás, a posição de várias agências internacionais. Mesmo para projetos privados, o banco exigiria a garantia do governo. Entendemos que isso pode tornar-se um problema, em face das tendências claras que o banco vem estimulando, altamente benéficas, neste momento, no sentido de privatizar várias das atividades de infra-estrutura. Por um lado, há a diretriz de não poder financiar diretamente o setor privado; de outro lado, há a tendência de privatização, que o banco vem estimulando através das suas políticas e dos seus empréstimos de ajustamento setorial. Obviamente, não tem sentido, se estamos empurrando a privatização por um lado, exigirmos do Estado para os projetos foram privatizados recentemente, empresas que eram tradicionais clientes do banco e agora não podem ascender aos seus recursos.

Vamos tratar desse ponto na última parte da minha exposição. Gostaria somente de destacar alguns problemas que encontramos nos setores principais da área de infra-estrutura.

Na área de energia, assunto já referido por vários expositores, existe a dificuldade para um envolvimento maior da América Latina na área de energia. Por um lado, resulta isso realmente da dimensão gigantesca das necessidades neste momento. Há crise em muitos países e a possibilidade de colapso de fornecimento de energia, e, em contraste, há problemas na área de tarifas e na área da capacidade de financiamento e de produtividade de muitas empresas.

Na área de transportes, enfrentamos, como situação geral na América Latina, um problema grave na área de manutenção, especialmente das redes rodoviárias, de modernização na área ferroviária, de modernização do sistema de transporte fluvial e marítimo, especialmente na área de portos. Enfim, requerem todos esses problemas volumes de recursos muito significativos. O Banco tem procurado atender a essas necessidades mudando a sua forma de atuação. Estamos hoje, especialmente na área de transporte rodoviário, atuando, em vários países, através de projetos globais, que, em vez de financiarem determinadas obras. Previamente especificadas, tomam o conjunto dos investimentos, tanto em manutenção quanto em recuperação de novas obras, um conjunto no tempo. Então, se financia todo aquele conjunto de obras no tempo. Isso tem dado resultados, principalmente no sentido da agilização dos desembolsos, na agilização da participação do banco nos financiamentos.

Na área de saneamento, as dificuldades relacionam-se ao grande volume de recursos necessários, face às disponibilidades relativamente reduzidas do banco de enfrentar toda a questão de saneamento. Mencionei aqui os

projetos que estamos examinando no momento, acabo de vir de uma missão de programação em Buenos Aires, onde os problemas são semelhantes, e acabamos de incluir no nosso programa de empréstimos também, para o ano de 1993, dois ou três grandes projetos na área de saneamento.

Mas há também o problema de custos de contrapartida da capacidade de endividamento. Esses são problemas importantes.

A área de comunicações é extremamente importante. Várias empresas na América Latina já foram privatizadas, especialmente em função das necessidades de modernização e de grandes investimentos, mas onde a participação das agências multilaterais e do BID, em especial, tem sido reduzida, porque, em geral, outras fontes privadas de financiamento, mais ágeis, estão acessíveis para o setor.

Entro agora na terceira parte da minha exposição. O Banco e o financiamento do setor privado. Em geral, o fato de ser exigido ao banco, na realização de operações, a garantia pública não quer dizer que o banco não atue com o setor privado. Temos, para citar alguns casos, os créditos globais, uma linha de crédito com o BNDES, com o Banco do Nordeste, que são linhas que beneficiam diretamente o setor privado, apenas o Governo Federal avaliza a linha de crédito. Depois, os agentes financeiros encarregam-se da distribuição desses recursos dentro do País, diretamente do setor privado.

A restrição de atuação do banco no que diz respeito a projetos específicos, sem a garantia do Estado, não é, no caso do Banco Interamericano, uma restrição constitucional do banco. Ele já atuou diretamente com o setor privado no passado, é uma questão de política atual dos governadores do banco, que nos colocam essa restrição. Portanto, é algo que certamente será discutido num futuro imediato em relação à oitava reposição de capital do banco. É um dos pontos de discussão se essa restrição de política será levantada ou não pelos governadores.

Enquanto isso, o banco tem procurado preparar-se para esse debate e para uma futura atuação eventual, através da discussão do tema pelos governadores. Já na reunião de Nagóia, houve um documento específico do banco sobre isso, de informação aos governadores.

Realizamos, ano passado, vários encontros e seminários, que culminaram num grande encontro em dezembro com o setor privado da América Latina. Foi um seminário sobre a microempresa. Procuramos manter uma infinidade de contatos, sempre que possível menores, para uma discussão das potencialidades dos prós e dos contras, de uma atuação do banco diretamente com o setor privado. Chegamos mesmo a fazer alguns exercícios de análise preliminar de como seria o esquema de garantia em alguns casos, em alguns projetos específicos.

Entretanto, tudo isso está, nesse momento, condicionado a uma rediscussão do tema junto aos nossos governadores e a uma possível mudança de política, apenas a partir da oitava reposição, ou seja, de 1994.

Acho que, desde já, mesmo sem participar do financiamento, o banco não só vê com muitos bons olhos a privatização de várias atividades de infraestrutura na América Latina, como também o presidente Iglesias tem, reiteradamente, afirmado o desejo do banco de, desde já, envolver-se nesses projetos, não sob a forma de financiamento, mas talvez usando o poder catalítico do banco no encaminhamento de vários desses projetos. Temos a possibilidade de cumprir um papel catalizador e queremos cumpri-lo.

Entendemos, por outro lado, que a América Latina, especialmente a região da América do Sul, deverá, nos próximos anos, enfrentar a questão da construção da infra-estrutura para a integração. Já não é mais possível para esse processo. Estamos com a região, especialmente o coração da América do Sul, num intenso processo de integração econômica. De fato, temos, portanto, a necessidade de mobilização da produção desta área e, certamente, os grandes projetos de transporte, de energia e de comunicações vão se colocar como uma necessidade de que os países no seu conjunto e a iniciativa privada encarem o problema das grandes obras de infra-estrutura, de integração regional nos próximos anos.

Uma das possibilidades que se tem discutido muito, obviamente se são obras de integração, como se dará a gestão institucional dessas obras? Se serão obras entre governos, como temos o caso de Itaipu binacional, ou se teremos a constituição de entidades mistas, transnacionais, que possam encarregar-se de projetos como a hidrovia, como os projetos de integração energética do gás, os projetos de integração ferroviária, os projetos de integração rodoviária como muitos já vêm discutindo?

O Banco quer estar presente nessa discussão, quer participar como um agente catalizador e, no futuro, eventualmente até, poder participar do financiamento se assim for decidido pelos nossos governadores na oitava reposição de capital. Portanto, esse é um ponto ainda em aberto, a ser definido, e acho que esse é o grande tema da América Latina nos próximos anos: como conceber, financiar e desenvolver os grandes projetos de integração econômica dos países latino-americanos, especialmente da América do Sul.

Agradeço essa oportunidade e felicito os organizadores pela iniciativa da realização desse evento. Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Encontrando-se, neste recinto, S. Ex.^a o Senador Dirceu Carneiro, DD, 1.^o Secretário do Senado Federal e representante do Presidente da Casa, Senador Mauro Benevides, o convidamos a participar da Mesa.

Antes de passar a presidência ao Senador Dirceu Carneiro, concedo a palavra ao último palestrante, que é o Dr. Alcides Lopes Tapias, DD. Presidente da Febravan.

O SR. ALCIDES LOPES TAPIAS - Sr. Moderador, Srs. Palestrantes e Debatadores, é gratificante ver os brasileiros retomarem a discussão de questões básicas. Os investimentos em infra-estrutura são essenciais para a pluriemprego, a industrialização, a produção agrícola, o desenvolvimento de serviços e sua comercialização.

Não há desenvolvimento sem formação de capital. Em países ricos, os investimentos em ativos intangíveis, pesquisa e desenvolvimento, absorvem parcelas crescentes dos investimentos totais. Já os países pobres não têm investido sequer para preservar a infra-estrutura física existente. Essa tarefa antes era atribuída com exclusividade ao Estado.

No Brasil, o Estado chegou a um ponto de exaustão que não tem condições nem recursos para gerir e atender às necessidades mínimas da sociedade. A crise do Estado coloca, para o setor privado, o desafio de substituí-lo ou complementar suas funções em numerosas oportunidades, atividades e projetos.

A infra-estrutura é o capital fixo da sociedade. Sua deterioração eleva os custos de produtos e insumos, prejudicando produtores e

consumidores. Enfraquece a competitividade nacional e reduz o bem-estar da população pela diminuição da arrecadação do setor público, agravando os problemas de fome, saúde e pobreza.

Essa deterioração da infra-estrutura, por outro lado, pode comprometer o bem-sucedido surgimento de novos centros econômicos, industriais e agroindustriais espalhados pelo interior deste País continental. Eles não sobreviveriam à deterioração da infra-estrutura de transportes e de comunicações que acompanha o esvaziamento do poder central.

Assim, a questão é como viabilizar, do ponto de vista econômico-financeiro, a recuperação e a expansão da infra-estrutura nacional. Somente nos dispomos a fazer sacrifícios e investimentos para obter algo no futuro quando acreditamos que as regras e condições essenciais serão mantidas, permitindo atingir os objetivos que visualizamos no presente.

Logo, a primeira condição é criar uma sólida base institucional, de confiança e credibilidade, para os agentes econômicos terem condições de atuar com objetivos de longo prazo. Essa é uma tarefa de todos, mas principalmente do Governo na sua missão essencial de prover lei e segurança.

Desde 1688 os ingleses definem a liberdade como a ausência de coerção. Os americanos adotaram uma Constituição na qual enumeram os direitos ou princípios que estão acima do Estado e que antecederam a sua formação. Esses direitos não podem ser suprimidos mesmo que uma maioria de 99, respalde o Governo. Há direitos intocáveis que simbolizam a força de uma democracia representativa e liberal. Os direitos que não estão na relação não são direitos que não estão proibidos pertencem ao povo, é o povo que os detém.

Em países como o nosso, em que os mesmos direitos garantidos pela Constituição são frequentemente agredidos pelo Estado, a estabilidade das regras é extremamente precária, pois depende em demasia de eventuais ocupantes do poder; sem regras estáveis de longo prazo não há confiança suficiente dos agentes econômicos para a realização de aplicações e investimentos por períodos semelhantes. O Estado, em épocas recentes, através de leis e atos legais de hierarquia menor, agrediu atos jurídicos perfeitos representados por contratos bilaterais, celebrados como um ato de vontade das partes contratantes, constitutivos de direitos adquiridos legítimos. Esse foi um comportamento constante durante décadas.

Cabe ao Estado devolver ao investidor a confiança nas regras, induzindo a investir suas economias em ativos financeiros de longo prazo. As instituições financeiras estão preparadas para isso. Uma característica de tais contratos é a sua duração superior ao mandato dos atuais governantes. Então, mesmo que o Governo em exercício tenha a confiança total do mercado, ele pode ter os seus projetos inviabilizados pela desconfiança de investidores, gerada pelas incertezas sobre qual será a atitude de futuro governante em relação a tais contratos. Reside aí a força daqueles direitos a que me referi, que são intocáveis e precedem o Estado e que pertencem ao povo.

Uma segunda questão fundamental é a estabilidade monetária. É verdade que só o Governo sanciona a inflação. Cabe-lhe dar à Nação uma moeda boa, que cumpra os requisitos de unidade de conta, de meio de troca e de reserva de valor. Quem celebra um contrato de longo prazo precisa confiar na reserva de valor da moeda contratada.

Como a moeda brasileira se desvaloriza a cada instante, foi criada a correção monetária para neutralizá-la. Acontece que a correção monetária é um indexador e, como tal, é um instrumento de política econômica, característica que coloca sua qualidade diretamente sob o pleno arbítrio das autoridades econômicas. Quando a conveniência das autoridades se distancia da conveniência dos investidores, o arbítrio utilizado afasta-os das aplicações que têm regras ao alcance daquelas autoridades. O indexador deixa de acompanhar os índices de preços, isto é, deixa de restaurar o poder de compra da moeda contratada. Cálculos feitos há algum tempo mostram que o investimento feito em 1964, ajustado pela correção monetária oficial, teria hoje um quinto do valor original corrido pelo índice geral de preços, disponibilidade interna.

Quem fez aplicações nesse período recebeu o valor do principal invitado. Além disso, comprometeram-se consideravelmente os grandes fundos da sociedade que poderiam garantir recursos para investimentos a longo prazo, a exemplo do Sistema Financeiro da Habitação e da Previdência Social.

Esta é uma questão relevante para viabilizar o financiamento privado da infra-estrutura nacional. A sugestão é a criação de uma cláusula ouro nos contratos, garantida por uma lei maior não sujeita a alterações durante a vigência do contrato. É um primeiro passo para conquistar o investidor. Evidente que o mecanismo funcionará apenas se houver confiança na ordem jurídica.

O terceiro requisito para viabilizar o financiamento privado na infra-estrutura nacional é o tratamento tributário diferenciado para contratos a longo prazo. A maioria dos tributos cobrados no Brasil sobre operações financeiras inexistem no resto do mundo. Reduzi-los ou eliminá-los nos financiamentos de longo prazo, superiores a um ano, a cinco anos, ou reduzir a sua redução, caindo a alíquota dos níveis atuais para níveis menores, para prazos intermediários, até chegar a zero para prazos longos de cinco ou dez anos, por exemplo. Tal orientação certamente elevaria a taxa real de juros, líquida de impostos, apropriada pelo investidor, estimulando a alocação de recursos de longo prazo em benefício de todos.

A tributação atual cria graves distorções na alocação de recursos. O mais grave é que não se trata de um tributo, mas de uma coleção deles, IOF, PIS, FINSOCIAL, contribuição social, imposto de renda. Esta é uma outra iniciativa que pertence ao Estado e que convém esteja estudada e encaminhada pela comissão da reforma fiscal.

Outro requisito é a liberdade que devem ter as instituições financeiras para trabalhar. A desregulamentação está no centro dessa questão. As operações de longo prazo são complexas. Deve existir espaço para se desenvolver a criatividade das instituições intermediadoras dos negócios. A engenharia financeira de cada caso exige flexibilidade que não pode ser tirada pela regulamentação excessivamente restritiva. A desregulamentação deveria abranger, sobretudo, a entrada e saída de capitais externos nos investimentos de infra-estrutura, com regras competitivas em relação a outros países nas renúncias de juros, dividendos e na repatriação do principal. As instituições financeiras vêm tendo êxito crescente na captação de recursos de longo prazo para a iniciativa privada através da colocação de títulos no exterior, como bônus e comercial papers.

Hoje, no Brasil, é muito mais fácil dimensionar o risco de crédito de uma empresa privada do que de uma empresa pública, com raras exceções. Assim, esse tipo de iniciativa deve ser estimulado. O déficit operacional do Governo é outro aspecto a ser equacionado. Seu financiamento vem com-

prometendo a possibilidade do setor privado obter recursos em condições acessíveis para a sua modernização e expansão, e de entrar em atividades e projetos até então privativos do setor público. Enquanto tal déficit não for trazido para volumes compatíveis com a poupança disponível, a política monetária será forçada a uma incomum austeridade e, conseqüentemente, colocará os juros reais em níveis incompatíveis com as decisões de investimento de longo prazo, exigidas pela entrada do setor privado em atividades e projetos de infra-estrutura.

Os investidores institucionais são candidatos natos aos investimentos de longo prazo. A legislação que os regula inibe demais a sua liberdade de ação. A obrigação de comprar títulos públicos atinge níveis excessivos. A regra reduz os espaços do setor privado e compromete a rentabilidade dos fundos e seguradoras, minando-lhes, ainda, a perspectiva de longo prazo.

Dissennar a propriedade do capital, construir uma sociedade de pequenos capitalistas é o meio eficaz para se fortalecer a liberdade e os direitos individuais, econômicos, sociais e políticos. Vender ações, quotas, bônus, obrigações, debêntures ou outros títulos de participações, a centenas e milhares de investidores em infra-estrutura, em projetos específicos, é uma possibilidade que julgamos viável. Outra possibilidade é o aluguel a empresários privados do uso de instalações e equipamentos públicos. Ou ainda permitir a exploração de serviços já existentes.

É também possível fazer concessão de serviços novos, como a construção e exploração de um trem de alta velocidade entre o Rio de Janeiro e São Paulo, por exemplo, de usinas hidrelétricas, de rede de telecomunicações, portos, aeroportos, serviços de limpeza pública e de bombeiros. Essas possibilidades são infinitas, mas dependem de iniciativas objetivas, como as adotadas recentemente pelo Governo de São Paulo. Omitte-se a discussão da privatização das atividades empresariais, hoje exercidas pelo Estado, pois há cada vez mais consenso quanto ao seu futuro, sendo o desfecho uma questão de tempo.

Em pauta está a privatização dos serviços públicos. Exemplos registrados pelo mundo afora ilustram o sucesso da iniciativa. Cresce com razoáveis evidências empíricas a favor, que a privatização muda a natureza do Governo, traz significativo aumento da eficiência, contribui para reduzir o déficit público e a dívida oficial, altera os interesses ligados aos subsídios, muda os objetivos da regulamentação, pode atrair capitais externos, amplia o mercado interno de capitais, envolve os trabalhadores no programa, através das participações como proprietários e transforma o ambiente social e político.

O sistema de preços é o melhor e mais eficaz sistema de informações jamais inventado.

Ele sinaliza oportunidade de negócios, motiva a realocação de recursos entre atividades e projetos, e redistribui a renda. A eficiência do mecanismo de preços exige um ambiente competitivo, abrangendo a liberdade de entrar e sair de um negócio, a impossibilidade virtual ou legal de algum poder impor isoladamente o preço de bens e serviços e que não haja coerção entre indivíduos com adequada definição do direito de propriedade. A competição interna e a concorrência externa devem ser suficientes para garantir a existência desses requisitos, mesmo quando há concentração de produção entre poucas empresas, do lado da oferta. O controle de preços, em tal ambiente, perde a sua finalidade. Este é um requisito importante, pois a rentabilidade do negócio está diretamente ligada a uma relação custos, preço de venda.

A forte vocação brasileira para controlar preços é um empecilho que deve ser removido. Os preços devem ficar livres ou as regras da sua fixação devem ser prévias e precisamente definidas.

Ninguém comprará participação em um investimento que envolva um contrato de mais de uma dezena de anos, sujeito a imprevistos e a riscos que não sejam os do próprio negócio ou do mercado. Em ambiente de inflação, num contrato de longo prazo, os fundos serão captados por prazos menores do que os dos prazos das aplicações. Há descaimento de prazos e de juros. Deve existir, portanto, uma cláusula de juros reais flutuantes, com repactuação realizada na data da renovação da captação. O investidor ditará os rumos dos custos financeiros. O mercado do eurodólar é um bom exemplo. Este método de fixar preços é pré-requisito necessário e complementa o uso de um índice de preços correspondentes a uma cláusula ouro, que garante o poder de compra da moeda contratada. Os juros reais flutuantes e os spreads vão depender da liberdade que as partes tiveram para montar e contratar as garantias dos financiamentos. As combinações possíveis são amplias, mudam a cada momento, não podem ser previamente especificadas em regulamentos. Elas estão ligadas aos preços ou juros cobrados, mas envolvem profundas questões inerentes ao direito de propriedade e à liberdade. Queremos destacar que o lucro é o pilar do sistema. Ele remunera o capital, a iniciativa empresarial e o risco assumido. Ele é gerado em ambiente de incertezas, não é passível de seguro, advém, por excelência, da atividade econômica inovadora, praticada pelo empresário que atua como agente de mudanças, criando novos produtos ou serviços, abrindo ou transformando mercados, adotando e difundindo novas tecnologias, gerando empregos e novas profissões, induzindo hábitos e comportamentos diferentes, rompendo com a linearidade do processo de crescimento econômico, colaborando na invenção do futuro.

É o lucro que permite a acumulação capitalista, a própria expansão do estoque de capital físico e humano, resultante dos investimentos realizados. Daí nascem mudanças qualitativas, que são a essência do processo do desenvolvimento. É o lucro que induz o capital a se dirigir para regiões e setores onde é mais escasso, ou ser aplicado no momento em que a sua escassez é maior. É assim vital que o Estado e o governo percam o preconceito contra o lucro obtido na exploração de projetos de infra-estrutura. A sua admissão e aceitação explícita consagra nas leis, aprovadas, pela sociedade e pelos seus representantes. É fundamental para que o investidor privado ingresse nessas atividades. Enganosa a noção de gratuidade do serviço público. Nele o serviço dito gratuito é concebido e selecionado pela burocracia no poder, enquanto o serviço privado é escolhido e pago pelo cidadão. Essa é a única diferença que importa uma economia de mercado, num País regido pela democracia representativa. A gratuidade é uma utopia ideológica. Suas conseqüências práticas são a de colocar à disposição dos cidadãos serviços que não são necessariamente os que eles teriam escolhido. No conjunto, e que, de todo modo, estão em perigo a sobrevivência da maior parte desses serviços. É preciso salvá-los e melhorá-los. Só a empresa privada pode realizar as tarefas, porque as regras da economia liberal não lhe dão escolha. É preciso ter êxito. Dezenas de milhares de empresas privadas construiriam o progresso

e a nova riqueza de uma Nação de proprietários privados. O mercado nunca é permanente, estável ou fixo, pois está sempre em transformação. Desenvolver é mudar. Eis por que entendemos haver profunda coerência entre o liberalismo e desenvolvimento: ambos estão comprometidos com mudanças.

O nosso desafio é o de reconciliar o desenvolvimento com a equidade social, provando que o desenvolvimento capitalista e liberal é coerente com a justiça social. É preciso apostar nas reformas modernizadoras, na estabilidade monetária, nas vantagens comparativas, na concorrência interna, e na competição externa, nos investimentos em educação e tecnologia, em pesquisa e desenvolvimento. Todos eles como meios eficazes para transformar o País numa meritocracia.

É preciso lembrar que o verdadeiro motor de crescimento de uma Nação é o espírito empreendedor do seu povo e que o grande desafio dos seus líderes é despertá-lo. Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. DIRCEU CARNEIRO - Convido o Senador Júlio Campos, Presidente da Comissão de Serviço de Infra-Estrutura para continuar dirigindo os trabalhos. (Pausa.)

O SR. LOCUTOR - Logo após o encerramento desse seminário, teremos um coquetel no restaurante do Senado Federal. Contamos com a presença de todos os senhores e senhoras aqui presentes.

Neste instante, queremos comunicar que o moderador do debate, Dr. Luiz Aníbal Vila Fernandes, já está recebendo as perguntas dirigidas aos nossos palestrantes.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Passamos para a parte dos debates. Como debatedor desta tarde tem a palavra o Dr. Paulo Vellinho, digníssimo Presidente da ABINE.

O SR. PAULO VELLINHO - Sr. Presidente, Júlio Campos, Srs. companheiros integrantes da Mesa, senhoras e senhores:

O debatedor gostaria de fazer alguns comentários sobre o que ouvimos nesta tarde. Uma das coisas que mais me excitou, na verdade, é ver as oportunidades que o Banco Mundial e o BID oferecem a um País estável, tanto diretamente via financiamento como também através do APC e da corporação industrial em trazer na investimentos.

Quando ao que disse o Ministro Marcílio, eu gostaria de registrar a forma consciente, tranquila e segura com que ele vem acertando os nossos créditos internacionais. Fundo Monetário, Clube de Paris e agora os credores. Eu espero, sinceramente que o Ministro consiga limpar a barra do País em termos de "país caloteiro". "País da moratória internacional" que não haja descontinuidade no que se refere à regularização do Estado devedor das empresas privadas brasileiras, ou seja, que nos permita continuar vivendo e preparados para enfrentar os desafios do crescimento, que começaram sem dúvida, a partir deste ano com uma razoável taxa de crescimento, e, a partir do ano que vem, numa forma mais acelerada. Somos os fornecedores nacionais, o elo mais frágil da corrente. O Ministro Marcílio falou sobre a importância da estabilidade, o que significa dar condições ao País de voltar a crescer, e com isto uma melhor distribuição da renda do trabalho. Fala-se muito na abertura da economia. Considero relativamente covarde que se abra a economia num País instável, onde a poupança do mercado interno está muito empobrecida. A ABI diz isso com a tranquilidade e honestidade que propôs a abertura da economia em 89; mas ela supunha, evidentemente, a estabilidade com a baixa da inflação e a volta do crescimento econômico.

Outro item para o qual gostaria de chamar atenção, pois se fala muito em reforma fiscal. O receio que eu tenho é que ela signifique não uma melhor distribuição da carga tributária, mas o aumento da carga tributária. Como referência, nos anos 50, ou seja, há 42 anos, os custos sociais em matéria de pagamento eram 10,5% e hoje são mais de 100%, o que mostra que o Estado gasta cada vez mais e nem por isso o serviço de saúde e previdência melhorou no País.

Um dado importante a que o Ministro se referiu foi a poupança brasileira. Temos de fazer a maior reflexão sobre o que ela significa. O Ministro foi generoso quando falou em 15%, mas creio que no ano passado não se chegou a 15% sobre o produto bruto. O que significa isso, na prática? Significa que as poupanças, pública e privada, representam no Brasil, hoje, no máximo 70 bilhões de dólares, para um País de 8,5 milhões de quilômetros quadrados; no Japão, que cabe na metade do Rio Grande do Sul, a poupança se situa em torno de 800 bilhões de dólares. Eu gostaria de fazer comentários rápidos sobre o que falou o Dr. Modiano, e relembrar o meu apelo, como brasileiro e não como membro da ABINE, como um brasileiro, fechando as torneiras que vazavam pelo barco furado, e com isto passaremos a acreditar que a vez do empresário já passou. Eu tenho certeza de que os custos, por mil razões, da iniciativa privada, quando faz empreendimentos na área de infra-estrutura serão muito mais baixos do que aqueles que o Governo faz. Apenas quero referir, para não citar outros fatores importantes, que, quando a iniciativa privada põe o seu dinheiro no negócio, ela o faz com uma previsão de recursos em termos do que achou, o que significa um ganho de produtividade no investimento que fez.

Pediria ao Dr. Modiano que não esquecesse a importância do Finamex e do Finame. Essas limitações que existem hoje, em termos de recursos, de capital estrangeiro, à empresa estrangeira não é uma solução inteligente, ou uma proposta inteligente porque, justamente, quem pode alavancar este País, por ter uma sistema capilar internacional de comercialização são as empresas estrangeiras, com muito mais facilidade do que as próprias. Traders. Eu sei que, quando tivermos regularizados com os credores internacionais, o BNDES vai buscar fundings lá fora para poder injetar recursos no Finame.

Dr. Modiano, faço ainda uma observação. A sua explosão sobre energias encoraja o futuro, temos de fazer um cadastramento das horas paradas nas energias, porque o custo social desses empreendimentos parados ou quase parados são mais de 20 usinas térmicas e hidráulicas em termos de juros simples e composto e amortização, é brutal para o País. Isso vai-se refletir na tarifa e depois vão chamar o empresário de incompetente, porque não consegue vender lá fora os seus produtos mais baratos. Valeria a pena fazer um estudo para saber o quanto custará terminar essas usinas. Pelo cálculo de 1989, da ABINE, se colocássemos algo em termo de 15 a 20 bilhões de dólares, terminariamos todas essas usinas, que são mais de 20.

Na parte de telefonia, Dr. Modiano, eu queria dizer que os dados da ABINE mostram uma demanda reprimida de 6,5 milhões de telefones e reque-

riam na época, faz 1 ano e meio, 23 bilhões de dólares de investimento. Para isto a privatização vai dar um resposta. Sem comunicação não se faz uma nação integrada.

Conversando com o Ministro Mário Flores, eu gostaria muito de ouvir a sua posição sobre insegurança nacional. Segurança nacional é justamente o contrário do que se prega. Insegurança nacional é uma situação de um país que não cresce. Não cresce porque não tem como crescer, a nível de poupança pública e até privada. E, portanto, o que temos hoje é insegurança nacional. É o fato de soberania pela presença cada vez mais forte da pobreza e da miséria. Eu queria fazer duas colocações, uma é um velho sonho meu, sendo o BID o Banco das Américas, Interamericano, que colocássemos alguma cláusula de prioridade para as indústrias dos Continentes. Não é justo que, numa concorrência do BID entre uma Tchecoslováquia e uma Romênia, não haja preço de referência.

Não seria demais priorizar-se as indústrias dos Continentes, uma vez que o organismo social é extremamente importante. E detemos excelente tecnologia.

Valeria a pena cadastrar o que existe de ofertas internas dos Continentes Americanos, e dar-lhes uma prioridade, porque seria uma contribuição do Banco.

Quando V. Ex.^a fala em recursos para o turismo do Nordeste, eu diria que se incluisse o Norte. Tenho grandes preocupações com a Amazônia, porque, com a abertura da economia, temos que diversificar aquela área de Manaus, em termos de oportunidade de empregos. Hoje temos mais de 100 mil empregos. Turismo na Amazônia e outras atividades correlatas também deveriam ser objeto de estudo, de viabilidade da Amazônia, com alternativas na flora, o pólo eletrônico, o pólo de duas rodas, o pólo de relógios e o pólo de jóias.

E, finalmente, com relação ao nosso Presidente da FEBRABAN, ouvi com muita atenção a sua exposição competente. E vou revelar, não é agora, talvez uma tristeza que tenho com relação aos banqueiros, porque durante toda minha vida os banqueiros não foram meus parceiros, mas meus sócios ocultos.

Os bancos nacionais, deviam assumir custos junto conosco, porque o grande drama da empresa brasileira, da empresa nacional, que não tem acessos aos recursos externos, é justamente a descapitalização.

Cada vez mais os senhores tinham que colocar na sua carteira uma participação efetiva das empresas, porque seria de extrema valia; empresas cuidadosamente selecionadas, que têm realmente uma carteira de participação no risco, e sermos mais abertos aos nossos sócios explícitos de que sócios implícitos.

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - O Dr. Paulo Renato, DD. Diretor de Operações do Banco Interamericano de Desenvolvimento, tem que se deslocar agora para São Paulo e vai embarcar ainda à noite para Washington. Então, queremos liberá-lo antes.

O SR. PAULO RENATO - Eu apenas gostaria de prestar um esclarecimento com relação a um problema de constituição legal do Banco.

Temos, como limitação, na participação nas concorrências do Banco, as empresas dos países que são sócios do Banco. Portanto, o capital do Banco é constituído pelos países latino-americanos, pelos Estados Unidos e Canadá e mais um bom número de países europeus, a maioria dos países da Europa Ocidental, e o Japão. Portanto, todos os países que constituem o capital do Banco podem participar das concorrências. Não temos como limitar, regionalmente, dentro do capital.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Muito obrigado, Dr. Paulo Renato, pela participação importante nesse nosso debate sobre a infra-estrutura nacional.

Nesse instante, o nosso moderador poderia encaminhar as perguntas dirigidas aos palestrantes, ou alguns comentários, se assim o desejar.

O SR. MODERADOR - Sr. Presidente, tenho algumas perguntas dirigidas ao Sr. Choski, Diretor do Banco Mundial no Brasil.

A primeira pergunta diz o seguinte: As garantias oferecidas pela Higar, que é uma filial do Banco Mundial, podem substituir a necessidade de garantia do Governo Federal nos empréstimos e projetos de infra-estrutura da iniciativa privada?

E a segunda questão, também para o Sr. Choski: Qual o procedimento que uma empresa do setor privado deveria adotar para se qualificar a um empréstimo do Banco Mundial para projeto de infra-estrutura?

O SR. CHOSKI - As duas questões estão interligadas.

Normalmente, de acordo com estudos do Banco Mundial, esse órgão não pode fazer empréstimos diretamente ao setor privado, sem garantias do Governo Federal. Por essa razão temos afiliada a IFC, Internacional Finance Cooperation, que pode fazer empréstimos diretamente ao setor privado. Há um escritório da IFC, em São Paulo, e, nessa área, um gerente, representante do Banco Mundial, que está presente para ajudar a quem queira contactar a nossa filial, IFC.

Sobre a questão do Higar, a resposta é não! A HIGAR ofereceu garantias para o setor privado, mas é uma filial totalmente separada, com uma diretoria separada do Banco Mundial. Não temos nada ainda sobre a garantia de empréstimos do Banco Mundial. (Palmas.)

O SR. MODERADOR - Outra pergunta para o Dr. Paulo Renato de Souza que, infelizmente, teve que se retirar. Como a pergunta faz referência também ao BNDES, eu perguntaria ao Dr. Modiano se, eventualmente, ele poderia responder.

A pergunta é a seguinte:

Como o BID exige garantia do Governo na concessão de empréstimo ao setor privado? No caso do Brasil, o aval do BNDES serviria?

O SR. EDUARDO MODIANO - Não posso responder em nome do BID. Não sei se o BID aceitaria ou não o aval do BNDES. Mas creio que, de alguma forma, o BNDES terá que intermediar ou apoiar esse repasse de recursos ao setor privado, não sei se sob a forma de avaliar empréstimo ou se ele o agente repassador em alguns casos. Temos algumas propostas nessa linha, inclusive, ao Banco Mundial, de sermos apenas repassadores dos recursos para o setor privado. Não sei se está em cogitação, nesse momento, o aval ou não do BNDES.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Encerrando os nossos debates, nesse instante, passamos para a solenidade de encerramento da sessão, que terá apenas dois oradores: o representante da iniciativa privada, em nome de todos os empresários brasileiros; e, encerrando essa solenidade, o Dr. Ardo Nascisi, D. Presidente da AbdiB.

O SR. ARDO NARCISI - Senador Júlio Campos, Senador Dirceu Carneiro, demais autoridades, senhoras e senhores, é para nós honra muito grande apresentar a palestra de encerramento do Seminário à Infra-Estrutura Nacional em nome da iniciativa privada.

Nesses dois dias de trabalho, contamos com a participação de importantes representantes do Legislativo, Executivo, do Banco Mundial, do Banco Interamericano de Desenvolvimento, além da sociedade civil, cujas idéias e sugestões trouxeram inestimável contribuição à discussão do assunto.

O que vimos, sem dúvida, foi um dos mais importantes eventos já realizados no País, reunindo Governo, Parlamentares, especialistas e empresários num amplo e profundo debate em torno da questão que atualmente mais preocupa a Nação: o processo do desenvolvimento brasileiro.

Após a necessária estabilização econômica, estarão reerguidos os pilares sobre os quais deverá assentar-se a nova fase de crescimento do País.

O objetivo deste Seminário, numa sequência da campanha deflagrada pela AbdiB no final de 89, é alertar a Nação no sentido de que, sem infra-estrutura, não há como sustentar-se o crescimento. Mesmo que ele não ocorra.

Hoje, ao lado do déficit fiscal, o Brasil depara-se com um segundo déficit, representado pela carência de investimentos públicos na infra-estrutura econômica e social.

E esse déficit terá efeito devastador sobre a futura competitividade da economia e qualidade de vida do povo brasileiro.

Assim como uma empresa precisa continuamente reinvestir para progredir, assim também a Nação. Maior produtividade - a chave para o melhor padrão de vida é uma função dos investimentos públicos e privados.

Se queremos que o Brasil efetivamente prospere num mundo cada vez mais competitivo, temos de ampliar esforços para equipar nossas crianças com melhor educação, e nossos operários com melhores qualificações. Temos também de dar continuidade à construção de nossa infra-estrutura.

Sob o impacto negativo das más condições de infra-estrutura, temos exemplos recentes e eloquentes. Um deles no Leste Europeu, em que a abertura política fez aflorar problemas diversos enfrentados por seu sistema produtivo, dentre os quais a situação caótica de sua infra-estrutura.

Sabemos hoje que a sua recuperação deverá consumir décadas para nivelar-se ao Primeiro Mundo.

Um outro exemplo - passem - envolve a Nação mais rica e poderosa do mundo: os Estados Unidos, que hoje se vêem às voltas com sérios gargalos em setores de infra-estrutura, principalmente transporte, como resultado da queda dos investimentos públicos na década de 80.

Os efeitos dessa redução podem ser aferidos na queda da produtividade nos Estados Unidos. Enquanto o Japão investiu cerca de 5,1% do seu Produto Interno Bruto em obras de infra-estrutura e obteve ganhos de produtividade de 3,6% ao ano, os Estados Unidos investiram em torno de 0,6% do PIB ao ano; e seus ganhos de produtividade foram somente de 0,6.

As vésperas da virada do século e diante do desafio imposto pelo processo de internacionalização dos sistemas produtivos, o Brasil também apresenta graves deficiências em sua infra-estrutura em decorrência de mais de uma década de redução dos investimentos públicos. Estamos empregando menos recursos orçamentários nas áreas de energia, transporte e telecomunicações, sem mencionarmos saneamento básico, saúde e educação, que constituem a chamada infra-estrutura social.

Na verdade, o poder público, no âmbito federal e dos Estados, não tem sido capaz de superar essa dificuldade. Na década de 80, os gastos públicos em infra-estrutura, como porcentagem do PIB ficaram abaixo da média dos anos 70, isto é, de uma média de 6% do PIB; os investimentos das estatais federais caíram para 2,5% na década de 80.

O déficit fiscal é assunto prioritário, que deverá ser equacionado através de ampla reforma no sistema tributário. O déficit de infra-estrutura, por sua vez, ainda não foi solucionado. Economistas, técnicos e especialistas defendem precedência à redução do déficit fiscal, quando a realidade, em termos econômicos, deveriam, igualmente, propugnar por uma expansão dos investimentos em infra-estrutura, uma vez que são ações compatíveis entre si, e não antagônicas, como se poderia supor. Em médio prazo, a estabilidade econômica e política dependem do desenvolvimento.

No atual quadro de escassez de recursos públicos, a continuidade na montagem da infra-estrutura nacional vai depender, enlarga escala, de um conjunto de fatores, dentro os quais se alinham:

1) criteriosa avaliação e destinação dos recursos orçamentários procurando-se dar ênfase aos setores críticos e evitar a sua pulverização.

2) realizar obras interrompidas cujo custo de interrupção, devido ao acúmulo de juros antes do projeto virar receita, onera sobremaneira os preços de insumos ou serviços fornecidos.

3) Impreender maior vigor em disciplina na administração de orçamento plurianual de investimentos, de modo a garantir, ano a ano, os custos de recursos compatíveis às necessidades dos setores de infra-estrutura.

4) manter uma política de preços e tarifas realistas, tendo por base custos competitivos das empresas públicas, segundo os princípios que regem os negócios do setor privado.

5) estimular a participação da iniciativa privada, de modo que assumam uma boa parcela de investimentos em infra-estrutura.

Para promover a sua ação empreendedora nessa nova área de negócio, é imprescindível a aprovação urgente de mecanismos legais e institucionais que lhe dê a segurança para realizar seus investimentos.

Neste particular, o Congresso Nacional assume o papel de especial importância nessa fase de grandes transformações institucionais, uma vez que está em suas mãos vedar o acesso da livre iniciativa ou promovê-lo, tornando-se co-responsável pela retomada do investimento e infra-estrutura.

6 - Desenvolver ações para captar recursos no exterior, principalmente junto aos organismos multilaterais de crédito, fundos mútuos de aplicadores institucionais, entre outros.

A expectativa, junto às instituições financeiras, como o Banco Mundial e o Banco Interamericano de Desenvolvimento, é que possam estender seus empréstimos à iniciativa privada na execução de projetos de infra-estrutura. Mas, para que tal aconteça, é importante o estabelecimento de um sistema de garantias, via bancos oficiais, como o BNDES, por exemplo.

É dentro desse contexto que a iniciativa privada aplaude a realização desse seminário que não se esgota em si, mas abre as perspectivas para um

debate mais amplo e permanente do que pode e deve ser feito, para resgatar e modernizar a infra-estrutura nacional.
Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos) - Sr. Presidente em exercício do Senado Federal nesse ato, Senador Dirceu Carneiro, Srs. Membros da Mesa Diretora:

O Seminário da Infra-estrutura Nacional, promovido pela Comissão de Infra-estrutura do Senado Federal, com o apoio do Ministério da Infra-estrutura, da Associação Brasileira das Indústrias Elétricas e Eletrônicas - ABINEE, da Associação Brasileira para o Desenvolvimento das Indústrias de Base - ABDIB, vem nesse instante, no final do seu encerramento, dizer que acreditamos ter cumprido os objetivos do evento, os quais eram: avaliar os impactos da falta de infra-estrutura sobre a economia; debater em profundidade o estado atual da infra-estrutura brasileira; buscar caminhos alternativos para a viabilização econômico-financeira da infra-estrutura brasileira sob o ponto de vista político, econômico, financeiro e social, buscar a integração plena com os responsáveis pelo desenvolvimento da infra-estrutura nacional, Executivo, Legislativo e os produtores da infra-estrutura, bem como junto aos organismos internacionais que sempre participaram do desenvolvimento da infra-estrutura nacional.

Nesse instante final deste encontro, em que durante dois dias debatemos todos os setores da infra-estrutura nacional mais carente, como no setor de transporte, da energia elétrica, de petróleo, gás, álcool, da siderurgia, das telecomunicações e da parte financeira, queremos, como Presidente desta Comissão e deste encontro, agradecer a participação de todos e, em especial, o apoio que recebemos com a presença dos Srs. Ministros de Estado que aqui compareceram, dentre eles: o Ministro da Infra-estrutura, Dr. João Santana; o Ministro da Economia, Embaixador Marcílio Marques Moreira; o Ministro da Marinha, Almirante Mário Cesar Flores; bem como dos Secretários Nacionais que fizeram os debates; dos Presidentes dos órgãos federais aqui presentes, dentre eles, o Dr. Eduardo Modilano, Presidente do BNDES; dos Diretores dos bancos internacionais que participaram desse evento: BID e BIRD; dos presidentes das entidades empresariais mais representativas do Brasil, em especial, fazendo referência ao Dr. Paulo Vallinão, Presidente da ABINEE, e o Dr. Aldo Narcisi, Presidente da ABDIB; dos Srs. Congressistas, da Câmara Federal e do Senado da República, que compareceram; e, em especial, também, agradecer aos debatedores, aos moderadores de debates e, também, aos funcionários que participaram do sucesso deste evento.

Queríamos, nesta oportunidade, dizer que este foi o primeiro passo para formação de um grupo Parlamentar de Defesa da Infra-estrutura Nacional. A partir de agora, prezados amigos e amigas aqui presentes, nesta Casa do Congresso Nacional, formou-se um grupo que vai trabalhar constantemente não só para prestigiar a infra-estrutura nacional, como também lutar pela imediata aprovação das leis e das emendas constitucionais, tão importantes para que a infra-estrutura do Brasil avance no sen-

tido de sua plena integração, com a nova mentalidade da sociedade mundial.

Nesta oportunidade, queremos agradecer, de todo o coração, a participação de todos, da imprensa, de toda a classe empresarial, política e social, que vieram ajudar-nos a fazer com que o Brasil encontre novos rumos para o desenvolvimento da sua infra-estrutura. Muito obrigado.

Nesse instante, passamos a palavra para o encerramento final, em nome do Presidente do Senado Federal, Senador Mauro Benevides, ao seu representante legal, o 1º Secretário da Mesa, Senador Dirceu Carneiro. (Palmas.)

O SR. DIRCEU CARNEIRO - Quero cumprimentar o Presidente deste fórum, Presidente da Comissão de Serviços e Infra-estrutura do Senado Federal, Senador Júlio Campos. Quero cumprimentar todas as autoridades que participaram, debatendo essas questões durante os dias do encontro e cumprimentar as senhoras e os senhores.

Eu gostaria de especificar que estamos saindo de um período em que se articulavam as reivindicações, os movimentos reivindicatórios para se equacionar as questões, a partir de um conceito de relação paternalista, historicamente instalado em nosso País.

Dadas modificações, as profundas transformações, quer de nível internacional, quer de nível nacional, a sociedade brasileira começa a compreender que não estamos uns de um lado e outros do outro lado do balcão, e que os processos acusatórios, os reivindicatórios paternalistas não levam mais à solução alguma. E este exemplo acaba de se concretizar aqui.

Onde o Legislativo, o Executivo e o setor produtivo, dinâmico da sociedade brasileira se encontram para discutir as suas questões, parece-me que este é o nível de maturidade de que todos desejamos alcançar. E, por isto, ele não pode ser um episódio que aconteça e amanhã se esqueça. Ele deve conter um mecanismo permanente para articular os setores, fazer com que as soluções surjam da inteligência, do exame e da articulação dos setores que se completam com cada um dando a sua parte, cumprindo a sua parcela.

Queremos cumprimentar os idealizadores deste empreendimento. Queremos cumprimentar os patrocinadores e os participantes deste encontro e que seguramente produziu, propôs e trouxe uma dimensão de maturidade na compreensão dos nossos problemas e, mais do que a compreensão, a formulação das suas soluções. De modo que, com essa visão otimista de que somos capazes de superar as nossas dificuldades, que somos capazes de identificar os nossos equívocos e corrigi-los e a cada dia que passar construir um País melhor, participamos, deste encontro e o encerramos, desejando que ele fique registrado como um primeiro passo, e que após este, permanentemente, se busque essa articulação e esse aprofundamento para o bem de nós todos e do nosso País.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Júlio Campos). Está encerrada a reunião. (Palmas.)

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

PREÇO DE ASSINATURA

(Inclusas as despesas de correio via terrestre)

SEÇÃO I (Câmara dos Deputados)

Semestral Cr\$ 70.000,00 até 31/3/92

SEÇÃO I (Senado Federal)

Semestral Cr\$ 70.000,00 até 31/3/92

J. avulso Cr\$ 500,00 até 31/3/92

Os pedidos devem ser acompanhados de cheque pagável em Brasília, Nota de Empenho ou Ordem de Pagamento pela Caixa Econômica Federal - Agência PAB-CEGRAF, conta corrente nº 920001-2, a favor do

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

Praça dos Três Poderes - Brasília - DF
CEP: 70160

Maiores informações pelos telefones (061) 311-3738 e 311-3728 na Supervisão de Assinaturas e Distribuição de Publicações - Coordenação de Atendimento ao Usuário.

Centro Gráfico do Senado Federal
Caixa Postal 07/1203
Brasília — DF

EDIÇÃO DE HOJE: 48 PÁGINAS