



DIÁRIO

República Federativa do Brasil

DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XLVII — Nº 158

QUINTA-FEIRA, 24 DE SETEMBRO DE 1992

BRASÍLIA — DF

SENADO FEDERAL

SUMÁRIO

1 — ATA DA 5ª REUNIÃO, EM 23 DE SETEMBRO DE 1992

1.1 — ABERTURA

1.1.1 — Comunicação da Presidência

— Inexistência de quorum para abertura da sessão.
— Convocação de sessão extraordinária a realizar-se hoje, às 18 horas, com Ordem do Dia que designa.

1.2 — ENCERRAMENTO

1.3 — EXPEDIENTE DESPACHADO

1.3.1 — Mensagens do Senhor Presidente da República

— Nºs 310 a 312/92 e 313/92 (nºs 595 a 597/92 e 603/92 na origem), restituindo autógrafos de projetos de lei sancionados.

— Nºs 314 a 316/92 (nºs 598 a 600/92 na origem), de agradecimentos de comunicações.

1.3.2 — Ofício

— Nº 110/92, da Liderança do PMDB, referente a indicação do Senador Ronan Tito, como titular, para integrar a Comissão Parlamentar de Inquérito, destinada a apurar denúncias de irregularidades cometidas em Fundos de Pensões de Estatais e na Petrobrás, em substituição ao Senador Alfredo Campos.

1.3.3 — Requerimento

— Nº 712/92, de autoria do Senador Pedro Simon, solicitando a inclusão em Ordem do Dia do Projeto de Lei do Senado nº 111/92, que dispõe sobre a nomeação dos Presidentes das Instituições Financeiras Oficiais de Crédito do Governo Federal.

2 — ATA DA 187ª SESSÃO, EM 23 DE SETEMBRO DE 1992

2.1 — ABERTURA

2.2 — EXPEDIENTE

2.2.1 — Ofícios do Sr. 1º Secretário da Câmara dos Deputados

— Nº 219/92, comunicando o arquivamento do Projeto de Lei do Senado nº 59/88, que dispõe sobre a prorrogação do prazo de vigência dos incentivos fiscais para empreendimentos instalados até 24 de dezembro de 1985, nas áreas de atuação da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia-SUDAM, e Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste-SUDENE.

— Nº 220/92, comunicando o arquivamento do Projeto de Lei do Senado nº 63/85, que isenta do Imposto sobre Produtos Industrializados o material fotográfico nacional.

2.2.2 — Pareceres

Referentes às seguintes matérias:

— Mensagem nº 297/92, do Senhor Presidente da República, submetendo à aprovação do Senado o nome do Sr. Adhemar Ferreira Maciel, para exercer o cargo de Ministro do Superior Tribunal de Justiça.

— Mensagem nº 298/92, do Senhor Presidente da República, submetendo à aprovação do Senado Federal, o nome do Sr. Indalécio Gomes Neto, para compor o Tribunal Superior do Trabalho.

2.2.3 — Requerimentos

— Nº 713/92, de autoria do Senador Pedro Simon, solicitando que seja encaminhado ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social-BNDES, através do Ministro da Economia, Fazenda e Planejamento, pedido de informações relacionados com o processo de privatização da Ultrafértil.

— Nº 714/92, de autoria do Senador Marco Maciel, solicitando licença, nos dias 24 e 25 de setembro em curso.
Aprovado.

EXPEDIENTE

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

MANOEL VILELA DE MAGALHÃES
Diretor-Geral do Senado Federal
AGACIEL DA SILVA MAIA
Diretor Executivo

CARLOS HOMERO VIEIRA NINA
Diretor Administrativo

LUIZ CARLOS BASTOS
Diretor Industrial

FLORIAN AUGUSTO COUTINHO MADRUGA
Diretor Adjunto

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Impresso sob responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

Semestral Cr\$ 70.000,00

Tiragem 1.200 exemplares

— Nº 715/92, de autoria do Senador Garibaldi Alves Filho, solicitando que seja justificada a sua ausência dos trabalhos da Casa no período de 1º a 30 do corrente mês. **Aprovado.**

2.2.4 — Comunicações da Presidência

— Recebimento do Ofício nº S/40/92, da Prefeitura Municipal de Cuiabá, Estado do Mato Grosso, solicitando autorização para contratar operação de crédito, para os fins que especifica.

— Referente aos Projetos de Resolução nºs 61 a 62/92, que se encontram em fase de recebimento de emendas perante a Mesa e não perante a Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, conforme publicação no espelho da Ordem do Dia.

2.3 — ORDEM DO DIA

— Requerimento nº 712/92, de autoria do Senador Pedro Simon, solicitando a inclusão em Ordem do Dia, do Projeto de Lei do Senado nº 111/92, que dispõe sobre a nomeação dos Presidentes das Instituições Financeiras Oficiais de Crédito do Governo Federal. **Aprovado.**

— Parecer nº 269/92, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre a Mensagem nº 258/92 (nº 266/92, na origem), pela qual o Senhor Presidente da República submete à deliberação do Senado a escolha do Sr. José Calixto Ramos, para ser reconduzido ao cargo de Ministro Classista Temporário, representante dos trabalhadores, junto ao Tribunal Superior do Trabalho, para o triênio de 1992 a 1995, na vaga decorrente do término da sua investidura. **Apreciação adiada por falta de quorum.**

— Parecer nº 270/92, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre a Mensagem nº 259/92 (nº 267/92, na origem), pela qual o Senhor Presidente da República submete à deliberação do Senado a escolha do Sr. José Francisco da Silva, para ser reconduzido ao cargo de Ministro Classista Temporário, representante dos trabalhadores, junto ao Tribunal Superior do Trabalho, para o triênio de 1992 a 1995, na vaga decorrente do término da sua investidura. **Apreciação adiada por falta de quorum.**

— Parecer nº 274/92, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre a Mensagem nº 260/92 (nº 268/92, na origem), pela qual o Senhor Presidente da República submete à deliberação do Senado a escolha do Sr. Afonso Celso Moraes de Souza Carmo, para ser reconduzido ao cargo de Ministro Classista Temporário, representante dos empregadores, junto ao Tribunal Superior do Trabalho, para o triênio de 1992 a 1995, na vaga decorrente do término de sua investidura. **Apreciação adiada por falta de quorum.**

— Parecer nº 275/92, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre a Mensagem nº 261/92 (nº 269/92, na origem), pela qual o Senhor Presidente da República submete à deliberação do Senado a escolha do Sr. Osório Coelho Guimarães Filho, para ser reconduzido ao cargo de Suplente de Ministro Classista Temporário, representante dos empregadores, junto ao Tribunal Superior do Trabalho, para o triênio de 1992 a 1995, na vaga decorrente do término de sua investidura. **Apreciação adiada por falta de quorum.**

— Parecer da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional sobre a Mensagem nº 246/92 (nº 255/92, na origem), pela qual o Senhor Presidente da República submete à deliberação do Senado a escolha do Sr. Félix Baptista de Faria, Ministro de Primeira Classe, da Carreira de Diplomata, para, cumulativamente com o cargo de Embaixador do Brasil junto à República do Senegal, exercer o cargo de Embaixador do Brasil junto à República Islâmica da Mauritânia. **Apreciação adiada por falta de quorum.**

2.3.1 — Discursos após a Ordem do Dia

SENADOR CÉSAR DIAS — Regozijo pela aprovação do Estatuto da Associação dos Membros dos Tribunais de Contas do Brasil — ATRICON, durante a realização da 27ª Reunião do Conselho Dirigente, em Caldas Novas, no período de 23 a 26 de agosto de 1992.

SENADOR ESPERIDIÃO AMIN — Homenagem ao trabalho desenvolvido por professores e alunos da Universidade Federal de Santa Catarina — UFSC, durante o XVIII Encontro Nacional de Estudantes de Adminis-

tração — ENEAD, realizado em Goiânia, de 27 a 31 de julho do corrente.

SENADOR JUTAHY MAGALHÃES — Considerações a respeito dos fatores que contribuíram para os elevados saldos comerciais do País.

2.3.2 — Designação da Ordem do Dia da próxima sessão

2.4 — ENCERRAMENTO

3 — ATO DA COMISSÃO DIRETORA

— Nº 25, de 1992

4 — CONSELHO DE SUPERVISÃO DO CEGRAF

— ATA DA 176ª REUNIÃO

5 — ATAS DE COMISSÃO

6 — MESA DIRETORA

7 — LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS

8 — COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

Ata da 5ª Reunião, em 23 de setembro de 1992

2ª Sessão Legislativa Ordinária, da 49ª Legislatura

Presidência do Sr. Chagas Rodrigues

ÀS 14 HORAS E 30 MINUTOS, ACHAM-SE PRESENTES OS SRS. SENADORES:

Albano Franco — Alexandre Costa — Alfredo Campos — Antonio Mariz — César Dias — Chagas Rodrigues — Cid Saboia de Carvalho — Coutinho Jorge — Dirceu Carneiro — Divaldo Suruagy — Elcio Álvares — Enéas Faria — Esperidião Amin — Eptácio Cafeteira — Francisco Rollemberg — Gerson Camata — Henrique Almeida — Hugo Napoleão — Humberto Lucena — Hydekel Freitas — Iram Saraiva — Irapuan Costa Júnior — João França — João Rocha — Josaphat Marinho — José Eduardo — José Fogaça — José Richa — Júnia Marise — Jutahy Magalhães — Lourenberg Nunes Rocha — Lourival Baptista — Lucídio Portella — Magno Bacelar — Mansueto de Lavor — Marco Maciel — Mário Covas — Maurício Corrêa — Mauro Benevides — Meira Filho — Moisés Abrão — Nelson Carneiro — Nelson Wedekin — Ney Maranhão — Odacir Soares — Onofre Quinan — Pedro Simon — Rachid Saldanha Derzi — Raimundo Lira — Ronaldo Aragão — Ronan Tito — Ruy Bacelar — Valmir Campeão.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — A lista de presença acusa o comparecimento de 52 Srs. Senadores. Não há, entretanto, em plenário, o quorum regimental para abertura da sessão.

Nos termos do art. 155, § 2º, do Regimento Interno, o expediente que se encontra sobre a mesa será despachado pela Presidência, independentemente de leitura.

Nestas condições, vou encerrar a presente reunião, convocando os Srs. Senadores para uma sessão extraordinária a realizar-se hoje, às 18 horas, com a seguinte

ORDEM DO DIA

— 1 —

REQUERIMENTO Nº 712, DE 1992

Votação, em turno único, do Requerimento nº 712, de 1992, de autoria do Senador Pedro Simon, solicitando, nos termos do art. 172, I, do Regimento Interno, a inclusão, em

Ordem do Dia, do Projeto de Lei do Senado nº 111, de 1992, de sua autoria, que “dispõe sobre a nomeação dos Presidentes das Instituições Financeiras Oficiais de Crédito do Governo Federal”.

— 2 —

MENSAGEM Nº 258, DE 1992

Escolha de Autoridade

Discussão, em turno único, do Parecer nº 269, de 1992, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre a Mensagem nº 258, de 1992 (nº 266/92, na origem), de 9 de julho do corrente ano, pela qual o Senhor Presidente da República submete à deliberação do Senado a escolha do Senhor José Calixto Ramos, para ser reconduzido ao cargo de Ministro Classista Temporário, representante dos trabalhadores, junto ao Tribunal Superior do Trabalho, para o triênio de 1992 a 1995, na vaga decorrente do término da sua investidura.

— 3 —

MENSAGEM Nº 259, DE 1992

Escolha de Autoridade

Discussão, em turno único, do Parecer nº 270, de 1992, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre a Mensagem nº 259, de 1992 (nº 267/92, na origem), de 9 de julho do corrente ano, pela qual o Senhor Presidente da República submete à deliberação do Senado a escolha do Senhor José Francisco da Silva, para ser reconduzido ao cargo de Ministro Classista Temporário, representante dos trabalhadores, junto ao Tribunal Superior do Trabalho, para o triênio de 1992 a 1995, na vaga decorrente do término da sua investidura.

— 4 —

MENSAGEM Nº 260, DE 1992

Escolha de Autoridade

Discussão, em turno único, do Parecer nº 274, de 1992, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre a Mensagem nº 260, de 1992 (nº 268/92, na origem), de 9 de julho do corrente ano, pela qual o Senhor Presidente da República submete à deliberação do Senado a escolha do Senhor

Afonso Celso Moraes de Sousa Carmo, para ser reconduzido ao cargo de Ministro Classista Temporário, representante dos empregadores, junto ao Tribunal Superior do Trabalho, para o triênio de 1992 a 1995, na vaga decorrente do término de sua investidura.

— 5 —

MENSAGEM Nº 261, DE 1992
Escolha de Autoridade

Discussão, em turno único, do Parecer nº 275, de 1992, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre a Mensagem nº 261, de 1992 (nº 269/92 na origem), de 9 de julho do corrente ano, pela qual o Senhor Presidente da República submete à deliberação do Senado a escolha do Senhor Osório Coelho Guimarães Filho, para ser reconduzido ao cargo de Suplente de Ministro Classista Temporário, representante dos empregadores, junto ao Tribunal Superior do Trabalho, para o triênio de 1992 a 1995, na vaga decorrente do término de sua investidura.

— 6 —

MENSAGEM Nº 246, DE 1992
Escolha de Chefe
de Missão Diplomática

Discussão, em turno único, do Parecer da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, sobre a Mensagem nº 246, de 1992 (nº 255/92, na origem), de 30 de junho do corrente ano, pela qual o Senhor Presidente da República submete à deliberação do Senado a escolha do Senhor Félix Baptista de Faria, Ministro de Primeira Classe, da Carreira de Diplomata, para, cumulativamente com o cargo de Embaixador do Brasil junto à República do Senegal, exercer o cargo de Embaixador do Brasil junto a República Islâmica da Mauritânia.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Está encerrada a reunião.

(Levanta-se a reunião às 15 horas.)

EXPEDIENTE DESPACHADO

MENSAGENS DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Restituindo autógrafos de Projetos de Lei sancionados:

Nº 310, de 1992 (nº 595/92, na origem), de 17 do corrente mês, referente ao Projeto de Lei nº 14, de 1992-CN, que autoriza o Poder Executivo a abrir ao Orçamento Fiscal da União crédito suplementar no valor de Cr\$2.173.984.000,00, para os fins que especifica, transformado na Lei nº 8.461, de 17 de setembro de 1992;

Nº 311, de 1992 (nº 596/92, na origem), de 17 do corrente mês, referente ao Projeto de Lei nº 15, de 1992-CN, que

autoriza o Poder Executivo a abrir ao Orçamento Fiscal da União crédito especial até o limite de Cr\$806.709.000,00, para os fins que especifica, transformado na Lei nº 8.462, de 17 de setembro de 1992;

Nº 312, de 1992 (nº 597/92, na origem), de 17 do corrente mês, referente ao Projeto de Lei nº 16, de 1992-CN, que autoriza o Poder Executivo a abrir ao Orçamento Fiscal da União crédito suplementar no valor de Cr\$2.631.561.000,00, para os fins que especifica, transformado na Lei nº 8.463, de 17 de setembro de 1992; e

Nº 313, de 1992 (nº 603/92, na origem), de 17 do corrente mês, referente ao Projeto de Lei nº 18, de 1992-CN, que autoriza o Poder Executivo a abrir ao Orçamento Federal da União crédito suplementar até o limite de Cr\$107.238.000,00, para os fins que especifica, transformado na Lei nº 8.464, de 17 de setembro de 1992.

MENSAGENS DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

De agradecimento de Comunicações:

Nº 314, de 1992 (nº 598/92, na origem), de 17 do corrente mês, referente a Mensagem nº 39-CN, de 1992;

Nº 315, de 1992 (nº 599/92, na origem), de 17 do corrente mês, referente à aprovação da matéria constante da Mensagem nº 175-SM, de 1992; e

Nº 316, de 1992 (nº 600/92, na origem), de 17 do corrente mês, referente à aprovação da matéria constante da Mensagem nº 176-SM, de 1992.

Of. nº 110/92 — GLPMDB

Brasília, 22 de setembro de 1992.

Exmº Senhor

Senador Mauro Benevides

DD. Presidente do Senado Federal

Nesta

Senhor Presidente,

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência a indicação do Senhor Senador Ronan Tito, como titular, para integrar a Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a apurar denúncias de irregularidades cometidas em fundos de Pensões de Estatais e na Petrobrás, em substituição ao Senhor Senador Alfredo Campos.

Ao ensejo renovo a Vossa Excelência os protestos de elevada estima e distinta consideração. — Senador **Humberto Lucena**, Líder do PMDB.

REQUERIMENTO Nº 712, DE 1992

Excelentíssimo Senhor Presidente do Senado Federal
Senador Mauro Benevides

Requeiro a Vossa Excelência, nos termos do art. 172, inciso I do Regimento Interno do Senado Federal, a inclusão na Ordem do Dia, do Projeto de Lei do Senado nº 111, de 1992, que “Dispõe sobre a nomeação dos Presidentes das Instituições Financeiras Oficiais de Crédito do Governo Federal”, em virtude de haver expirado o prazo de tramitação do mesmo na Comissão de Assuntos Econômicos.

Sala das Sessões, 23 de setembro de 1992. — Senador **Pedro Simon**.

Ata da 187ª Sessão, em 23 de setembro de 1992

2ª Sessão Legislativa Ordinária, da 49ª Legislatura

- EXTRAORDINÁRIA -

Presidência do Sr. Mauro Benevides

ÀS 18 HORAS, ACHAM-SE PRESENTES OS SRS. SENADORES:

Albano Franco – Alexandre Costa – Alfredo Campos – Antonio Mariz – Carlos De'Carli – César Dias – Chagas Rodrigues – Cid Sabóia de Carvalho – Coutinho Jorge – Dirceu Carneiro – Divaldo Suruagy – Elcio Álvares – Enéas Faria – Esperidião Amin – Epitácio Cafeteira – Francisco Rollemberg – Gerson Camata – Henrique Almeida – Hugo Napoleão – Humberto Lucena – Hydekél Freitas – Iram Saraiya – Irapuan Costa Júnior – João Calmon – João França – João Rocha – Josaphat Marinho – José Eduardo – José Fogaça – José Richa – José Sarney – Júnia Marise – Jutahy Magalhães – Louremberg Nunes Rocha – Lucídio Portella – Magno Bacelar – Mansueto de Lavor – Marco Maciel – Mário Covas – Maurício Corrêa – Mauro Benevides – Meira Filho – Moisés Abrão – Nelson Carneiro – Nelson Wedekin – Ney Maranhão – Odacir Soares – Onofre Quinan – Pedro Simon – Rachid Saldanha Derzi – Raimundo Lira – Ronaldo Aragão – Ronan Tito – Ruy Bacelar – Valmir Campelo.

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — A lista de presença acusa o comparecimento de 55 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

O Sr. 1º Secretário procederá à leitura do Expediente.

É lido o seguinte

EXPEDIENTE

OFÍCIOS DO PRIMEIRO SECRETÁRIO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

Nº 219/92, de 23 do corrente, comunicando o arquivamento do Projeto de Lei do Senado nº 59, de 1988, de autoria do Senador Marco Maciel (nº 4.576/90, naquela Casa), que dispõe sobre a prorrogação do prazo de vigência dos incentivos fiscais para empreendimentos instalados até 24 de dezembro de 1985, nas áreas de atuação da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia — SUDAM, e Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste — SUDENE.

Nº 220/92, de 23 do corrente, comunicando o arquivamento do Projeto de Lei do Senado nº 63, de 1985, de autoria do Senador Jorge Kalume (nº 8.596/86, naquela Casa), que isenta do Imposto sobre Produtos Industrializados o material fotográfico nacional.

PARECERES

PARECER Nº 299, DE 1992

Da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre a Mensagem nº 297, de 1992, do Senhor Presidente da República, submetendo à aprovação do Senado Federal, o nome do Sr. Adhemar Ferreira Maciel, para exercer o cargo de Ministro do Superior Tribunal de Justiça.

A Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, em votação secreta realizada em 23-9-92, apreciando o relatório apresentado pelo Sr. Senador Maurício Corrêa (em anexo ao parecer), sobre a Mensagem nº 297, de 1992, do Senhor Presidente da República, opina pela aprovação da escolha do Senhor Adhemar Ferreira Maciel, para exercer o cargo de Ministro do Superior Tribunal de Justiça.

Sala das Comissões, 23 de setembro de 1992. — Nelson Carneiro, Presidente — Cid Sabóia, Relator — Jutahy Magalhães — Elcio Álvares — Júnia Marise — Maurício Corrêa — Alfredo Campos — César Dias — Josaphat Marinho — Francisco Rollemberg — Amir Lando — José Eduardo.

RELATÓRIO

Da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre a Mensagem Presidencial nº 297, de 1992, (Mensagem nº 570, de 4-9-92, na origem), submetendo à aprovação do Senado Federal, o nome do Dr. Adhemar Ferreira Maciel para compor o Superior Tribunal de Justiça, na vaga decorrente da aposentadoria do Ministro Carlos Augusto Thibau Guimarães.

Relator: Senador Maurício Corrêa

O Senhor Presidente da República, pela Mensagem nº 297, de 1992 (Mensagem nº 570, de 4-9-92, na origem), submete à aprovação do Senado Federal, o nome do Dr. Adhemar Ferreira Maciel, Juiz do Tribunal Regional Federal da 1ª Região, com sede em Brasília-DF, para exercer o cargo de Ministro do Superior Tribunal de Justiça, na vaga decorrente da aposentadoria do Ministro Carlos Augusto Thibau Guimarães.

Estabelece o art. 52, inciso III, alínea a da Constituição Federal, combinado com o parágrafo único, in fine, e seu inciso I, do art. 104, a competência privativa do Senado Federal para aprovar previamente, por voto secreto, após arguição pública, a escolha dos Ministros para o Superior Tribunal de Justiça.

De acordo com o *curriculum vitae* que acompanha a Mensagem Presidencial, o Doutor Adhemar Ferreira Maciel nasceu em Patos de Minas, Estado de Minas Gerais, em 28 de dezembro de 1928, filho de Noé Ferreira da Silva e de Da. Affonsina Maciel da Silva.

Diplomou-se Bacharel em Direito pela Universidade Federal de Minas Gerais, turma de 1960.

Dos mais destacados magistrados da Justiça Federal, desempenhou funções e cargos públicos a seguir enumerados:

Juiz do Tribunal Regional da 1ª Região — desde 1989.

Juiz Substituto do Tribunal Regional Eleitoral do Distrito Federal — 1991.

Ministro Substituto do Superior Tribunal de Justiça por ocasião do afastamento do Ministro Carlos Mário Velloso — outubro/novembro 1989.

Presidente da 3ª Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região — 1989 a 1991

Presidente da 2ª Seção do Tribunal Regional Federal da 1ª Região — 1989 a 1991.

Presidente da Comissão de Regimento Interno do Tribunal Regional Federal da 1ª Região.

Diretor da Revista do Tribunal Federal da 1ª Região.

Presidente da Comissão Examinadora do Concurso de Juiz Federal Substituto da 1ª Região.

Juiz Federal — Seção Judiciária de Minas Gerais — 1980 a 1989.

Diretor do Foro da Seção Judiciária de Minas Gerais, por três períodos.

Juiz-Membro (efetivo) do Tribunal Regional Eleitoral de Minas Gerais.

Juiz Federal — Seção Judiciária de Goiás — 1976 a 1979.

Diretor do Foro da Seção Judiciária de Goiás.

Juiz-Membro (efetivo) do Tribunal Regional Eleitoral de Goiás.

Juiz Federal Substituto — Seção Judiciária do Distrito Federal — 1978 a 1979.

No exercício do magistério, merecem ser salientadas as atividades seguintes:

Professor da Universidade de Brasília — Brasília — 1992.

Professor da Faculdade de Direito Milton Campos — Belo Horizonte — 1984 a 1989.

Professor da Faculdade de Direito da Universidade Católica de Goiás — Goiânia — 1978.

Professor de Direito da Faculdade de Sete Lagoas — Sete Lagoas — 1974.

Participou de inúmeros congressos, seminários, simpósios e conferências sobre variados temas jurídicos, apresentando e defendendo teses ou proferindo palestras como expositor, debatedor ou conferencista.

Dentre os artigos de sua autoria, publicados em revistas jurídicas, devem ser mencionados:

“Observações sobre a Liminar no Mandado de Segurança”

Revista dos Tribunais nº 547/22; **Revista Forense** nº 264/85; **Ajuris**;

Mandados de Segurança e de Injunção — Saraiva — 1990 — p. 231 e seguintes.

“Observações sobre a Autoridade Coatora no Mandado de Segurança”

Revista de Processo nº 49; **Revista Brasileira de Direito Processual** nº 55;

Revista Trimestral de Jurisprudência dos Estados, vol. 50; **Revista Jurídica Mineira** nº 38, Mandados de Segurança

e de Injunção — Saraiva — 1990 — p. 167 e seguintes.

“Mandado de Injunção e Inconstitucionalidade por Omissão”

Revista Jurídica — ano XXXVI — nº 135 — p. 5 e seguintes; **Revista de Informação Legislativa do Senado Federal** — ano 26 — nº 101 — p. 115 e seguintes; **Revista Trimestral de Jurisprudência dos Estados** vol. 60;

Mandados de Segurança e Injunção — Saraiva — 1990 — p. 363 e seguintes.

“Observações sobre os Tribunais Regionais Federais”

Revista de Informação Legislativa do Senado Federal — ano 27 — nº 107 — p. 131 e seguintes; **Revista Jurídica** — ano XXXVIII — nº 153 — p. 5 e seguintes; Recursos no Superior Tribunal de Justiça, Saraiva, 1991 — Coordenação do Ministro Sálvio de Figueiredo Teixeira, p. 291 e seguintes.

“O Mandado de Segurança na Constituição de 1988”

Revista da Ajufe — Cartilha Jurídica nº 1 do Tribunal Regional Federal da 1ª Região.

“A Nossa Primeira Constituição Republicana à Luz do Direito Comparado”

Cartilha Jurídica nº 2 do Tribunal Regional Federal da 1ª Região.

Revista de Direito Público nº 100, em homenagem ao Ministro Seabra Fagundes.

“Constituição: Lição Americana”

Revista de Informação Legislativa do Senado Federal nº 91.

“As Eleições Municipais de 1988”

Revista de Informação Legislativa do Senado Federal nº 99.

“Apanhado sobre a Constituição e a Suprema Corte dos Estados Unidos”

Revista de Direito Público nº 73.

“Partidos Políticos: propaganda eleitoral”

Revista de Direito Público nº 82.

“Apanhado sobre a Constituição e a Suprema Corte dos Estados Unidos”

Revista da Associação dos Magistrados Mineiros, volume 6.

“Enfraquecimento da Constituição”

Cadernos de Direito Constitucional e Eleitoral nº 2 — SP.

“A Igual Proteção da Lei”

Revista da Ajufe nº 21.

“Due process e Fiança”

Revista da Ajufe nº 20.

“A Suprema Corte: O Terceiro Homem”

Revista da Ajufe nº 20

“Mídia e Democracia”

Revista da Ajufe nº 21

“A Prisão na Constituição”

Revista da Ajufe nº 21

“Descumprimento da Ordem Judicial”

Revista Jurídica — ano XXXVII — nº 144 — p. 26 e seguintes;

Revista da Ajufe — Edição Nacional, agosto 1990.

Também de sua lavra, dezenas de artigos versando sobre matérias jurídicas foram publicadas em jornais de grande circulação no País, tais como: **O Estado de S. Paulo** (São Paulo), **Estado de Minas** (Minas Gerais), **Correio Braziliense** (Brasília-DF), e **O Povo** (Ceará)

Pelos seus inquestionáveis méritos, ao Dr. Adhemar Ferreira Maciel foram conferidas as seguintes condecorações:

Medalha da Inconfidência.

Condecorado pelo então Governador Tancredo Neves — Ouro Preto — 1986.

Medalha Comemorativa da OAB — Brasília — 1990.

Medalha "Ministro Nelson Hungria".

Tribunal Regional Federal da 1ª Região — Brasília — 1990.

Medalha "O Pacificador".

Exército Brasileiro — Brasília — 1991.

Ordem do "Mérito Brasília" — Comendador — ano — 1992.

Ordem do Mérito "Forças Armadas" — Comendador — Brasília — 1992.

Ordem do "Mérito Militar" — Cavaleiro — Brasília — 1992.

É membro do Instituto dos Advogados de Minas Gerais, do Instituto de Direito Processual (Belo Horizonte) e do Instituto Brasileiro de Direito Processual (São Paulo).

Diante desses dados biográficos que bem revelam a plena qualificação para o exercício da magistratura superior a que ora se habilita, dúvida não remanesce de que o indicado preenche os requisitos constitucionais.

Em face da natureza da matéria ora trazida à apreciação, não cabe aduzir outras considerações no âmbito do presente relatório.

Sala das Comissões, 23 de setembro de 1992. — **Maurício Corrêa**, Relator — **Nelson Carneiro**, Presidente.

PARECER Nº 300, DE 1992

Da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre a Mensagem nº 298, de 1992, do Senhor Presidente da República, submetendo à aprovação do Senado Federal, o nome do Sr. Indalécio Gomes Neto, para compor o Tribunal Superior do Trabalho.

A Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, em votação secreta realizada em 23-9-92, apreciando o relatório apresentado pelo Sr. Senador José Eduardo (em anexo ao parecer), sobre a Mensagem nº 298, de 1992, do Senhor Presidente da República, opina pela Aprovação da escolha do Senhor Indalécio Gomes Neto, para exercer o cargo de Ministro Togado do Tribunal Superior do Trabalho.

Sala das Comissões, 23 de setembro de 1992. — **Nelson Carneiro**, Presidente, **Maurício Corrêa**, Relator — **Cid Sabóia** — **Alfredo Campos** — **Esperidião Amin** — **Amir Lando** — **Élcio Álvares** — **Júnia Marise** — **César Dias** — **Jutahy Magalhães** — **José Eduardo** — **Josaphat Marinho** — **Francisco Rollemberg**.

Da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania sobre a Mensagem nº 298, de 1992 (nº 571 de 4-9-92, na origem), do Senhor Presidente da República, submetendo à apreciação do Senado Federal o nome do Dr. Indalécio Gomes Neto, Juiz Togado do Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, com sede em Curitiba, no Paraná, para compor o Tribunal Superior do Trabalho, no cargo de Ministro Togado, em vaga decorrente da aposentadoria do Ministro Marco Aurélio Giacomini.

Relator: Senador José Eduardo

O Excelentíssimo Senhor Presidente da República submete à apreciação do Senado Federal o nome do Dr. Indalécio Gomes Neto, Juiz Togado do Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, com sede em Curitiba, no Estado do Paraná,

para compor o Tribunal Superior do Trabalho, no cargo de Ministro Togado, na vaga decorrente da aposentadoria do Ministro Marco Aurélio Giacomini.

A Mensagem Presidencial se fundamenta no parágrafo 1º, *in fine*, do art. 111 da Constituição Federal, e encaminha o "Curriculum Vitae" do credenciado, qual seja:

1. IDENTIFICAÇÃO

1.1. Dados Pessoais

Nome: Indalécio Gomes Neto

Nacionalidade: Brasileira

Naturalidade: São Francisco de Paula (RS)

Nascimento: 23 de fevereiro de 1941

Filiação: Assis Brasileiro Netto e Benta Gomes Vallim Neto

Residência: Rua Pedro Demeterco, 82 — Jardim das Américas — CEP 81530-320 — Curitiba (PR)

Telefone: (041) 266-4409

1.2. Função: Juiz do Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região

Endereço: Avenida Vicente Machado, 147 — 6º andar — CEP 80420-010 — Curitiba — (PR)

Telefone: (041) 322-1881 Ramais 238/239

Telex: (041) 5529

Fax: (041) 225-4835 e 223-1340

1.3. Dados de Identificação

Cédula de Identidade: RG 453.481 (SSP-SC)

Cadastro de Pessoas Físicas: 038-504-710-04

Título de Eleitor: 219.419 — 3ª Zonal — 473ª Seção

Carteira de Reservista: 12.697-c

2. Formação Pré-Universitária

2.1. Curso Primário: Ginásio N. S. Auxiliadora (Canela/RS)

2.2. Curso Ginásial: Colégio Estadual Cristóvão de Mendonça (Caxias do Sul/RS)

2.3. Curso Colegial: Escola Técnica de Comércio e Colégio N. S. do Carmo (Caxias do Sul/RS)

3. Formação Universitária

3.1. Graduação Superior

Bacharel em Direito pela Universidade de Caxias do Sul

3.2. Especialização, Aperfeiçoamento e Extensão Universitárias

Curso de Especialização em Filosofia do Direito, pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná.

Curso de Aperfeiçoamento e Extensão Universitária em Metodologia de Ensino Superior, pela Faculdade de Direito de Curitiba.

Curso Intensivo de Direito Processual Civil, ministrado pelo Professor Adolfo Gelsi Bidarts, da Faculdade de Direito e Ciências Sociais da Universidade da República do Uruguai, promovido pelo Departamento de Direito Civil e Processual Civil da Universidade Federal do Paraná.

4. Expansão Cultural

4.1. I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI e XII Encontros de Juizes do Trabalho da 9ª Região, promovidos pelo Tribunal Regional do Trabalho e pela Associação dos Magistrados do Trabalho da 9ª Região da Justiça do Trabalho, com apresentação de teses jurídicas e/ou proferindo conferências

4.2. Jornada Latino-Americana de Direito do Trabalho, promovida pelo Instituto Latino-Americano de Derecho del Trabajo y La Seguridad Social e pela Faculdade de Direito de Blumenau

4.3. I Seminário Latino-Americano de Direito do Trabalho, promovido pela Faculdade de Direito da Universidade de Passo Fundo, Instituto Latino-Americano del Derecho del Trabajo e de La Seguridad Social e pelo Instituto dos Advogados do Rio Grande do Sul

4.4. I Congresso Internacional de Direito do Trabalho do Paraná

4.5. I Encontro Estadual da Magistratura, patrocinado pela Associação dos Magistrados do Paraná

4.6. Simpósio Nacional da Magistratura, patrocinado pela Associação dos Magistrados Brasileiros e promovido pela Associação dos Magistrados do Paraná

4.7. I Encontro dos Magistrados da Justiça do Trabalho, promovido pelo Tribunal Superior do Trabalho, em Brasília/DF

4.8. Congresso Internacional sobre Justiça do Trabalho, promovido pelo Tribunal Superior do Trabalho, em Brasília/DF

5. Atividades Didáticas

5.1. No magistério superior: Curso de Graduação e Direito, na disciplina "Direito do Trabalho Comparado", na Faculdade de Direito de Curitiba, desde 1979, atualmente licenciado.

5.2. Escola da Magistratura do Estado do Paraná.

6. Atividades Profissionais

6.1. Ex-advogado

6.2. Juiz do Trabalho Substituto, empossado em 27-9-71, nomeado por decreto do Presidente da República, publicado no DOU em 17-9-71, após aprovação em concurso público

6.3. Juiz do Trabalho Presidente da Junta de Conciliação e Julgamento, promovido por merecimento, através de decreto do Presidente da República, publicado no DOU em 1º-8-74, tendo jurisdicionado as JCs de Blumenau, Brusque, Tubarão e Criciúma (SC). Presidiu a 1ª JCI de Curitiba, no período de 22-10-76 a 9-12-81

6.4. Juiz Togado do Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, promovido por merecimento, através de decreto do Presidente da República, publicado no DOU em 26-11-81

6.5. Ex-Membro da Comissão da Revista do TRT da 9ª Região.

6.6. Ex-presidente da Associação dos Magistrados do Trabalho da 9ª Região (AMATRA-IX), no período compreendido entre junho/78 e junho/79

6.7. Ex-membro da Comissão de Regimento Interno do TRT-9ª Região

6.8. Vice-Presidente do Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, no período de 8-12-88 a 13-9-89, eleito pelos membros do TRT

6.9. Presidente em exercício (interino) do TRT da 9ª Região, no período de 14-9-87 a 10-10-89, em razão da aposentadoria do então titular da presidência

6.10. Presidente do Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, de 11-10-89 a 9-10-91, eleito pelos membros do TRT

6.11. Membro da Comissão de Informática do TRT da 9ª Região, desde outubro de 1991

6.12. Convocação para atuar perante o Tribunal Superior do Trabalho, em decorrência da aposentadoria do Ministro Marco Aurélio Guimarães, desde maio de 1992

7. Palestras Proferidas

7.1. Instituto dos Advogados do Paraná

7.2. Subseção da OAB-PR de Cornélio Procopio

7.3. Aula proferida no Curso de Extensão Universitária de Direito do Trabalho, promovido pelo Departamento de Direito Privado da Faculdade de Direito da Universidade Federal do Paraná, em 21 de março de 1985

7.4. Palestra proferida em Simpósio promovido pelo Tribunal Superior do Trabalho e pela Jurua Editora, em 1º de maio de 1991, em Brasília, sobre "Aposentadoria por Tempo de Serviço"

7.5. Palestra proferida no 1º Ciclo de Estudos da Escola Nacional da Magistratura, em 1992, sobre "Medidas Cautelares Inominadas"

7.6. Participação, como debatedor, nos Congressos promovidos pela LTr Editora, nos anos de 1990 e 1991, em São Paulo/SP

8. Artigos Doutrinários Publicados

8.1. "Do Direito Internacional", in Revista LTr nº 44, São Paulo, 1980

8.2. "Trabalhador Rural Interpretação do artigo 233, da Constituição Federal", in Revista LTr 53-2, São Paulo, 1989

8.3. "A Nova Lei que Dispõe sobre a Cobrança Judicial da Dívida Ativa da Fazenda Pública e Sua Repercussão no Processo de Execução Trabalhista", in Trabalho em Revista, Ed. Decisorio Trabalhista, Curitiba, 1983

8.4. "O Juiz e os Princípios que Caracterizam o Processo Oral", in Revista do TRT da 9ª Região, Curitiba, 1980

8.5. "Elementos de Direito Comparado em Torno das Relações Coletivas de Trabalho", in Revista do TRT da 9ª Região Curitiba, 1981

8.6. "Medidas Cautelares Inominadas", in Revista do TRT da 9ª Região, Curitiba, 1988

8.7. "Trabalhador Rural Interpretação do artigo 233, da Constituição Federal", in a Revista do TRT da 9ª Região, Curitiba, 1988

8.8. "Política Salarial. Aspectos Processuais. Artigos 7º e 8º, da Lei nº 7.788, de 3 de julho de 1989", in Revista do TRT da 9ª Região, Curitiba, 1989

8.9. "Embargos de Terceiro", in Revista do TRT da 4ª Região nº 8, Porto Alegre/RS

8.10. "Da Responsabilidade do Depositário no Processo do Trabalho"

8.11. "Da Penhora Incidente em Bens dos Sócios, nas Sociedades por Quotas de Responsabilidade Limitada"

8.12. "Substituição Processual" in Revista do Tribunal Superior do Trabalho

9. Condecorações e Títulos Honoríficos

9.1. Medalha da Ordem do Mérito Judiciário do Trabalho, no grau de Comendador, conferida pelo Tribunal Superior do Trabalho, em 11 de agosto de 1989

9.2. Medalha da Ordem do Mérito Judiciário do Trabalho, no grau de Grande Oficial, conferida pelo TST, em 1º de maio de 1991

9. Título de Cidadania Honorária de Cianorte (PR), conferido pelos Poderes Executivo, Legislativo daquele município, em 29 de junho de 1992

Pelo que se constata do seu Currículo, que evidencia intensa e permanente atuação no campo da Justiça do Trabalho, o credenciado reúne os requisitos exigidos para o exercício do cargo de Ministro Togado do Tribunal Superior do Trabalho.

Em face do exposto e, considerando, portanto, que a presente indicação se encontra perfeitamente viabilizada, acreditamos que esta douta Comissão está em condições de manifestar-se sobre ela.

Sala das Sessões, 23 de setembro de 1992. — Nelson Carneiro, Presidente, José Eduardo, Relator.

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — O Expediente lido vai à publicação.

Sobre a mesa, requerimento que será lido pelo Sr. 1º Secretário.

É lido o seguinte

REQUERIMENTO Nº 713, DE 1992

Excelentíssimo Senhor Presidente do Senado Federal, Senador Mauro Benevides,

Com fundamento no disposto no art. 50, § 2º, da Constituição Federal e, com base no art. 216 do Regimento Interno do Senado Federal, solicito encaminhamento ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social — BNDES, através do Exmº Sr. Ministro da Economia, Fazenda e Planejamento, de pedido de informações relacionadas com o processo de privatização da Ultrafertil:

1 — Quantas e quais as empresas consultadas no processo de avaliação do patrimônio da empresa para o fim da privatização?

2 — Quais os valores resultantes da avaliação por parte de cada uma das empresas consultadas?

3 — Qual desses valores foi adotado pelo BNDES para fixação do preço mínimo de venda?

4 — Qual o percentual de participação estatal na Ultrafertil? Quanto dessa participação se encontra à venda?

Justificação

O processo de privatização das empresas estatais tem sido objeto de muita controvérsia, no que se relaciona aos preços mínimos fixados para sua venda, às moedas empregadas no processo, aos prazos e condições de financiamento concedidos aos arrematantes etc. Enfim, a sociedade não está segura de que a venda das empresas de propriedade do Estado tem sido feita em condições no mínimo razoáveis para os cofres públicos. Também não se tem notícia de qualquer benefício para a sociedade advindo das privatizações. Especificamente, não se conhece qualquer iniciativa no campo social — saúde, educação etc. — que tenha sido custeada com recursos obtidos na venda de estatais, mesmo porque o Cruzeiro, a moeda de circulação nacional, não se tem feito presente nessas transações, onde têm sido empregadas as chamadas “moedas podres”.

A propósito do complexo Ultrafertil — cujo leilão de privatização está previsto para 18-11-92 — consta que teria sido avaliado em US\$ 425 milhões, por uma das consultorias contratadas para avaliá-lo e, em US\$ 188 milhões, por outra. Ora, tal discrepância de valores de avaliação, por si só, dá a medida da improvisação ou, o que é pior, da possível atitude pouco criteriosa que presidiria tais avaliações, já que o patrimônio da empresa é calculado entre US\$1 bilhão e US\$1,2 bilhão.

Destarte, Senhores, é de todo importante que o Congresso Nacional, no exercício de sua função constitucional de fiscalização dos atos do Executivo, aprofunde o exame desta questão, para que se evite a dilapidação do patrimônio

público, através de um processo descuidado de privatização das empresas estatais.

Sala das Sessões, 23 de setembro de 1992. — Senador Pedro Simon.

(À Comissão Diretora)

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — O requerimento lido será despachado à Mesa, para decisão, nos termos do art. 216, III, do Regimento Interno.

Sobre a mesa, requerimento que será lido pelo Sr. 1º Secretário.

É lido e aprovado o seguinte

REQUERIMENTO Nº 714, DE 1992

Na forma do disposto no art. 43, inciso II, do Regimento Interno, requero licença, dias 24 e 25 de setembro em curso, a fim de participar, em Pernambuco, de eventos administrativos e político-eleitorais.

Sala das Sessões, 23 de setembro de 1992. Senador Marco Maciel.

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — Aprovado o requerimento, fica concedida a licença solicitada.

Sobre a mesa, requerimento que será lido pelo Sr. 1º Secretário.

É lido e aprovado o seguinte

REQUERIMENTO Nº 715, DE 1992

Senhor Presidente,

Como é do conhecimento de V. Exª, estou participando ativamente da campanha eleitoral para as prefeituras municipais no Rio Grande do Norte, ficando impossível fazer-me presente às sessões do Senado e do Congresso Nacional, a não ser em casos de urgência e de caráter inadiável.

Diante do exposto, solicito a compreensão de V. Exª no sentido de justificar minha ausência dos trabalhos desta Casa no período de 1º a 30 do corrente mês.

Na certeza de ser merecedor de sua costumeira atenção, subscrevo-me agradecido.

Sala das Sessões, 23 de setembro de 1992. — Senador Garibaldi Alves Filho.

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — Aprovado o requerimento, fica concedida a licença solicitada.

A Presidência recebeu da Prefeitura Municipal de Cuiabá, Estado do Mato Grosso, o Ofício nº S/40, de 1992 (nº 551/92, na origem), solicitando, nos termos da Resolução nº 36, de 1992, do Senado Federal, autorização para contratar operação de crédito, para os fins que especifica.

A matéria será despachada à Comissão de Assuntos Econômicos.

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — A Presidência informa aos Srs. Senadores que os Projetos de Resolução nºs 61 e 62, de 1992, encontram-se em fase de recebimento de emendas perante a Mesa e não perante a Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, conforme publicado no espelho da Ordem do Dia.

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — Passa-se à

ORDEM DO DIA

Item 1:

Votação, em turno único, do Requerimento nº 712, de 1992, de autoria do Senador Pedro Simon, solicitando, nos termos do art. 172, I, do Regimento Interno, a inclusão, em Ordem do Dia, do Projeto de Lei do Senado nº 111, de 1992, de sua autoria, que “dispõe sobre a nomeação dos Presidentes das Instituições Financeiras Oficiais de Crédito do Governo Federal”.

A Presidência chama a atenção da Casa para o item 1. É um requerimento do Senador Pedro Simon. Em função desse requerimento será incluído na Ordem do Dia Projeto de Lei nº 111 de sua autoria, que dispõe sobre a nomeação dos Presidentes das Instituições Financeiras Oficiais de Crédito do Governo Federal.

As instituições financeiras discriminadas no projeto do nobre Senador Pedro Simon são Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, Banco da Amazônia, Banco Meridional do Brasil e, no final, o Banco do Nordeste.

A Presidência esclarece que já há uma emenda ao projeto invertendo o posicionamento das instituições financeiras oficiais, resguardada a data da sua instalação, já que o Banco do Nordeste foi instalado em 1954 e no projeto integra sua última posição.

A Presidência entende que o autor pretendeu colocá-lo numa posição mais favorecida que o Banco Meridional do Brasil S/A, com sede no Rio Grande do Sul.

Em votação o requerimento, em turno único.

Os Srs. Senadores que o aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovado.

O Projeto de Lei do Senado será incluído na Ordem do Dia, oportunamente.

O Sr. Esperidião Amin — Sr. Presidente, peço a palavra para um esclarecimento.

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — Pois não, nobre Líder Esperidião Amin.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (PDS — SC. Para um esclarecimento. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, a matéria é vencida, mas assim como V. Exª judiciosamente já ofereceu uma emenda de mérito, eu, também, vou posicionar-me favoravelmente ao projeto, incluindo que a arguição será feita na entrada, ou seja, na nomeação e também na saída dos nomeados, ou seja, na exoneração. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — Obrigado pelo esclarecimento de V. Exª, que significa que este projeto vai suscitar amplos debates nesta Casa e, naturalmente, todos os Srs. Senadores vão se debruçar sobre ele.

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — As matérias constantes dos itens 2 a 5 da Ordem do Dia, de acordo com o disposto no art. 383, alíneas “g” e “h”, do Regimento Interno, devem ser apreciadas em sessão pública, sendo a votação procedida por escrutínio secreto.

A Presidência pede aos Srs. Senadores que se encontrem em seus gabinetes ou em quaisquer outras dependências do Senado Federal que venham, imediatamente, ao plenário, a fim de que se processe a votação de autoridades.

A primeira delas, a do Sr. José Calixto Ramos, designado Ministro Classista Temporário do Tribunal Superior do Trabalho. Exatamente neste instante no plenário, segundo a Secretaria-Geral da Mesa, estão apenas 27 Srs. Senadores. (Pausa.)

Como já fluiu um espaço de tempo razoável que permitiria, se fosse o caso, o deslocamento dos Srs. Senadores dos seus gabinetes para este plenário, a Presidência entende como evidente a inexistência, no plenário, do quorum mínimo de 41 Srs. Senadores para que se processe a votação dessas indicações.

É uma constatação que a Presidência lastima tornar pública neste instante, mas se dobra diante da evidência dos fatos. Presentes apenas, agora com o Senador Albano Franco, 28 Srs. Senadores no plenário.

As matérias constantes dos itens 2 a 6 ficam adiadas.

São os seguintes os itens adiados:

— 3 —

MENSAGEM Nº 259, DE 1992

Escolha de Autoridade

Discussão, em turno único, do Parecer nº 270, de 1992, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre a Mensagem nº 259, de 1992 (nº 267/92, na origem), de 9 de julho do corrente ano, pela qual o Senhor Presidente da República submete à deliberação do Senado a escolha do Senhor José Francisco da Silva, para ser reconduzido ao cargo de Ministro Classista Temporário, representante dos Trabalhadores, junto ao Tribunal Superior do Trabalho, para o triênio de 1992 a 1995, na vaga decorrente do término da sua investidura.

— 4 —

MENSAGEM Nº 260, DE 1992

Escolha de Autoridade

Discussão, em turno único, do Parecer nº 274, de 1992, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre a Mensagem nº 260, de 1992 (nº 268/92, na origem), de 9 de julho do corrente ano, pela qual o Senhor Presidente da República submete à deliberação do Senado a escolha do Senhor Afonso Celso Moraes de Sousa Carmo, para ser reconduzido ao cargo de Ministro Classista Temporário, representante dos empregadores, junto ao Tribunal Superior do Trabalho, para o triênio de 1992 a 1995, na vaga decorrente do término de sua investidura.

— 5 —

MENSAGEM Nº 261, DE 1992

Escolha de Autoridade

Discussão, em turno único, do Parecer nº 275, de 1992, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre a Mensagem nº 261, de 1992 (nº 269/92, na origem), de 9 de julho do corrente ano, pela qual o Senhor Presidente da República submete à deliberação do Senado a escolha do Senhor Osório Coelho Guimarães Filho, para ser reconduzido ao cargo de Suplente de Ministro Classista Temporário, representante dos empregadores, junto ao Tribunal Superior do Trabalho, para o triênio, de 1992 a 1995, na vaga decorrente do término de sua investidura.

— 6 —

MENSAGEM Nº 246, DE 1992
Escolha de Chefe
de Missão Diplomática

Discussão, em turno único, do Parecer da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, sobre a Mensagem nº 246, de 1992 (nº 255/92, na origem), de 30 de junho do corrente ano, pela qual o Senhor Presidente da República submete à deliberação do Senado a escolha do Senhor Félix Baptista de Faria, Ministro de Primeira Classe, da Carreira de Diplomata, para, cumulativamente com o cargo de Embaixador do Brasil junto à República do Senegal, exercer o cargo de Embaixador do Brasil junto à República Islâmica da Mauritânia.

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — Esgotada a matéria constante da Ordem do Dia.

Há oradores inscritos.

Concedo a palavra ao nobre Senador Cesar Dias

— 2 —

MENSAGEM Nº 258, DE 1992
Escolha de Autoridade

Discussão, em turno único, do Parecer nº 269, de 1992, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre a Mensagem nº 258, de 1992 (nº 266/92, na origem), de 9 de julho do corrente ano, pela qual o Senhor Presidente da República submete à deliberação do Senado a escolha do Senhor José Calixto Ramos, para ser reconduzido ao cargo de Ministro Classista Temporário, representante dos Trabalhadores, junto ao Tribunal Superior do Trabalho, para o triênio de 1992 a 1995, na vaga decorrente do término da sua investidura.

O SR. CESAR DIAS (PMDB — RR. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Sr^{tes} e Srs. Senadores, ocupo a Tribuna desta Casa hoje, para destacar um fato, ocorrido recentemente, que considero importante no aprimoramento do controle do erário público brasileiro. No período de 23 a 26 de agosto/92, realizou-se na cidade de Caldas Novas, no Estado de Goiás, a 27ª Reunião do Conselho Dirigente que contou com 84 (oitenta e quatro) participantes, sendo 2 (dois) Ministros do TCU, 69 (sessenta e nove) Conselheiros dos Tribunais de Contas dos Estados: Acre, Alagoas, Amapá, Amazonas, Bahia, Ceará, Distrito Federal, Espírito Santo, Goiás, Maranhão, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Pará, Paraíba, Paraná, Pernambuco, Piauí, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Rondônia, Roraima, Santa Catarina, Sergipe e Tocantins e 13 (treze) Conselheiros dos Tribunais de Contas dos Municípios do Amazonas, Ceará, Goiás, Maranhão, Pará, Rio de Janeiro e São Paulo.

Na ocasião, além de outros assuntos tratados, foi aprovado o Estatuto da Associação dos Membros dos Tribunais de Contas do Brasil — ATRICON (cópia anexa), que tem por objetivo, dentre outros, representar e defender, em juízo ou fora dele, direitos ou interesses de seus membros (Ministros, Conselheiros e Substitutos de Ministros e Conselheiros investidos na forma da Lei), bem como patrocinar estudos, conferências e congressos que, em síntese, propiciem o aprimoramento técnico-científico de assuntos de competência desses Tribunais, com o fim de favorecer a consecução dos objetivos de racionalidade, economicidade e seriedade no trato

das atividades e empreendimentos a cargo do Setor Público nos diversos níveis de Governo.

A Associação a que me refiro, conforme o capítulo III do Estatuto — arts. 6º a 14, é composta dos seguintes órgãos:

I — Assembléia Geral

II — Conselho Deliberativo

III — Diretoria

O seu patrimônio é constituído por bens móveis, imóveis e direitos que lhe forem transferidos por pessoas naturais, jurídicas, órgãos públicos e entidades nacionais e estrangeiras, bem como por doações e legados de pessoas naturais e jurídicas, públicas e privadas.

As suas receitas decorrem de contribuições financeiras dos sócios; auxílios, subvenções e doações da União, dos Estados, Municípios, Distrito Federal e de instituições internacionais; bem como de convênios, contratos e ajustes celebrados; de operações de crédito e rendimentos da aplicação e outros.

No mesmo dia foi eleita, por voto secreto nos termos do Art. 19 do Estatuto aprovado, com mandato até o XVII Congresso dos Tribunais de Contas do Brasil a se realizar no Maranhão em setembro/93, a primeira Diretoria da Associação, a saber:

Presidente: **Frederico Augusto Bastos**

Conselheiro do TC/DF

Diretor Presidente: **José Sebba**

Conselheiro do TC/DF

Suplente: **Reinaldo Fernandes Neves Filho**

Conselheiro do TC/DF

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — Concedo a palavra ao nobre Senador Esperidião Amin.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (PDS — SC. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, volto à tribuna desta Casa, mais uma vez, para enaltecer o trabalho desenvolvido pela Universidade Federal de Santa Catarina — UFSC, e em especial a atuação dos Acadêmicos de Administração. Estes, representando o Centro Acadêmico de Administração — CAAD/UFSC, do qual sou docente, no XVIII Encontro Nacional de Estudantes de Administração — ENEAD, realizado em Goiânia, no período de 27 a 31 de julho deste ano, se houveram muito bem, inclusive exercendo a representação dos Estados do Paraná e Rio Grande do Sul, levando-se em conta o grande auge e organização da UFSC no contexto nacional.

Indiscutivelmente a presença da UFSC foi muito bem vista, onde os professores, meus colegas, Erni José Seibel e Pedro Antônio Vieira participaram como palestrantes, reforçando a presença de Santa Catarina no Evento.

Gostaria também de, através deste pronunciamento, parabenizar aqueles que, de uma forma ou de outra, contribuíram para o sucesso e a participação dos estudantes catarinenses no XVIII ENEAD, inclusive lançando a proposta de levar para o CAAD/UFSC a sede da Secretaria Executiva Nacional dos Estudantes de Administração — SENEAD, que é o órgão coordenador de todas as reuniões regionais do Brasil.

Desejo ainda, Sr. Presidente, acrescentar o registro de que o curso de Administração ministrado pelo CAAD/UFSC, conforme avaliação do Guia do Estudante — GE, da Editora Abril, encontra-se entre os seis melhores do País, recebendo

o conceito de muito bom, por aquele que é o mais respeitado avaliador, a nível institucional, do padrão de ensino do País.

Portanto, e para finalizar este breve pronunciamento, vejo que o estudante catarinense vem atuando no meio acadêmico com firmeza, altivez e independência, marcas estas que dignificam a qualquer indivíduo, conterrâneo e principalmente a todo o Estado de Santa Catarina.

Peço ainda, Sr. Presidente, que conste deste meu discurso, o fax que recebi do Prof. Alexandre Marino Costa, Presidente do CAAD/UFSC, e seja o mesmo dado como lido.

Encerro assim esta minha despretensiosa homenagem aos Estudantes e Professores do Centro Acadêmico de Administração da Universidade Federal de Santa Catarina. Muito obrigado.

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SR. ESPERIDIÃO AMIN EM SEU DISCURSO.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
Campus Universitário — Trindade — Florianópolis — SC
— Brasil

CEP: 88049 FAX: 482,344,069 Telex: 0482-240 Tele.: 31-9000
Data: 17-8-92

Ao (TO): Senador Esperidião Amin Helou Filho
Senado Federal Gabinete 23 anexo II
FAX nº 061.3217333

Cidade/Estado Brasília País Brasil

Do (FROM): Regional Sul
Centro Acadêmico de Administração — CAAD/UFSC
Alexandre Marino Costa

Florianópolis, 17 de agosto de 1992.

Ilmº Sr.

Vimos através deste agradecer a colaboração dada aos estudantes de Administração desta Universidade, os quais representaram os acadêmicos catarinenses no XVIII Encontro Nacional de Estudantes de Administração — ENEAD, em Goiânia no período de 27 a 31 de julho deste ano.

A delegação da UFSC colocou a proposta de trazer para Florianópolis o XIX ENEAD, a qual defendeu a proposta até o fim, expondo cartazes da cidade e da UFSC; infelizmente perdemos por um voto. Indiscutivelmente a presença da UFSC foi muito bem vista no contexto nacional onde os professores Erni José Seibel e Pedro Antônio Vieira participaram como palestrantes do encontro.

O CAAD/UFSC era o representante do Estado de Santa Catarina no contexto nacional e após o encontro, conforme assembléia, passou a ser representante dos Estados de Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul. Levando em conta o grande auge e organização da UFSC no contexto nacional, estamos trabalhando para que no próximo encontro possamos lançar a proposta de trazer para o CAAD/UFSC a sede da Secretaria Executiva Nacional — SENEAD, órgão coordenador de todas as regionais do Brasil.

Conforme avaliação do Guia do Estudante — GE, da Editora Abril, nosso curso de Administração encontra-se entre os seis melhores do Brasil, possuindo quatro estrelas, respectivamente um conceito de muito bom. Aqui estamos lutando para alcançar os melhores resultados possíveis.

Gostaríamos de agradecer a atenção dada pelo senhor e secretários e pedir o apoio para que possamos engrandecer o nome da UFSC em todo o Brasil.

Atenciosamente, Alexandre Marino Costa, Pres. CAAD/UFSC — Repres. Regional Sul.

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — Concedo a palavra ao nobre Senador Jutahy Magalhães.

O SR. JUTAHY MAGALHÃES (PSDB — BA. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Sras. e Srs. Senadores, em nosso País, a cada mês do presente ano, temos assistido à divulgação de excelentes números de nossa balança comercial pelo DECEX — Departamento de Comércio Exterior do Ministério da Economia, bem como de nossas reservas cambiais pelo DEPIN — Departamento de Operações Internacionais do Banco Central.

A obtenção desses resultados favoráveis pode ser explicada por algumas variáveis positivas combinadas entre si. A taxa de câmbio comercial vem contribuindo para manter a competitividade das exportações brasileiras.

Também as medidas de apoio à exportação tiveram efeitos favoráveis sobre os saldos positivos da balança comercial.

A expressiva entrada de dólares deveu-se em grande parte à política monetária do Governo. As altas taxas de juros têm estimulado os exportadores a vender dólares antecipadamente e a usar os cruzeiros obtidos para pagar dívidas ou para aplicar no mercado financeiro. Também o diferencial existente entre os juros praticados aqui e os externos tem sido francamente favorável à chamada de capital dos investidores para o Brasil.

O grande volume de investimentos estrangeiros tem ajudado também a engordar o superávit de capitais externos. Aumentou a emissão de papéis por empresas brasileiras no mercado externo — bônus colocados por bancos e **commercial papers** emitidos por empresas brasileiras —, cresceu a entrada de recursos para aplicação em nossas bolsas de valores e houve incremento das aplicações diretas no setor produtivo.

O Governo tomou várias medidas para abrir a economia nacional ao exterior: levou avante o seu programa de privatização e negociou um acordo com os bancos credores para a dívida externa. O resultado de todas essas medidas foi a manutenção de elevadas reservas internacionais que hoje superam US\$21 bilhões no conceito de caixa (disponível no curto prazo) do Banco Central.

É importante observar que o superávit de nossa balança comercial está ocorrendo num momento de recessão econômica nos grandes parceiros comerciais do Brasil, e quando se verifica uma queda dos preços internacionais de **commodities**. O café está entre os produtos de pior desempenho no semestre passado. Tanto a Comunidade Econômica Europeia, quanto os Estados Unidos e alguns países asiáticos estão comprando menos do que em 1991.

Em compensação, a supervalorização da moeda argentina tem barateado sobremaneira os produtos brasileiros, a tal ponto que a Argentina já se tornou o nosso segundo cliente no comércio internacional.

Observa-se ainda que o crescimento de nossas vendas ao exterior se concentrou nos produtos manufaturados, especialmente laminados, planos, automóveis, gasolina e suco de laranja.

Do lado das importações, é preciso reconhecer que elas têm se mantido num patamar bem modesto: há seis meses que se estacionaram por volta de US\$1,5 bilhão. O pequeno volume das importações pode ser atribuído ao desaquecimento da demanda e ao baixo nível dos investimentos.

Ainda, Srs. Senadores, deve-se mencionar que os negócios das empresas brasileiras no exterior não têm sido prejudicados pela crise política e econômica interna. Pelo contrário, nos primeiros seis meses deste ano, as linhas de crédito de

curto prazo para exportação aumentaram e se tornaram mais estáveis com prazos de pagamento dilatados, de 60 para 180 dias.

Esses bons ventos externos no primeiro semestre do corrente ano podem ser assim resumidos: o comércio exterior brasileiro conseguiu um superávit de US\$7,54 bilhões contra US\$7,07 bilhões apurados no mesmo período de 1991, ao qual convém acrescentar, através do mercado financeiro, o ingresso de US\$9,56 bilhões contra US\$5,05 bilhões registrados no mesmo período de 1991.

Até julho, o superávit da balança comercial era de US\$8,809 bilhões. Informa-se que o superávit de agosto ficou em torno de US\$1,4 bilhão, elevando o superávit acumulado nos oito primeiros meses de 1992 para mais de US\$10 bilhões.

Para que essa análise seja completa, faz-se necessário verificar agora a outra face da moeda. Em outras palavras, qual tem sido o custo para o superávit na balança comercial e o grande aporte de capitais externos?

Ao mesmo tempo que engorda o saldo cambial do País, por outro lado a forte entrada de dólares cria alguns problemas. O Governo é obrigado, para converter os dólares que chegam, a emitir cruzeiros. Na tentativa de retirar os cruzeiros de circulação, para evitar que eles sejam usados no consumo e puxem a inflação, o Governo tem de emitir títulos, sobre os quais incidem juros.

Além disso, boa parte do saldo cambial refere-se a adiantamentos sobre exportações que podem ou não se concretizar. Se as exportações não se verificarem de fato, os dólares saem da mesma forma pela qual entraram, sem reforçar as reservas e, ainda pior, após mantidos à custa de juros altos.

A entrada de recursos como investimento pode ser atribuída à especulação. Todos sabemos que o dólar no mercado paralelo ficou com seu valor abaixo do comercial durante certo período; pelo menos, nessa época, houve um incentivo para se remeter dinheiro pelo black e fazê-lo retornar como investimento, pelo câmbio comercial. A moeda, então, era vendida por um preço superior ao do black e o especulador ficava com a diferença.

No seu rígido controle do mercado do dólar, o Banco Central vem realizando leilões de venda de dólar comercial junto às instituições *dealers*, toda vez que se verifica uma tendência altista no preço da moeda no mercado paralelo. Apenas em 17-6-92, o Banco Central teria vendido entre US\$500 milhões e US\$1 bilhão no mercado de câmbio comercial para atender à demanda de multinacionais, exportadores e bancos, que correram em direção ao dólar por conta exclusivamente dos boatos de que seria inevitável a dolarização da economia.

Não há dúvida, Sr. Presidente, de que temos assistido a iniciativas desse tipo sem estrangulamentos na área do câmbio. Entretanto, é lícito indagar se, num panorama de taxas de juros mais baixas, recomposição do poder aquisitivo e conseqüente reaquecimento do mercado nacional, será possível controlar a inflação, sem afetar o câmbio. Ou seja, nossa dúvida é: conseguirão as autoridades compatibilizar essa estratégia com uma eventual retomada do crescimento da economia brasileira? Acreditamos que não.

Não podemos deixar de citar que a situação cambial, embora favorável, põe em evidência a fragilidade de nossa economia.

O aumento de nossas exportações não resultou de maior competitividade, mas, sim, foi devido à enorme retração de nosso mercado interno.

O nosso superávit continuado na balança comercial deveu-se, em parte, às nossas baixas importações. Não só o nosso protecionismo é muito forte, como também a recessão não contribui para favorecer compras no exterior.

Os altos superávits comerciais implicam custos elevados para a sociedade brasileira. Derivam diretamente de uma política de extrema contenção da demanda interna e corrosão dos salários reais. Nessas circunstâncias, a área de exportação tem aparecido como alternativa à crise interna.

Os saldos comerciais elevados causaram impactos monetários desfavoráveis, levando o Governo a enxugar a liquidez interna mediante o aumento de seu endividamento junto ao setor privado, comprometendo a meta de equilíbrio das contas públicas e elevando as taxas de juros para facilitar a colocação de seus títulos.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, se o quadro das transações externas é momentaneamente satisfatório, suas debilidades não devem ser encobertas. O verdadeiro desafio de uma política econômica consistente é a manutenção de saldos comerciais ajustados aos compromissos externos do País, ao mesmo tempo que se promove um processo de retomada do nível de atividades.

Até esse instante, receamos que os resultados econômicos aqui tratados sejam discutíveis e passíveis de uma reversão, se agravada a crise política que atormenta o País.

Muito obrigado!

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — Não há mais oradores inscritos.

Nada mais havendo a tratar, a Presidência vai encerrar os trabalhos, designando para a sessão ordinária de amanhã a seguinte

ORDEM DO DIA

— 1 —

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 76, DE 1992

(Em regime de urgência, nos termos do art. 336, b, do Regimento Interno.)

Votação, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 76, de 1992, de autoria do Senador Fernando Henrique Cardoso, que susta a aplicação do *caput* do art. 13 da Lei Delegada nº 13, de 27 de agosto de 1992, tendo

PARECER, proferido em Plenário, Relator: Senador Mansueto de Lavor, favorável, nos termos de Substitutivo que oferece.

— 2 —

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 40, DE 1992

(Em regime de urgência, nos termos do art. 336, c, do Regimento Interno.)

Votação, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 40, de 1992 (nº 2.629/92, na Casa de origem), de iniciativa do Tribunal Superior do Trabalho, que altera a composição e organização interna do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região, com sede em Campinas (SP), e dá outras providências, tendo

PARECER, favorável, proferido em Plenário, Relator: Senador Beni Veras

— 3 —

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 46, DE 1992

(Em regime de urgência, nos termos do art. 336, c, do Regimento Interno.)

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 46, de 1992 (nº 2.627/92, na Casa de origem), de iniciativa do Tribunal Superior do Trabalho, que altera a composição e a organização interna do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região, com sede em Brasília — DF, e dá outras providências. (Dependendo de Parecer.)

— 4 —

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 54, DE 1992

(Em regime de urgência, nos termos do art. 336, c, do Regimento Interno.)

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 54, de 1992 (nº 1.956/91, na Casa de origem), de iniciativa do Ministério Público Federal, que dispõe sobre os cargos de carreira do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios, e dá outras providências. (Dependendo de Parecer.)

— 5 —

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 70, DE 1992

(Em regime de urgência, nos termos do art. 336, c, do Regimento Interno.)

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 70, de 1992 (nº 2.717/92, na Casa de origem), de iniciativa do Superior Tribunal de Justiça, que dispõe sobre a composição e a competência do Conselho da Justiça Federal. (Dependendo de Parecer.)

— 6 —

PROJETO DE LEI DO SENADO
Nº 318, DE 1991-Complementar

Votação, em turno único, do Projeto de Lei do Senado nº 318, de 1991-Complementar, de autoria do Senador Maurício Corrêa, que determina os casos em que as forças estrangeiras possam transitar pelo território nacional ou nele permanecer temporariamente, mediante permissão do Presidente da República, independente da autorização do Congresso Nacional, nos termos do disposto nos arts. 21, inciso IV, 49, inciso II e 84, inciso XXII, da Constituição Federal, tendo

PARECER, sob nº 285, de 1992, da Comissão

— De Relações Exteriores e Defesa Nacional, favorável ao Projeto com Emendas que apresenta de nº 1 a 3-CRE, e voto em separado do Senador Jarbas Passarinho.

— 7 —

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO
Nº 65, DE 1992

Discussão, em turno único, do Projeto de Decreto Legislativo nº 65, de 1992 (nº 78/91, na Câmara dos Deputados), que aprova o texto do Protocolo de Emenda ao artigo 50 (a) da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluído em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, tendo

PARECER favorável, sob nº 292, de 1992, da Comissão

— de Relações Exteriores e Defesa Nacional.

— 8 —

PROJETO DE LEI DO SENADO
Nº 112, DE 1991

(Incluído em Ordem do Dia, nos termos do art. 172, I, do Regimento Interno.)

De autoria do Senador Nelson Carneiro, que determina a instalação de equipamentos antipoluição em veículos automotores de uso urbano. (Dependendo de Parecer.)

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) — Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 18 horas e 45 minutos.)

ATO DA COMISSÃO DIRETORA
Nº 25, DE 1992

A Comissão Diretora do Senado Federal, no uso de suas atribuições regimentais e regulamentares, e tendo em vista o que consta do Processo nº 010313-92-3, resolve transferir o servidor CARLOS ANTONIO ISAC, ocupante da Categoria Funcional de Técnico Legislativo — Área de Segurança, Classe Especial, Padrão III, para a Categoria Funcional de Técnico Legislativo — Área de Processo Legislativo, Classe Especial, Padrão III, do Quadro de Pessoal do Senado Federal, de acordo com o disposto no art. 23, § 1º, da Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990 e no art. 418, inciso I, do Regulamento Administrativo do Senado Federal.

Senado Federal, 19 de agosto de 1992. — (Seguem-se assinaturas)

CONSELHO DE SUPERVISÃO DO CEGRAF
176ª Reunião

— Às dez horas do dia vinte e oito de julho de hum mil novecentos e noventa e dois, na sala de reuniões da Primeira Secretaria, em sua centésima septuagésima sexta reunião, sob a Presidência do Excelentíssimo Senhor Senador Dirceu Carneiro, Primeiro Secretário e Presidente do Conselho de Supervisão do Cegraf e as presenças dos Conselheiros Antônio Mendes Canale, Rubem Amorese, José Ribamar Duarte Mourão e Agaciel da Silva Maia, reuniu-se o Conselho de Supervisão do Cegraf. Abrindo a reunião o Senhor Presidente colocou em discussão a Ata da Reunião anterior, tendo sido a mesma, após a leitura, aprovada por unanimidade. O Senhor Presidente solicita ao Conselheiro José Ribamar Duarte Mourão parecer sobre o Processo nº 0267/92-9, que trata da Concorrência nº 2/92, para venda através de contrato de papéis inservíveis. O Sr. Relator discorre longamente sobre o assunto, apresentando parecer da Assessoria Jurídica e da Diretoria Executiva do Cegraf, que se manifestaram pela legalidade da Concorrência, vez que o processo transcorreu “limpo e transparente”, devendo o mesmo ser adjudicado na forma da lei e do Edital que o regem. Após discussão, a Concorrência foi homologada pelo Conselho de Supervisão. O segundo assunto da pauta trata do Processo nº 00285/92-7, que trata do Processo disciplinar incumbido de apurar fatos caracterizados como falta grave pelo servidor do Cegraf, Edson Pereira da Cruz, matrícula nº 1056. O Relator do processo, Conselheiro Antônio Mendes Canale apresenta seu parecer, relacionando várias irregularidades cometidas pelo referido servidor, que foram apontadas pela Comissão de Processo Disciplinar em seu relatório final, que concluiu sugerindo que a sua demissão, “vez que infringiu os dispositivos estatutários tipificados

como abandono de cargo e inassiduidade habitual". Depois de discutido o assunto, todos os conselheiros se manifestam favoráveis ao Parecer do Relator pela demissão do servidor. Será encaminhado o processo à Presidência do Senado para elaboração de Ato específico de demissão a ser assinada pelo Sr. Presidente do Senado Federal. Nada mais havendo a tratar o Senhor Presidente encerra a reunião e eu, Valdeque Vaz, Secretário, lavrei a presente Ata que depois de lida e aprovada será assinada por todos os presentes.

Brasília, 28 de julho de 1992. — Senador **Dirceu Carneiro**, Presidente — **Rubem Amorese**, Conselheiro — **Antonio Mendes Canale**, Conselheiro — **José Ribamar Duarte Mourão**, Conselheiro — **Agacieli da Silva Maia**, Conselheiro.

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS 21ª REUNIÃO, REALIZADA EM 18 DE AGOSTO DE 1992

Às dez horas e trinta minutos do dia dezoito de agosto de mil novecentos e noventa e dois, na sala de reuniões da Comissão, Ala Alexandre Costa, sob a Presidência do Senador Raimundo Lira, com a presença dos Senhores Senadores Elcio Álvares, José Eduardo, Jonas Pinheiro, Ronan Tito, César Dias, Valmir Campelo, Pedro Simon, Mário Covas e Meira Filho, reúne-se a Comissão de Assuntos Econômicos. Deixam de comparecer os Senhores Senadores Aluísio Bezerra, Coutinho Jorge, Nabor Júnior, José Fogaça, Ruyl Bacelar, Ronaldo Aragão, Guilherme Palmeira, Henrique Almeida, Dário Pereira, Marco Maciel, José Richa, Beni Veras, Levy Dias, Nelson Wedekin, Maurício Corrêa, Júnia Marise, Albano Franco, Moisés Abrão, Esperidião Amin e Eduardo Suplicy. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara abertos os trabalhos, dispensando a leitura da Ata da reunião anterior, que é dada por aprovada e, a seguir, comunica que a reunião destina-se às exposições dos Senhores Marcelo Viana Estevão de Moraes, Diretor do Departamento Nacional de Relações do Trabalho; Wilen Manteli, Vice-Presidente da Associação Brasileira de Terminais Privativos; Juan Clinton Llerena, Vice-Presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro, representando a Confederação de Associações Comerciais do Brasil; João Batista Quintas, Presidente da Federação Nacional dos Portuários e Mário Teixeira, Presidente da Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários e Trabalhadores de Bloco, sobre o PLC nº 66/92, que "dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências". Prosseguindo, Sua Excelência concede a palavra ao Senhor João Batista Quintas, para que teça suas considerações a respeito do Projeto. Encerrada a exposição, o Senador Ronan Tito sugere que o tempo estipulado para o pronunciamento dos Senadores convidados seja rigorosamente respeitado. O Senador Elcio Álvares, após argumentar que a exposição do Senhor João Batista Quintas foi extremamente sucinta, sugere que o número de expositores seja reduzido na próxima audiência, de modo a facilitar os debates, tendo em vista a importância da matéria. O Senhor Presidente esclarece não ser possível acatar a sugestão do Senador Elcio Álvares, uma vez que as audiências foram previamente agendadas e, dando prosseguimento aos trabalhos, passa a palavra aos demais palestrantes, Senhores Marcelo Viana Estevão de Moraes, Wilen Manteli, Mário Teixeira e Juan Clinton Llerena concedendo para cada explanação o tempo de cinco

minutos. Encerradas as exposições, o Senhor Presidente comunica que distribuirá entre os senhores convidados e os senhores membros da Comissão um quadro comparativo da matéria — por ele elaborado quando ainda era o seu relator. Sua Excelência anuncia ainda que a próxima reunião destinar-se-á à continuação da discussão do PLC nº 66/92, relativo aos Portos e contará com a presença dos seguintes expositores: Roberto Macedo, Secretário Nacional de Política Econômica; Jorge Gerdau Johannpeter, Presidente das Associações dos Siderúrgicos Privados; Sérgio Salomão, Presidente do Sindicato dos Armadores Nacionais; Luiz Braga, Presidente da Federação Nacional dos Estivadores e Edson Caetano da Silva, Representante dos Estivadores de Vitória-ES. A seguir, o Senhor Presidente concede a palavra ao Senador Mário Covas, que faz uma pequena demonstração a respeito do funcionamento dos portos, a fim de facilitar a compreensão dos senhores membros da Comissão a respeito dos termos técnicos contidos no PLC nº 66/92 e utilizados pelos senhores expositores. Encerrada a explanação do Senador Mário Covas, o Senhor Presidente franqueia a palavra aos Senadores que queiram interpellar os senhores convidados. Usam da palavra os Senadores Elcio Álvares, Ronan Tito, César Dias e Mário Covas. Não havendo mais quem queira discutir e, nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente, Senador César Dias — que assumira os trabalhos durante os debates —, agradece a presença dos senhores convidados, declarando encerrada a reunião às quatorze horas e quinze minutos, lavrando eu, Dirceu Vieira Machado Filho, a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. — Senador **Raimundo Lira**, Presidente.

ÍTEGRA DO APANHAMENTO TAQUIGRÁFICO

Anexo à Ata da 21ª Reunião da Comissão de Assuntos Econômicos, realizada em 18 de agosto de 1992, às dez horas, referente às exposições dos Senhores Marcelo Viana Estevão de Moraes, Diretor do Departamento Nacional de Relações do Trabalho, Wilen Manteli, Vice-Presidente da Associação Brasileira de Terminais Privativos, Juan Clinton Llerena, Vice-Presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro, representando a Confederação de Associações Comerciais do Brasil, João Batista Quintas, Presidente da Federação Nacional dos Portuários e Mário Teixeira, Presidente da Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários e Trabalhadores de Bloco, sobre o PLC nº 66/92, que "dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências", que se publica devidamente autorizada pelo Senhor Presidente, Senador Raimundo Lira.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lira) — Srs. Senadores, vamos iniciar a 21ª reunião da Comissão de Assuntos Econômicos. O assunto em pauta é o projeto de modernização dos portos.

Vamos ouvir hoje e na próxima quinta-feira, em audiência pública, as principais entidades e representações envolvidas no projeto. Após essas audiências, naturalmente, todas as pessoas e entidades interessadas no projeto poderão procurar diretamente o Relator do projeto, Senador José Eduardo.

Vamos compor a Mesa, para iniciar os nossos trabalhos.

Convidamos o Sr. João Batista Quintas, Presidente da Federação Nacional dos Portuários, o Sr. Marcelo Viana Estevão de Moraes, Diretor do Departamento Nacional de Rela-

ções do Trabalho; Sr. Juan Clinton Lerena, Vice-Presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro, representado a Confederação de Associações Comerciais do Brasil, Sr. Wilen Manteli, Vice-Presidente da Associação Brasileira de Terminais Privativos, e o Sr. Mário Teixeira, Presidente da Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários e Trabalhadores de Bloco.

O Sr. Geraldo Vieira está em Nova Iorque. Portanto, não tinha condições de comparecer a esta audiência.

Vamos organizar os trabalhos da seguinte maneira: cada um dos senhores que compõem a Mesa disporá de dez minutos para fazer uma rápida exposição e, concluídas as exposições, passaremos aos debates.

Passamos a palavra ao Sr. João Batista Quintas.

SR. JOÃO BATISTA QUINTAS — Sr. Presidente, Srs. Senadores, demais presentes no plenário, meu nome é João Batista Quintas Filho. Sou Presidente da Federação Nacional dos Portuários, que representa todos os empregados das companhias docas, portanto, das empresas estatais que administram os portos no Brasil. Além desses empregados, representamos também uma parte dos trabalhadores avulsos, em capacidade, nos portos em Manaus, Recife, Fortaleza e Salvador.

Em primeiro lugar, gostaria de dizer que a Federação Nacional dos portuários, portanto, os portuários do Brasil, entende que essas mudanças são extremamente benéficas para o sistema. Não somos contra elas; pelo contrário, entendemos que realmente o sistema portuário nacional carece de mudanças estruturais profundas no sentido de dinamizar esse processo.

Entendemos, também, que esse projeto é necessário e que é preciso discuti-lo o mais rápido possível, desde que essa agilização não prejudique o debate que efetivamente deve haver sobre os portos no sentido de se tomar alguns cuidados em relação a isso.

O fato de sermos a favor de mudanças e de não desejarmos a postergação de uma solução referente aos portos não quer dizer que compactuamos com as duas questões.

Primeiro, com a tentativa que se faz de eleger os portuários como os verdadeiros culpados por problemas que hoje existem nos portos.

Em segundo lugar, deve haver maior aprofundamento da discussão sobre alguns aspectos institucionais. Nós, por sermos empregados de empresas estatais, temos algumas preocupações a respeito da administração portuária dos portos públicos.

Muitas vezes isso é confundido com o acirramento no debate ideológico, o que, absolutamente, não é verdade. O que gostaríamos de ressaltar são algumas preocupações com a coisa pública. Entendo que o Congresso Nacional — perdoo-me essa observação — tem obrigação de zelar pelo patrimônio público, que foi construído ao longo de centenas de anos e carece de maior preocupação quanto a algumas questões que explicitarei.

Eu disse ainda há pouco que o projeto da Câmara não é o ideal, não é o que desejamos. É forçoso reconhecer alguns aspectos importantes, alguns contos positivos que ele traz, embora de maneira alguma, com isso, queiramos dizer que esse projeto é o que veríamos aprovado com tranquilidade.

Eu destacaria como aspecto positivo três questões. Entre elas, a constituição da CAP, organismo intermediário que faz com que as administrações portuárias saiam do jugo do Governo Federal.

Muita gente pensou que a extinção da Portobrás traria a descentralização desejada, mas isso não aconteceu. O centralismo continua; nas administrações portuárias, continuam arraigadas determinações do Governo Central.

A constituição da CAP, com a participação dos trabalhadores, empresários e Governo, buscando, regionalmente, solução para os problemas portuários, é um ponto bastante positivo do projeto.

É lógico que temos o pleito de que a CAP seja tripartite. Entendemos que, com equidade de representação, a discussão fluiria muito melhor do que se houver o domínio de determinado bloco. É enganoso dizer que não existe dupla representação dos empresários, porque existe dualidade de interesse. Isso não é verdade. Sabemos que, no final, a classe empresarial tenderá a se unir em relação a determinadas propostas. É normal que isso aconteça. Por isso, embora reconheçamos que a CAP é um avanço, pleiteamos que ela seja efetivamente consagrada como tripartite.

Outro ponto é a participação de um representante dos empregados no Conselho de Administração de nossas empresas. Isso é fundamental. Não somos convidados para participar da discussão dos problemas portuários. Hoje as administrações portuárias dizem que o empregado deve trabalhar e não ficar dando palpite em coisa que não é do seu interesse, quando, pelo contrário, temos reiteradas vezes, nas administrações portuárias, levantado vários problemas em relação contratos mal feitos, prejudiciais aos interesses da companhia, prejudiciais, portanto, aos interesses da sociedade como um todo. Temos feito denúncias, inclusive, de aproveitamento de mão-de-obra de terceiros. Precisamos, efetivamente, dar conta disso, porque o volume de pessoas que adentram as empresas, inchando os quadros de pessoal, faz com que muitas vezes se pense que é o empregado portuário que está inchando as empresas quando isso absolutamente não é verdade. É através da prestação de contrato de terceiros que se incha determinados quadros, aumentando profundamente o nível de despesa com o pessoal e, logicamente, trazendo vários problemas para o equilíbrio entre receitas e despesas dessas administrações portuárias.

Destacamos, como importante o fato da dragagem passar a ser agora da responsabilidade da União. Isso é extramente importante, porque no mundo inteiro é assim. Achamos que este é um avanço importantíssimo, fundamental. Se quisermos modernizar realmente os portos, passa necessariamente, por essa discussão, a União assumir essas despesas com a dragagem.

Teríamos, também, um pleito a fazer em relação a isso daí. O Governo tem hoje à sua disposição e, infelizmente, está vinculado à Companhia Docas do Rio de Janeiro — digo infelizmente porque a Companhia Docas do Rio de Janeiro, não foi criada com esse intuito, mas com o intuito de administrar e gerenciar os portos do Estado do Rio de Janeiro. Portanto, não tem nada a ver com administrar dragagem. A extinta Companhia Brasileira de dragagem e todo o seu acervo foi passado para a Portobrás, e com o final desta estatal foi repassada para a Companhia Docas do Rio de Janeiro. Esse patrimônio é fabuloso, independentemente de equipamentos, temos pessoal treinado. Para que os senhores tenham uma idéia do potencial acumulado dessa empresa — inclusive, ela ganhou, há alguns anos, uma concorrência internacional, no Canal de Suez, quer dizer, é um pessoal altamente treinado. E, infelizmente, todo esse patrimônio, tanto de equipamentos, quanto de pessoal, está sendo deteriorado. E no momento

em que o Governo reconhece que cabe a ele bancar essa infra-estrutura de dragagem, nada mais lógico que ele reunisse esse acervo, que ainda hoje existe, para que a CBD pudesse vir, como companhia, como uma empresa mista, prestar serviço ao Governo.

Há algum tempo, lendo na revista Portos e Navios, o Presidente da Bandeirantes, que é a única companhia que opera no setor de dragagem nacional, disse o seguinte: — Nós respondemos por 9% do volume de dragagem no Brasil e, a curto prazo, não temos condição de absorver mais do que isso". Então; se hoje o Governo despreza esse patrimônio da CBD, o que logicamente irá acontecer? Irá acontecer que o Governo, a fim de bancar isso daí, irá trazer dragas holandesas, dragas do exterior, pagando ao preço de dólar, aumentando tremendamente as despesas em relação a essa questão da infra-estrutura. É uma preocupação que colocamos, e enquanto cidadãos brasileiros, achamos que é de responsabilidade nossa alertar para isso. Existe um patrimônio técnico, existe equipamento, é só a vontade política de se remontar isso aí, criando uma empresa mista no sentido de reorganizar todo esse setor de dragagem.

São esses os três aspectos que procurei ressaltar como aspectos positivos em relação a questão do projeto. Agora, precisamos melhorar algumas questões. Esses são os pontos fundamentais em que acreditamos que efetivamente os Srs. Senadores devem se preocupar porque são questões fundamentais não só para nós, mas para todos que se preocupam com a questão portuária no Brasil.

Já citei o problema da Cap-Tripartite, é uma questão importante para nós. Nós entendemos também, não somos contrários a que haja o arrendamento das áreas dos portos. A única coisa que entendemos seja uma questão importante é que esse arrendamento das áreas portuárias deve existir mas somente depois de feito um plano de zoneamento e desenvolvimento dos portos, para que possamos detectar cada administração portuária, cada Cap. detectar quais são as áreas de interesse dos portos, quais são as áreas que efetivamente vão merecer investimentos públicos, quais são as áreas que podem ser arrendadas.

Existe uma preocupação enorme dos empregados em que de repente, num processo licitatório qualquer, seja entregue à iniciativa privada — por exemplo, o DECON, no Rio de Janeiro, que de repente é responsável por 15% ou 20% da receita operacional da Companhia Docas do Rio de Janeiro. Ora, se isso ocorre, estamos de alguma maneira, inviabilizando a administração portuária, estamos de alguma maneira, inviabilizando a questão do porto público que deve funcionar e competir com os terminais privados e os terminais arrendados.

Essa é a preocupação, que o arrendamento se dê somente depois desse plano de zoneamento e desenvolvimento. É uma questão fundamental, se quisermos, efetivamente, de maneira séria, discutir a questão portuária e promover o desenvolvimento dos portos.

O terceiro problema que colocaria é um pleito no sentido de que só pudesse ser operador portuário quem fosse os titulares das instalações. Ora, o que se pretendeu? O argumento sempre usado é que deveria se promover uma competitividade grande entre os terminais privados, as áreas arrendadas e a administração portuária. Entendemos que, efetivamente, deve haver, sim, até porque queremos provar que o porto público é viável, desde que haja moralidade, desde que haja profissionalismo dos nossos dirigentes.

Então, essa concorrência é salutar. Agora, dentro do porto público ainda se coloca a figura do operador portuário, que é extremamente danosa, é uma figura que não traz nenhum benefício. No intuito da competitividade, ela é uma figura que só aparece no porto público e não no terminal arrendado; no terminal optativo não existe a figura do operador portuário. O operador portuário é o próprio terminal.

Creio que esse operador portuário, na medida em que ele não detém as instalações portuárias, simplesmente vai tirar a carga de dentro do navio e colocar em terra, entregando à administração do porto para que ela guarde essas mercadorias, para que ela assuma, inclusive, problemas de avarias, problemas de faltas etc.

Portanto, é extremamente desnecessária essa figura do operador portuário e, inclusive, colocamos aqui uma questão importante: se cada dono de mercadoria, de repente — dentro de um porão de navio vem 5, 6, 10, 15 consignatários — for um operador portuário e resolver operar no mesmo porão, ao mesmo tempo, os senhores imaginam que não vai se ganhar absolutamente nada em produtividade, não vai se ganhar absolutamente nada em termos, inclusive, financeiros e de lucro porque o tempo que se vai levar é uma verdadeira balbúrdia, tanto a bordo quando em terra na questão da separação das cargas de 15 consignatários, 15 operadores operando ao mesmo tempo. É uma preocupação que colocamos. Isso merece um tratamento melhor. Somos contrários à figura do operador portuário. No porto público deve ser operador portuário, deve estar credenciado somente a administração do porto para que efetivamente haja essa competitividade que se espera entre o porto público e os terminais.

Outro problema que colocamos como de extrema importância para nós é o registro profissional para todos os empregados das administrações portuárias. É bom ressaltar que não estamos pedindo a estabilidade de emprego a todos os trabalhadores. Não confundir o registro profissional com a estabilidade de emprego. A questão do quadro de pessoal das empresas será objeto de estudo e pode haver até, num caso extremo, a questão das demissões, caso seja comprovado que efetivamente há excesso de pessoal.

Estamos buscando o registro profissional para todos porque em todo o mundo, onde essas mudanças ocorreram, o trabalhador foi protegido, não perdeu o seu mercado de trabalho e ficou garantido através de registro profissional o seguinte: se amanhã ou depois, a docas mandou um empregado embora e ela necessitar de alguém para trabalhar na mesma função, é justo que esse que foi demitido por ter o registro profissional, tenha precedência sobre qualquer um outro. Entendemos a que esse registro profissional deve valer como um antecedente, quer dizer, como uma determinada garantia de que não haverá enxugamento e não se elegerá o trabalhador como culpado, reduzindo-se a folha de pagamento, imaginando que a folha de pagamento é a única responsável pelo problema de despesa nos portos.

Isso não é absolutamente verdade.

Se não houver esse registro profissional a todos os trabalhadores, vamos criar um problema sério nos portos porque estamos, inclusive, discriminando a área operacional da área administrativa e a área de manutenção, com ameaça de jogarmos na rua empregados com 15 ou 20 anos — somos uma categoria velha. Há mais de 10 anos, seguramente, não entra ninguém nos portos, a maioria dos portuários têm, hoje, entre 15 e 20 anos. Essa questão do registro profissional a todos

os empregados é fundamental para tranquilidade dos atuais empregados das administrações portuárias.

Uma outra questão é reestruturar o acervo da extinta CBD. Já havia falado sobre isso. Gostaríamos também de ressaltar que entendemos que o órgão gestor de mão-de-obra tem que ser necessariamente paritário. Esta é uma questão importantíssima, fundamental. O companheiro Mário, provavelmente, irá tocar nesse assunto e expor até de maneira, talvez, um pouco mais clara. De qualquer maneira ela interessa, também, a nós dos Sindicatos das Administrações Portuárias na medida em que a nossa mão-de-obra, capatazia, pode se tornar também avulsa, caso haja um processo de demissão.

Quero dizer, para encerrar, o seguinte: se desejamos competitividade — e nós desejamos competitividade entre as administrações portuárias e os terminais —, dois pressupostos são básicos para que a administração portuária tenha condição de promover essa saudável competitividade: uma efetiva descentralização administrativa e gerencial das administrações portuárias. Isso é básico. Não se pode, hoje, para trocar uma cadeira de lugar, ter que consultar Brasília. É um absurdo que isso daí continue ocorrendo e toda a extinção da PORTOBRÁS foi feita com esse objetivo e até hoje não se avançou um milímetro.

Continua tudo centralizado e para haver competitividade é preciso descentralizar decisões. É preciso que o administrador portuário, que está lá convivendo com o problema, tenha poder efetivo de decisão em relação a determinadas questões e, aí sim, se se cobrar resultados a esse administrador. Mas a descentralização deve existir.

E a outra questão, que é fundamental também, é o problema da profissionalização dos quadros. Chega de colocarem dentista, médico como operador, como diretor de operações. Chega de colocarem pessoas desqualificadas, pessoas que não têm nenhuma afinidade com o setor, nenhuma afinidade com a atividade, indicadas muitas vezes por processos escusos, para administrarem os portos, porque o resultado no final das contas quem paga é o trabalho, e é um dos motivos pelos quais esse projeto está sendo colocado aqui, no Congresso Nacional.

Quero agradecer a oportunidade e dizer que estamos à disposição, a Federação Nacional dos Portuários.

Vamos distribuir um jornal daqui a pouco a todos os Senadores aqui presentes e nos colocamos aqui à disposição da Mesa e do Plenário.

Muito obrigado.

O SR. RONAN TITO — Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lira) — Tem V. Ex. a palavra para uma questão de ordem.

O SR. RONAN TITO — Sr. Presidente, gostaria que V. Ex.^a pedisse aos nossos depoentes que se mantenham dentro do tempo estrito. Porque, se são cinco depoentes, dez minutos para cada um, teremos cinquenta minutos e isso vai nos levar até doze horas e trinta minutos. Seria bom que tivéssemos os debates e, depois, o plenário. Então que cada um ficasse adstrito aos dez minutos dado pela Mesa. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lira) — Eu ia exatamente reforçar essa posição e dizer aos Srs. Palestrantes que, se por acaso ficar ainda algum assunto que não foi possível

ser colocado, durante os debates esses esclarecimentos serão feitos.

Concedo a palavra ao Senador Elcio Alvares.

O SR. ELCIO ALVARES — Sr. Presidente, dentro da mesma linha de raciocínio do Senador Ronan Tito, parece-me, assisti com atenção a exposição feita agora, extremamente sucinta, nós, teremos cinco debatedores hoje. Acho que o número foi excessivo, porque a abrangência de cada um em dez minutos — temos a experiência —, a exposição ficaria inteiramente sacrificada e dificultada. Talvez até certo ponto, a experiência de hoje é válida. Talvez nos próximos debates reduzíssemos o número de debatedores. Porque ouvi com atenção, houve objetividade, mas, realmente, dentro de dez minutos é impossível conter o pensamento, num projeto tão polêmico como este, e aí seria até desnecessário a presença dos eminentes debatedores. Então, faço esta colocação a V. Ex.^a, com muito respeito, para que na próxima audiência a respeito desse projeto fosse reduzido o número de cinco para três, facilitando assim o debate.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lira) — Nobre Senador, esta questão foi analisada com muito critério e nós só poderíamos dispor desta semana, exatamente terça e quinta-feira, porque na quarta-feira é dia da reunião da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania e sempre temos o maior cuidado de não prejudicar aquela Comissão. E na próxima semana haverá o grande debate nacional da CPI. Por isso que fizemos essa concentração nesses dois dias.

O SR. ELCIO ALVARES — Mas a verdade é que vamos sofrer um prejuízo. Só pela primeira exposição aí, foi muito objetiva, muito direta. Não conheço, ainda, os outros debatedores nas suas razões, mas me parece, acompanhei atentamente o relógio, ele falou cerca de vinte e três minutos.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lira) — Dezoito minutos.

O SR. ELCIO ALVARES — Dezoito minutos. Mas dentro de dezoito minutos ainda ficou faltando alguma coisa para ele complementar. Percebi que ele cortou o assunto. A exposição foi muito clara. Creio que foi bastante elucidativa.

Então, com todo o respeito, porque acredito que o sentido, também, é o de convocar todas as entidades que estão dentro do debate, mas teríamos que examinar para não prejudicar.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lira) — Na próxima quinta-feira vamos reduzir para quatro pessoas.

Concedo a palavra ao Sr. Marcelo Viana Estevão de Moraes.

O SR. MARCELO VIANA ESTEVÃO DE MORAES — Sr. Presidente, Senadores, agradeço o convite feito a minha pessoa para participar desta Mesa. Antes devo esclarecer que o representante do Governo que efetivamente acompanhou todos os passos das discussões foi o Dr. Geraldo Vieira. Ele vem a ser Consultor Jurídico do Ministério dos Transportes e Comunicações. Eu e mais alguns representantes do Ministério da Economia participamos das discussões do projeto de lei, no sentido também de aperfeiçoar aqueles assuntos que diziam respeito aos Ministérios Setoriais. Sou Diretor do Departamento Nacional de Relações e Trabalho e tenho acompanhado essa discussão desde o início, desde em que foi discutido o Projeto de Lei nº 8, ainda no bojo da Comissão Federal da Desregulamentação.

O que deve ser assinalado aqui, é que muito provavelmente este foi o projeto de lei mais discutido nos últimos tempos. Acompanhei não só as discussões em nível de Executivo, como as discussões também que ocorreram no âmbito da Câmara Federal. E, com certeza, tanto empregadores, armadores, operadores, as administrações portuárias, o Poder Público, os trabalhadores das diversas categorias, tanto o pessoal da capatazia vinculados à Companhia Docas, quanto os trabalhadores avulsos, nas suas diversas categorias, todos eles tiveram a oportunidade de expor os seus pontos de vista e debater, e foi um debate exaustivo, cansativo. Pelo menos, parece que chegamos a um ponto de consenso, ou seja, a situação do porto não pode continuar do jeito em que se encontra hoje. Temos que caminhar no sentido de proceder a transição de um modelo centralizado, marcadamente estatal, para um modelo centrado na descentralização, no estímulo a concorrência entre os diversos agentes intervenientes. Nesse sentido a proposta governamental — e acho que foi mantido sem ainda a proposta governamental, acho que foi mantido nos projetos, que foram aprovados pelo menos na Câmara dos Deputados — se centra no estímulo à concorrência entre portos, a concorrência dentro dos próprios, entre os diversos arrendatários de instalações portuárias privadas e os diversos operadores portuários, e isso também se estende ao campo das relações de trabalho com a revisão do regime de organização do trabalho, criando espaço para que haja também aí uma superação dos mecanismos de exclusividade que impedem a prevalência de mecanismos competitivos. Então, a discussão deve se centrar dentro de uma perspectiva globalizante, considerando sempre a importância que essas transformações tenham para o conjunto da economia do País, principalmente à luz das transformações hoje em curso no cenário internacional, que exigem do País o incremento da competitividade, das suas relações com o espaço exterior, no sentido de que ele possa se afirmar nesse novo quadro internacional como uma potência econômica.

Evidentemente, o grande elemento controverso em todo esse processo tem sido a questão das relações de trabalho. E toda essa discussão das relações de trabalho não pode ser feita sem que consideremos as transformações hoje em curso no paradigma de relações e trabalho.

Olha, estamos hoje num País democratizado, num País em que os trabalhadores têm direito à livre organização sindical, têm direito ao livre exercício de greve, portanto, num País em que os trabalhadores conquistaram, progressivamente, condições de autotutela de seus interesses, ou seja, essa é a premissa básica para partirmos para um modelo fundado na negociação. Temos hoje uma legislação que, não só na área portuária, mas em diversos outros aspectos, é muito minudente. Ela restringe o espaço de autonomia dos agentes econômicos. Ao colocar essa "camisa-de-força", no que concerne às relações de trabalho para os diversos agentes, pode e restringe muito a capacidade de adaptação dos agentes econômicos nas transformações em curso, tanto em nível internacional como nacional, e também no caso específico da zona portuária, principalmente porque os portos são objeto, hoje, de um processo acelerado de inovação tecnológica com a mudança da matriz tecnológica com que eles funcionam. E isso, evidentemente, exige que as partes se reúnam às vezes e busquem novas formas, novos mecanismos de regulamentação do mercado de trabalho, na área do porto. Essa é a questão central.

O Projeto de Lei nº 8 foi discutido e avançamos muito no sentido de buscarmos mecanismos, inclusive, compensatórios. É evidente que, se há transformação na base tecnológica do porto, isso terá impactos no que diz respeito ao nível de emprego, no que diz respeito à natureza das atividades a serem desempenhadas — com exigências no que concerne à requalificação profissional e à busca de mecanismos de realocação.

Agora, há necessidade de buscarmos formas funcionais e auto-sustentáveis de enfrentarmos os novos dilemas que aí estão colocados e criar, inclusive, mecanismos compensatórios como indenizações etc., objetivando compensar possíveis perdas nesse processo de adaptação e houve uma conquista dos trabalhadores nesse processo.

Temos que avaliar que mesmo a posição governamental original não está mais contemplada no Projeto de Lei nº 66. Esse projeto é fruto da ação das forças vivas deste País e para o qual colaborou em grande parte a ação decidida da representação parlamentar na Câmara dos diversos partidos políticos.

Parece-me que o Projeto de Lei nº 66 é a proposta viável do ponto de vista de se conseguir modernizar os portos dentro de um horizonte temporal que permita aos diversos agentes se adaptarem a esse novo padrão.

Esse me parece ter sido o grande ganho do Projeto de Lei nº 66: dar um horizonte temporal de adaptação aos diversos agentes, de maneira que possamos, efetivamente, ter portos competitivos e aparelhados; a fim de que possamos aportar capitais privados para investimentos na área, tendo em vista as restrições financeiras, hoje, do setor público e possamos assegurar a nossa sobrevivência. A manutenção do modelo como ele é hoje, não assegura os direitos de ninguém; nem dos setores que estão envolvidos diretamente na atividade portuária, nem os interesses do País, porque significam a inviabilização do País a médio e longo prazo. Esse é o nosso grande desafio.

Acredito que os trabalhadores estão reivindicando um espaço maior de participação nesse processo — e conseguiram —, os empregadores estão lutando por um padrão que estimule maior competitividade e abra um espaço de adaptabilidade, tendo em vista que as regras hoje são muito rígidas — e isso também foi obtido. E agora o grande esforço vai se dar de forma descentralizada, quer dizer, caso sejam preservadas, em linhas gerais, o Projeto de Lei nº 66, da Câmara dos Deputados, que é o espaço de discussão na esfera dos conselhos de autoridade portuária e na esfera das mesas de negociação entre trabalhadores e empregadores, construindo, cotidianamente e de maneira adaptada a cada situação, o padrão mais adequado de relação entre capital e trabalho na zona do porto.

Não gostaria de me estender muito, até para garantir maior espaço depois para as discussões, onde espero possamos centralizar questões mais polêmicas e dar, então, um tratamento adequado a esses aspectos. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lira) — Tem a palavra o Sr. Wilen Manteli.

O SR. WILEN MANTELI — Meu nome é Wilen Manteli. Sou Vice-Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários Privativos; estou substituindo o nosso Presidente, Dr. Osmar Rabelo de Oliveira, que por motivos inadiáveis não pôde comparecer.

Em função do tempo que foi estabelecido, vou segmentar meu pronunciamento. Espero não prejudicá-lo no que diz respeito às informações que pretendo transmitir em nome da ABTP.

Cabe fazer uma análise — ainda que sucinta — sob o aspecto legal das instituições porto público e terminal privativo.

Então, para melhor entendimento desse verdadeiro imbróglio portuário, eu me permitiria fazer algumas considerações, partindo do primeiro ato que, como se sabe, foi a Carta Régia firmada por D. João VI em 1808, denominada “Abertura dos Portos às Nações Amigas”, através da qual se liberou as importações e exportações àqueles países considerados amigos.

Nossa atual Constituição, em termos de portos, praticamente repete as anteriores, assegurando competência à União para explorar diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão aos portos marítimos, fluviais e lacustres. No art. 22, a Magna Carta estabelece a competência privativa da União Federal para legislar sobre o regime dos portos, a navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial.

No que diz respeito à legislação infraconstitucional, temos um verdadeiro “cipó” de leis, decretos-leis, decretos, portarias e resoluções. A grande maioria desses atos normativos ou são intervencionistas, ou corporativos, ou repetitivos e até contraditórios. Destaque-se, entre eles, a Lei nº 1.746, de 1869, que autoriza o Governo a contratar a construção nos diferentes portos do Império de docas e armazéns para carga, descarga e guarda de mercadorias de importação e exportação. Esta lei teve como objetivo atrair capitais particulares para financiar obras, poupando o erário público.

Vamos agora verificar que atos regulam os terminais privativos, segmento de extrema importância para o nosso sistema portuário nacional, já que responde por 77% do movimento global de cargas em nossos portos. De fato, das 350 milhões de toneladas movimentadas em 1991, 270 milhões foram movimentadas em terminais privativos. Só nos terminais da Petrobrás e da Companhia Vale do Rio Doce, que são de uso privativo, são movimentadas em média 200 milhões de toneladas/ano.

A história dos terminais portuários sob regime privado remonta ao tempo do Império, quando o Governo concedia aos particulares a construção e exploração dos antigos trapiches ou pontos de acostagem, ainda hoje presentes ao longo dos nossos rios.

O primeiro ato que regulou a construção e exploração de instalações rudimentares foi o Decreto-Lei nº 6.460, de 1944. Vinte e dois anos após, foi editado o Decreto-Lei nº 5, de 1966, estabelecendo normas para a recuperação econômica das atividades da marinha mercante, dos portos nacionais e da Rede Ferroviária Nacional. Do mesmo ano foi o Decreto-Lei nº 83, estabelecendo normas para cobrança de taxas sobre as operações realizadas em terminais privativos.

O curioso com relação aos terminais privativos é que, os mesmos, existindo desde a época do Império, até hoje não mereceram tratamento direto, objetivo e estimulador.

Nesse aspecto, vale citar o ilustre professor de Direito Administrativo, Celso Antônio Bandeira de Melo, que disse, ao examinar os aspectos jurídicos dos terminais privativos, ser a respectiva legislação excessivamente nebulosa e fluída. E essa fluidez — segundo professor — abre um espaço exageradamente grande à discricionariedade administrativa, o que é sempre algo indesejável, porque permite soluções casuísticas, permi-

tindo aos dirigentes dominantes fixarem os rumos da matéria em conformidade não com os interesses nacionais, mas com seus próprios interesses. Arremata o renomado mestre que os terminais privativos estão carecendo de uma disciplina jurídica, orgânica e de definições claras.

Os terminais privativos sempre existiram como meio de auxiliar os embarcadores e donos de cargas — até pelo mau funcionamento dos portos públicos. No Brasil, sempre foram tratados à margem da lei, espúrios e até indesejáveis. Mesmo quando referidos pela legislação pertinente, o foram de forma enigmática e obscura. Tanto que, na prática, a obtenção de autorização para instalação de um terminal se constitui numa verdadeira via crucis. Quando obtida, as autoridades concedentes fazem questão de deixar expresso ao interessado que a ordem lhe é dada a título precário, desconsiderando-se totalmente o nível de investimento a ser realizado.

Para um melhor entendimento do que seja um terminal privativo, deve-se conceituar, estabelecer as diferenças entre porto público da instalação rudimentar e do terminal privativo. Para isso, socorro-me das lições do Prof. José Martins Catarrino, que em sua simplicidade de estilo e profundidade jurídica assim ensina:

“Porto público ou organizado é porto nacional, à disposição do público e, por isso mesmo, aberto a todos que dele necessitem, sob a administração federal ou por concessionário.

Instalação rudimentar” — essa tem origem feudal — “é aquele porto cuja exploração se faz através da União, Estado, Município, particular, em que o movimento anual de carga é inferior a 150 mil toneladas.” Esse o limite que se estabelecia para que justamente não houvesse uma competição maior com o porto público. Por isso que digo que é de origem feudal; é o “Senhor” estabelecendo quanto o porto rudimentar poderia movimentar; não mais do que aquela tonelagem.

“Terminal privativo” — aqui se fazem muitas confusões quando se fala nele — é aquele cuja exploração é feita exclusivamente pela empresa proprietária das instalações, seja ela estatal ou privativa, é porto fechado ao público, não administrado pela União, privado, porque de propriedade particular, privativo, porque de uso exclusivo do seu proprietário”.

Vamos deixar de lado a instalação rudimentar, porque ela tende a ser ou terminal privado ou porto público.

Com efeito, porto público é aquele que tem que estar equipado para receber qualquer tipo de embarcação ou carga, ele presta um serviço público, ou seja, aberto a todos; ao passo que o terminal privativo não é de uso público, mas particular. Ele não está obrigado, como ocorre com o porto público, a receber qualquer navio ou carga, na maioria das vezes é mera atividade meio da atividade fim da empresa titular, como o caso dos terminais da Vale e os da Petrobrás. Recebe uma espécie de produtos que são beneficiados na planta industrial, localizada em terra.

Agora, aqui, entraria numa questão que se tornou, desde que o projeto começou a tramitar, numa discussão nacional. De um lado temos os titulares de terminais, sejam empresas privadas ou estatais, de outro temos a administração do porto, autoridades, inclusive sindicatos.

Os titulares terminais, porque investiram caro, investimentos pesados, tecnologia moderníssima — os senhores viam os números. Hoje esses terminais respondem por 77% da movimentação total. E aí vem uma pergunta: por que o Brasil é o terceiro país em movimentação anual, se existem tantos problemas nos portos? A resposta está aqui: porque

77% da movimentação das cargas no País são realizadas em terminais privados, quer de empresas estatais, quer de empresas privadas. Essa é a resposta. Esses terminais, hoje, adotam a mais atual tecnologia.

Essa discussão, se o terminal pode ou não, é meramente ociosa, porque um País pobre como o nosso não se pode dar ao luxo de ter terminais, instalações caríssimas, ociosas. O que os titulares de terminais privados querem? Querem ocupar aquela ociosidade, querem emprestar serviços.

Vou citar o caso da Vale que se pudesse, como ocorre nos países desenvolvidos, combinar cargas nos navios de longos cursos, porque grande parte de seus navios saem com alguns porões vazios, e ela pretende fazer isso, simplesmente reduziria em parte a carga de minérios para ocupá-la com soja. Essa combinação de carga em navio de longo curso lhe daria, em média, um ganho, no custo portuário e no frete, em torno de 20 dólares por tonelada. No entanto, não pode.

Então, é importante estabelecer essa diferença. Terminal privado a operar carga de terceiro não se transforma em terminal público, o serviço não é de concessão pública do terminal privado; o que ele tem é uma concessão do bem público para explorar privatamente, e o bem público qual é? Ou é o terreno e a parte sobre-águas em que ele vai explorar o seu terminal, ou é só sobre a parte sobre a água que ele vai explorar.

Muitos, propositadamente, fazem essa confusão, de dizer que o terminal ao operar para terceiro estará substituindo o porto público, prestando serviço público. Não, ele usa sua capacidade ociosa como bem puder, porque ele não pode se tornar aberto. Imagine uma Petrobrás, uma Vale, se passa a ser porto público e não puder dar preferência aos seus navios. Daí, qual a razão, qual a justificativa do investimento de uma Vale do Rio Doce, de uma MBR do Brasil? Não tem sentido.

Entrarei, na conclusão, que é o pleito desde que se constituiu a Associação Brasileira dos Terminais Portuários Privativos.

Primeiro pleito: privatização dos serviços portuários, assegurando a livre competição em todas as atividades portuárias, eliminando-se, assim, o monopólio do Estado.

O PL, como está hoje na Câmara e no Senado, atende de forma muito tímida.

No Senado, os senhores, me desculpem, houve um retrocesso. Penso que a privatização desses serviços, a livre concorrência que está assegurada na Constituição tem que ser implantada no Sistema Portuário Nacional, sob pena de não tirarmos o nosso sistema portuário do atraso em que se encontra.

Segundo pleito: liberdade para os terminais privados se instalarem e operarem cargas de terceiros, independentemente se localizados dentro ou fora desse conceito precipitado, retrógrado, que é o conceito de área do porto — ele está pior do que o conceito de 1934. Critica-se a legislação de 1934 e, no entanto, adotou-se um conceito, como está no projeto de hoje, mais intervencionista, mais estatizante e mais castrador da livre iniciativa do que o de 1934. Então, o pleito da BTP no sentido de que a área do porto se restrinja somente àquela atividade onde está localizado, para não impedir a livre concorrência, é um outro princípio constitucional que deve ser mantido.

A adoção de tarifas adequadas. Eliminar aquelas tarifas, como ocorre sobre os terminais, a tabela M, que também é de origem feudal. Quer dizer, o titular de um terminal tem pagar a tabela N — e é cara — pelo fato de aquela

carga não ser movimentada no porto. De novo é a relação de vassalagem; o vassalo pagando para o senhorio — o vassalo não usa a instalação, ou o moinho, como existia do senhorio. Temos que acabar com a tabela N e evidentemente os terminais pagarão os serviços que eles dispuserem, como dragagem e outros.

Liberdade para contratação de mão-de-obra. Isso é simplesmente aplicar o que está na Constituição. Se é assegurado o livre exercício de qualquer atividade, o terminal privado, ou qualquer cidadão ou empresa brasileira, tem que ter o direito de escolha, o direito de opção. E aqui vamos considerar que os portos estão se tecnificando cada vez mais. O problema da mão-de-obra vai se tornar cada vez mais complicado se não se adotar medidas imediatas. Tem que haver, inclusive, o que a Organização Internacional do Trabalho recomenda: automação no sistema portuário e um sistema, uma forma para corrigir as eventuais distorções sociais que estamos propondo, e a Câmara adotou, e foi mantido no Senado, que é a constituição de um fundo para indenizar aqueles que perderem as suas atividades. Mas aqueles que fazem do trabalho portuário a sua atividade, aqueles que dependem do trabalho portuário para a sua manutenção e não para os espertos — cito o caso do Rio Grande do Sul, no caso da Reforma Agrária, e que começaram por mil sem terras e quando se falou que se ia dar terras apareceram mais de cem mil. O problema se torna insolúvel. Então, cabe à Casa corrigir essa distorção, não prejudicar o bom trabalhador.

Finalizando, quero dizer da nossa confiança na profunda sensibilidade dos Srs. Senadores, que saberão, certamente, qual o melhor dispositivo, qual o melhor regime jurídico que possa atender não aos interesses dos empresários e nem aos interesses dos trabalhadores mas o interesse de 140 milhões de brasileiros.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lira) — Concedo a palavra ao Sr. Mário Teixeira.

O SR. MÁRIO TEIXEIRA — Sr. Presidente, Srs. Senadores, além de representar os trabalhadores que nomina, os conferentes, consertadores, vigias portuários e trabalhadores de bloco, está, também, representando os arrumadores que trabalham nos portos brasileiros.

Preliminarmente, cabe esclarecer que os trabalhadores dos portos brasileiros estão conscientes de que devem adequar-se às exigências do mundo moderno, cada vez mais direcionadas ao comércio internacional. Entretanto, é preciso fazer uma profunda reflexão sobre os caminhos escolhidos na proposta dita de modernização dos portos. Porto é um subsistema de um amplo e complexo conjunto que inclui ferrovia, rodovia e, em menor escala, hidrovias interior com modais, alimentadores, empresas de navegação, agências marítimas, entidades estivadoras, despachantes, exportadoras e importadoras, comércio exterior, armadores e ofertadores de navios, fornecedores de material de estivagem, empresas prestadoras de serviços diversos, autoridades portuárias, fiscais, aduaneiras e sanitárias, mão-de-obra dos trabalhadores, avulsos, empregados, demais trabalhadores etc.

Predomina, no porto, uma visão burocrática, corporativa, cartorial e o sistema é totalmente desarticulado. Cada segmento econômico procura defender interesses próprios. É comum um navio obsoleto bloquear um terminal sofisticado enquanto um moderno aguarda ao largo, ou o armador somente operar

nos períodos de menor custo ou, ainda, o exportador reter o navio para aguardar remessa de carga atrasada. Não existe uma preocupação global.

O Estado, além de não cumprir, corretamente, o seu papel disciplinador e orientador da política portuária nacional, agora procura livrar-se dessa responsabilidade. Esquece-se que o porto é setor estratégico da economia e que o Estado deve funcionar como seu agente regulador, considerando a sua função dentro e fora do País.

Simplemente, passar os portos para a iniciativa privada, não caracteriza-se como solução definitiva. Os grupos econômicos, atuantes, que visam seus próprios interesses, não deixariam de existir e nem mudariam de atitude como num passe de mágica. Ocorrerá competição predatória e distorções tarifárias, pois os portos não podem ser regulados pelo mercado e com o arrocho salarial que acarretaria, também seriam inevitáveis as greves. Outro equívoco é acreditar que, com isso, haverá investimentos em aparelhamentos portuários. Ninguém o fará sem a garantia de retorno do capital aplicado, o que depende do volume de carga movimentada, a exemplo do que aconteceu nos países do hemisfério norte, acima do México.

O comércio mundial é feito, 90%, no sentido norte-norte e, apenas, 10% no sentido norte-sul. Devido a esse elevado volume de carga, os países do hemisfério norte obrigaram-se a aprimorar a sua infra-estrutura de transporte interno — rodovias e ferrovias — e as cidades, verdadeiras proprietárias dos portos, foram forçadas a adequar a infra-estrutura portuária de apoio à navegação. Isso tudo provocou uma guerra de tarifas e um fantástico ambiente competitivo entre modais e portos de países vizinhos. Seria utopia achar que, através de uma simples lei de modernização dos portos, estaríamos implantando modelos de sistemas europeus nos portos brasileiros. Para perseguir tal meta, tem que haver volume de carga que, para isso, depende de planejamento e política macro econômica, incluindo o Plano Nacional de Transportes. É indispensável e urgente a inversão da nossa matriz de transporte de carga que privilegia o sistema mais caro — o rodoviário — abandonando a navegação de cabotagem e o transporte rodoviário.

É oportuno lembrar que gastamos 14 cents de dólares por tonelada/quilômetro útil — TKU em frete rodoviário e apenas 0,04, ou seja, 10 cents de dólar a menos pelo ferroviário. Este último, o ferroviário, representa apenas 16% da carga transportada. Nem a redução dos 30 dólares gastos, hoje, com mão-de-obra no embarque de grãos no navio, nem a mudança do sistema de contratação, seria uma solução correta e definitiva para a modernização dos portos. A visão míope de setores governamentais não conseguiu ou não quis detectar os verdadeiros problemas que oneram as exportações e os custos portuários. Ao invés de aproveitar as experiências de cada um e procurar, de forma conjunta, encontrar caminho correto, recorreu a segmentos empresariais que, até o final da década de 80, eram altamente beneficiados com subsídios de exportações, adicional de renovação para a Marinha Mercante, entre outros.

Com excepcional oportunismo, esses grupos conseguiram influenciar o Governo e, na sequência, passaram a fazer milionária campanha de mídia, na defesa dos seus interesses imediatos e localizados, arvorando-se de salvadores da pátria. Longe de resolverem as questões portuárias globais visam apenas enfraquecer o movimento sindical portuário para aumentarem os seus lucros, reduzindo os salários. Com esse trabalho de

mídia, querem desgastar os trabalhadores dos portos e os seus sindicatos perante a opinião pública. Querem, também, tornar os parlamentares arredios ou desgastados pela imprensa quando e se ousarem defender os trabalhadores.

Essa campanha, também, é inverídica quando diz que os sindicatos impõem o número de trabalhadores que compõem cada equipe, o valor da remuneração desses trabalhadores ou determinam a admissão de profissionais ou restrição de acesso na profissão.

Acesso à Profissão — A legislação vigente determina à autoridade competente — Delegado de Trabalho Marítimo, até 1988 e, hoje, Delegacia Regional do Trabalho — a obrigação de fixar quadros. Constatadas vagas, a mesma autoridade providenciará a aplicação de prova de habilitação pública aos candidatos interessados. Os aprovados recebem uma matrícula profissional e, por fim, a mesma autoridade competente, encaminha os aprovados ao sindicato para serem incluídos nos rodízios específicos a que têm direito, de acordo com o regulamento de sua profissão (ver Decreto nº 56.367/65, dos Conferentes; 56.441, dos Consertadores; 83.611, dos Vigias Portuários.)

O ingresso dos estivadores à profissão é regulada pela CLT.

Número de Trabalhadores de Cada Equipe — No caso dos conferentes é estabelecido pelo Decreto nº 56.367/65 e Lei nº 6.914/81. Dos Consertadores, pelo Decreto nº 56.414/65; dos Vigias Portuários, pelo Decreto nº 83.611/79. O número de estivadores é estabelecido na Resolução nº 81.079/84, da Sunamam, ratificada pelo Tribunal Superior do Trabalho no Dissídio Coletivo nº 8/89, que determinou que passaria a ser matéria de convenção coletiva de trabalho, entre as partes, a partir daquele dissídio.

Remuneração dos Trabalhadores — Até 1988, era fixada pela Sunamam. Extinto esse órgão, contrariando posições radicais dos tomadores de serviço, o TST, por sentença normativa nos Dissídios nºs 8/89 e 12/89, decretou que passaria a ser matéria de negociação coletiva entre as partes, a partir dessas decisões.

O PAPEL DOS SINDICATOS DE AVULSOS

Na verdade, esses sindicatos apenas recebem as requisições e escalam os trabalhadores que agrupam, sempre obedecendo à legislação supracitada quanto ao número de obreiros. A partir desse momento, os tomadores de serviço assumem toda a responsabilidade e o comando do pessoal, inclusive quanto ao pagamento dos salários, gerando a respectiva folha de pagamento e pagando diretamente ao trabalhador, observadas as tabelas remuneratórias aprovadas pelas partes em negociação coletiva.

Srs. Senadores, deve ficar bem claro que, devido à descontinuidade normal dos trabalhos nos navios, os estivadores, conferentes, consertadores e vigias muitas vezes ficam dias ou semanas sem trabalhar ou ganhar e, por consequência, sem em nada onerar a folha de pagamento dos empresários ou do Governo. Isso acontece no Brasil. Na Europa e nos Estados Unidos eles têm garantia salarial quando ficam à disposição. Mesmo assim, o trabalhador avulso do Brasil aperfeiçoa-se e treina com recursos próprios e do seu sindicato, para esperar a chegada do navio e ser engajado. Sua única contrapartida é apenas a garantia de ver assegurado pela matrícula profissional, fornecida pelo Ministério do Trabalho, se aprovado em concurso, seu engajamento com prioridade

quando chega o navio. O Governo e os empresários insistem em retirar dos trabalhadores essa única garantia, sem a mínima sensibilidade social. Cabe ressaltar que a referida matrícula ou registro profissional é prática adotada internacionalmente, estabelecida pela OIT, Convenção 137/73. Procuram também confundir, dando a noção de que todos os trabalhadores podem ser requisitados pelo mesmo tomador de serviço.

Deve ficar bem esclarecido que, invariavelmente, o conferente e o vigia portuário trabalham para o armador e nunca para o exportador, importador ou consignatário. A função do conferente é municiar o comandante do navio de dados em relação à carga embarcada para liberação do conhecimento, confecção do manifesto e, em seu nome, executar outros serviços de interesse do navio — plano de carga, direção da operação etc.

O vigia portuário também trabalha a bordo, reportando-se diretamente ao comandante da embarcação, cuidando das mercadorias colocadas sob a responsabilidade do navio e da fiscalização de entrada e saída de pessoas, além de colaborar na execução de coisas diversas.

Em um processo normal e transparente, sem pressão de certos interesses econômicos isolados, embora poderosos, as relações entre trabalhadores avulsos e tomadores de serviço não precisariam ser alteradas, porque já estão totalmente liberadas à negociação direta, que poderia também tratar dos critérios para novas admissões e registro ou matrículas profissionais, como é feito na Antuérpia, Bélgica, Finlândia, Estados Unidos, Espanha, Suécia, Alemanha, Holanda etc. Concordamos que esse processo seja democratizado dentro de um regime de co-gestão.

Como está demonstrado e comprovado pela legislação, esses sindicatos não impõem salários, números de trabalhadores, nem determinam nada quanto ao ingresso na profissão. Por este motivo, os trabalhadores não podem aceitar a proposta de organismo de gestão de mão-de-obra, com formação patronal majoritária ou total. Isso, ao contrário de modernizar relações de trabalho, irá provocar sérios e imprevisíveis atritos, em prejuízo do trabalho no cais. Não podemos aceitar a distorção imposta no § 2º do art. 8º do Projeto de Lei nº 166, pois o princípio constitucional estabelecido no art. 7º, inciso XXVII, diz que: "é direito do trabalhador a proteção, em face da automação".

O trabalho a bordo não se diferencia em função do local de atracação do navio: porto organizado ou terminal privativo. Portanto, não deve prevalecer o disposto no art. 54.

A revogação dos arts. 73 e 74 trata-se de mutilação de direitos adquiridos, com muita luta, pelos trabalhadores.

A versão do PLC nº 66/92, na redação aprovada na Câmara, será de difícil aplicação prática, além de aumentar o custo operacional, ao propiciar proliferação de operadores portuários e criação de órgãos que passarão a cobrar taxa em serviços, que hoje os sindicatos executam gratuitamente.

Torna-se quase impossível a implantação inicial do CAP, do Organismo de Gestão de Mão-de-Obra e do Operador Portuário, visto que, para se constituírem, essas entidades são interdependentes.

Não é prevista a regulamentação dos diversos princípios estabelecidos no projeto, entre eles o caso do AIPP e respectivo fundo. É equivocado, ao fixar índices de AIPP, chegando a gravar certas calhas, com custo muito acima do dispendido atualmente com mão-de-obra. A indenização prevista é aquém das similares adotadas em países muito mais pobres do que o Brasil, onde o Estado também participou com recursos.

Nossas demais propostas de operações estão consubstanciadas e justificadas uma a uma no documento já distribuído ao caro Senador.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lira) — Com a palavra o Sr. Juan Clinton Lherena.

O SR. JUAN CLINTON LHERENA — Muito obrigado. Quero que todo mundo note que estou jogando fora 90% do que tinha escrito.

O SR. MÁRIO TEIXEIRA — Lherena, só um minuto, se me permite. Quando falei sobre o custo de mão-de-obra no granel, acho que falei equivocadamente 30 dólares. O custo de mão-de-obra no granel é 30 cents de dólares por tonelada. Obrigado.

O SR. JUAN CLINTON LHERENA — Obrigado Mário. Senhores, pelo jeito, todos concordam que o sistema portuário brasileiro não nos serve. Todos concordam. Aquela linha de produção que várias vezes se refere que o porto não é diferente de qualquer indústria, começa com a praticagem, passa pela saúde, pela polícia, pela atracação, os rebocadores, requisição de avulsos, entrega ao terminal, capatazia, armazenagem, Receita Federal e entrega ao consignatário. Todo mundo concorda que este sistema, como está montado agora, não serve. Está todo burocratizado, viciado com privilégios, cartéis, cartorizado e sob uma legislação arcaica de 1934. Agora, todo mundo concorda que se muda, mas não o seu próprio. Todos concordam que há uma morosidade, os custos são altos, é ineficiente, mas o seu setor está certo. Nada disso teria importância se houvesse um monopólio estatal na exploração dos portos. O Estado provou ser um administrador eficiente e, diga-se de passagem, não se cogita privatizar o porto e sim os serviços.

A linha de produção está numa legislação arcaica, não acompanhou a evolução nos meios de manipulação de carga.

A Praticagem — desculpem-me meus amigos da praticagem — é um monopólio, mas em vista da legislação que cria esse monopólio, não muito diferente daquele que dita o número de homens, da DTN, o quanto ganhar, que cria parte do monopólio.

Há exagerada burocracia na Receita Federal. Há uma espécie, também, de cartório na Saúde e na Polícia que impede tanto quanto os outros elementos, tanto quanto os avulsos, tanto quanto os agentes. A bordo das embarcações existe o monopólio dos avulsos. Agora, existe também, determinadamente, um excesso de número de homens. Isso não foi criado por nenhuma outra coisa a não ser pela automação e a mecanização. O excesso é tal, que se ouve dizer muito — e não é como piada — que há estivadores que não estiveram, conferentes que não conferem, consertadores que não consertam e vigias que não vigiam.

Em terra, há uma falta de homens na capatazia, mas aí daquele tomador de serviço que oferece entrar com sua maquinaria ou com seus homens para terminar o serviço: não pode.

As tarifas — se alguém quiser olhar para elas vai ver um catafalco deste tamanho e precisa ser um PhD para poder entendê-las. Por isso que um navio, que sai de um porto, não sabe quanto vai custar sua cooperação.

Os horários também são de tal forma que não dão para produzir nada. Então, não são os avulsos, embora eles gostam de ser vítimas, dizendo que todo mundo está apontando para

o trabalhador portuário, seja das docas ou dos avulsos, eles são componentes desta corrente que não está adequadamente dentro do seu papel. Os outros também criam isso.

Agora, nada disso teria alguma importância, ganhem quanto queiram, parem quanto queiram, se isto não fosse inviabilizar o futuro do Brasil. Estamos exportando hoje 7% do nosso PIB — eu conto 350 o oficial e não-oficial, 150 —, enquanto a América do Sul exporta 20%, em geral, do seu PIB. Para dobrarmos de 35 para 70, que passa para 14%, creio que não vamos concorrer com os preços e os custos que temos. E devo dizer, neste momento, que o que importa não é quanto uma pessoa no cais esteja ganhando — quero que eles ganhem o bastante — e sim o que eles custam à operação. Os avulsos, normalmente, trabalham 55% do tempo que são pagos. Mas não estou querendo dizer que isto seja culpa deles. A culpa é da entrega da carga, do terminal, da capatazia, da falta de comando único, da falta de coordenação, ou seja, ninguém está apontando o dedo tão-somente à mão-de-obra, todos são culpados. E isto tem que mudar.

Para qualquer estudioso, para qualquer administrador de empresa ou qualquer consultor experimentado, será necessário — é óbvio — revogar toda e qualquer legislação impeditiva do raciocínio e do bom senso do administrador, porque hoje um bom administrador não consegue administrar o porto. Acho que meus colegas podem concordar comigo, porque tudo está regulamentado, não se pode usar o bom senso. Retirar onde existente todo e qualquer privilégio ou monopólio, seja do Governo, seja a falta de transparência dos empresários, seja dos trabalhadores. Temos que dar liberdade operacional sem restrições ideológicas. Operador portuário é aquele que melhor serve ou que pode servir ao porto.

Criar condições de competitividade entre os portos e dentro dos portos. É óbvio que temos que fazer isso. Temos que treinar a nossa mão-de-obra para ser funcional e não ser apenas conferente, ou estivador, que todos saibam manipular máquinas, que sejam motoristas. Se alguém trabalha em terra hoje, trabalhará a bordo amanhã, não separado como está. Qualquer leigo pode entender isto.

Temos que criar condições para as negociações coletivas entre capital e trabalho. Realmente, esse é o segredo do futuro, as negociações coletivas, desde que nenhuma dessas partes tenha algum privilégio, algum monopólio ou alguma vantagem.

Temos que tornar as operações portuárias transparentes, com plena colaboração entre Governo, empresários e trabalhadores, sem supremacia de qualquer um destes elementos.

Senhores, isso estava tão claro que foi organizada uma viagem parlamentar aos portos e, em seguida, os empresários também foram. Lamentamos apenas que não tenhamos levado também os trabalhadores portuários e os avulsos, porque teríamos superado muitas etapas.

Nós visitamos Roterdã, Antuérpia, Hamburgo, Norfolk, Nova Iorque e verificamos que todos eles passaram por reformas.

Acontece que se alguém disser que o sistema portuário brasileiro é *sui generis*, que só existe no Brasil, é um erro bárbaro, porque estamos meramente em um estágio, pelo qual todos esses portos já passaram. Roterdã começou em 1900; Hamburgo, 1951; Antuérpia, 1961, Chile e Argentina há menos de dois meses atrás. Perdão, Uruguai e Argentina. Chile, foi antes da ditadura.

O que constatamos em todos estes portos que visitamos?

Constatamos uma mentalidade empresarial para atrair cargas onde o trabalhador, o Governo e empresários trabalhavam juntos. Todos eles trabalharam com a autoridade portuária, a tal CAP, que serve de pára-choque à ingerência política na operação. O Governo lá não entra na área operacional, esta trata da infra-estrutura e os operadores tratam da superestrutura. Não há operação entre o trabalho de bordo e o de terra.

O excesso de mão-de-obra é encarado por todos os portos, por todos os trabalhadores — claro que cada um existe e defende o seu como pode, mas reconhecem que o excesso tem que ser enxugado.

Existe em todos esses portos um sistema de aposentadoria precoce, reconhecendo a necessidade de cortar e de enxugar.

Existe liberdade operacional, concorrência aberta entre os portos e dentro dos portos.

Existe em todos eles um *pool* de trabalhadores — o que estamos chamando aqui, no nosso órgão de gestão, de mão-de-obra.

A negociação coletiva é que determina todas as condições desses órgãos de gestão de mão-de-obra.

Os sindicatos não são os fornecedores de mão-de-obra.

O treinamento profundo e multinacional de todos os trabalhadores.

Nunca há paralisação de serviço, porque há uma comissão paritária que decide se pára ou não o navio, o que está certo ou errado. Aqui nós paramos a qualquer instância, em qualquer porto, por qualquer razão, não temos a quem recorrer.

A gestão de mão-de-obra lá, normalmente, é administrativa, é fornecedora de mão-de-obra e não deve ser paritária. E por que não deve ser paritária? Ela é meramente administrativa, segue as regras e as condições, todas estabelecidas em negociações coletivas.

Senhores, faço parte da Comissão de Negociação Coletiva, representando as confederações e associações comerciais. Há quatro anos que negociamos. Não é nenhuma desfeita, e é uma das razões por eu não ver um OGMO paritário, porque não consigo negociar, é questão de ceder mais ou menos, dependendo da força e da equalização ameaçada, e sempre baseado na legislação que existe na DTN ou legislações que determinam condições. Não consigo negociar, por isso acho muito arriscado criar um OGMO, uma organização de gestão de mão-de-obra paritária, porque ela é meramente administrativa. A comissão paritária é que vai negociar todas as condições, número de homens, quanto ganhar, tudo isso. Mas as condições de fornecimento de obra é o que dá o monopólio no Brasil, não pode ser paritário.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lima) — Srs. Senadores, na próxima quinta-feira, a exposição será feita pelos Srs. Roberto Macedo, Secretário Nacional de Política Econômica, Jorge Gerdau Johanpetter, Presidente das Associações dos Siderúrgicos Privados, Sérgio Salomão, Presidente do Sindicato dos Armadores Nacionais, e Luiz Braga, Presidente da Federação Nacional dos Estivadores. Essa é a lista dos expositores da próxima quinta-feira.

Quero informar também aos senhores presentes que preparei, ainda na condição anterior de Relator, uma caderno demonstrativo que vou distribuir agora para os Srs. Senadores e expositores, onde nós temos o projeto que foi aprovado na Câmara.

Na segunda coluna estão as emendas que foram apresentadas na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania pela sua assessoria, apenas para efeito de constitucionalidade, e algumas delas foram aproveitadas pelo Senhor Senador Mansueto de Lavor.

A terceira coluna traz as emendas aprovadas pelo Senador Mansueto de Lavor e um quadro em branco para os Srs. Senadores irem acompanhando e anexando um papelzinho com as emendas que forem apresentadas ou as sugestões.

Gostaria que o Secretário distribuisse aos Srs. Senadores, e eu vou passar às mãos dos Srs. Expositores.

O Senador Mário Covas apresentou uma sugestão interessante de que em 3 minutos se fizesse uma rápida exposição do que é o porto, quais são as suas categorias funcionais, para que algumas das pessoas aqui presentes pudessem ter uma noção melhor do seu funcionamento.

Qual seria a sua sugestão, Senador Mário Covas?

O SR. RONAN TITO — Sugiro o Senador Mário Covas, porque, de nós todos aqui, é o que tem mais vivência dos fatos.

O SR. MÁRIO COVAS — Eu não fiz uma sugestão inocente, simplesmente propus a V. Ex^a, já que estaremos discutindo aqui com pessoas que há muito tempo trabalham na área e quem trabalha na área sempre acha que as pessoas conhecem o "B-A-BA". É muito difícil a gente avançar, se não tiver a infra-estrutura necessária para compreender alguns detalhes. O que propus ao Sr. Presidente é se S. Ex^a me daria dois ou três minutos para ainda, sem discutir o mérito tentar expor o que são esses antecedentes se V. Ex^a estiver de acordo. Quero dizer a V. Ex^a que não é uma tomada de posição.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lira) — Ficariamos honrados com as informações de V. Ex^a

O SR. MÁRIO COVAS — Talvez os Senhores não saibam o que seja capatazia o que seja porto terminal privativo, porto público etc. Agora, simplesmente, pretendo apenas dar esses conceitos básicos. Não estou entrando no mérito da questão. O porto público, esquematicamente, é este que está aqui, daqui para cá está, o que chama de retroporto, porque está fora das instalações portuárias. Aqui é a entrada do porto. Aqui a faixa da tracação. Isso pretende ser um silo, na verdade, não é, mas pretende ser. Isto aqui é um armazém. Aqui tem navio encostado e o porto se divide em duas áreas fundamentais no que se refere a trabalho. Entre a chegada da mercadoria até ser trazida ao convés do navio, esta operação toda chama-se capatazia. Ela envolve uma etapa, eventualmente da armazenagem. Estas instalações pertencem à administração do porto. Aqui está o silo, onde se armazena o material a granel o sólido; aqui o armazém, onde a carga geral fica guardada, seja no processo de importação, seja no processo de exportação, até ser retirada.

Quando ela é movimentada aqui dentro, é feito através de uma operação que se chama capatazia. Capatazia é a movimentação da mercadoria, desde que ela chega aqui até o convés do navio.

Quem se incumba de fazer esta operação é a administração do porto, que opera com dois tipos de gente. Ele opera com aqueles que são funcionários do porto, é o caso de Santos, onde só operam aqueles que são funcionários do porto e que são chamados portuários. Em Santos eles até são chamados de "toqueiros", porque originariamente o Porto de Santos

não é um porto privado, realmente. A concessão inicial de 1894 foi dada a uma companhia do Rio de Janeiro que, coincidentemente, chamava-se Companhia Docas de Santos e pertencia aos irmãos Guinle. Esta concessão foi estendida até 1984, quando depois se extinguiu.

Convém notar que na fase de exploração do porto se criou um Fundo Portuário Nacional, pelo qual os investimentos passaram a ser feitos diretamente pelo Estado, foram contabilizados com capital não remunerado, de forma que na hora de transição para o Estado eles não tiveram que ser ressarcidos.

Dentro do navio a operação é chamada de estiva ou desestiva, dependendo do sentido em que ela se faz.

Aqui em cima, portanto, há dois tipos de categorias que funcionam assim: há aqueles que são empregados da administração e que são chamados portuários, é a federação que estes representam, ou os avulsos. Há portos até que só se valem de avulsos nesta área. Acho que o Porto de Paranaguá é um deles.

O Porto de Paranaguá só opera com avulsos na área da administração. O avulso tem uma diferença para aquele que é funcionário. O funcionário ganha independente de ter ou não serviço; o avulso só quando há o serviço.

Quando a mercadoria chega no navio e é colocada lá dentro do porão, disposta de forma conveniente a ser transportada, ou inversamente, quando ela é retirada, operam categorias que necessariamente são avulsos. Não há funcionário de lugar nenhum operando nessa categoria, a categoria de avulsos.

Ainda existem 5 categorias, mais precisamente 4 — porque há também o trabalhador de bordo. A saber: os estivadores, os conferentes, os consertadores, os vigias portuários, e os trabalhadores de bordo.

Todas essas categorias são avulsas. São elas que fornecem uma primeira resposta para contrapartida do seu monopólio. Só que eles, sendo avulsos, só recebem quando trabalham, eles correm um risco de natureza econômica.

Há uma lei antiga, que o Congresso aprovou, de iniciativa de um ex-Senador chamado Arão Streinbruca. Esta lei entrou em vigência depois de 1965. Em 1964 houve o Decreto Lei nº 3 que a mudou em certo aspecto, depois ela foi retomada. Hoje ela está em vigor e está considerada neste projeto.

Esta lei criou o sistema de trabalho na estiva. A tendência é identificar já que pelos menos, a grande maioria dos brasileiros tem a idéia de que o porto é apenas estiva.

O estivador não é o único trabalhador que opera em porto, é um deles. A história do porto no Brasil está muito associada à história da estiva, e não é atoa que ela caminhou na frente das demais categorias no sentido de configurar mecanismos de trabalho. Aqui, sistematicamente, está representada a maneira de trabalhar, que seria interessante entendida para se visualizar alguns dos aspectos sobre os quais se fala.

Tomemos, por exemplo o caso específico de Santos, que conheço melhor. Santos tem 3600 estivadores sindicalizados, sempre distribuídos em duas turmas: uma de 3360 e outra de 240. Isso soma 3600. Duzentos e quarenta permanecem 40 dias, a cada 15 meses, e nas funções de mestre ou contra-mestre, que têm características, de chefia, e ganham adicional.

Hoje, no porto de Santos, há 20 lugares, chamados paredes, onde o serviço é distribuído. Cada parede tem 168 trabalhadores e 12 chefes, que, a cada 40 dias, mudam. Todos os 3.600, por 40 dias, em cada 15 meses, são chefes por mecanismo de rodízio. Na parede, a coisa funciona assim: as 20

paredes recebem cada uma delas 168 funcionários e, a cada 2 dias, mudam; os 168 que estavam na parede nº 1, 2 dias depois passam para a parede nº 2, 2 dias depois para a parede nº 3. Os chefes caminham, mudando a cada 2 dias, em sentido contrário. Não é o chefe que escolhe os que vão trabalhar. Isto tem o objetivo de evitar a formação de "panela", porque o mesmo chefe só estará com a mesma turma três vezes, no máximo, no período em que estiver na chefia. Dentre os 168 que trabalham, cada um deles tem uma ficha, com três posições: câmbio, avançado e dobra. De tal maneira que quem está na posição de câmbio tem preferência sobre quem está na posição de avançado, que, por sua vez, tem preferência sobre quem está na posição de dobra.

As paredes se reúnem três vezes por dia. Na primeira, das 4 às 7 horas da manhã, que é a hora que começa o serviço; o mestre, tendo a relação de afazeres indaga, dos que ali estão, os que querem trabalhar. Os que estão na posição de câmbio, têm prioridade para se oferecer; se o quiserem, levantam a carteira. Se trabalharam naquele dia, o seu cartão é carimbado e passam para a última posição, que é a de dobra; os que estavam na posição de avançado vão para a posição de câmbio e assim por diante. Logo, quem está na posição de câmbio tem prioridade para pedir o serviço, o serviço que sobrou é ofertado aos da posição de avançado, e, finalmente, aos da posição de dobra. As pessoas rodam também nessas posições à medida que exercitam o trabalho.

Os serviços são dimensionados no que se refere a pagamento, que é feito por produção. Então, cada serviço tem um pagamento diferente, daí por que a escolha diferenciada de cada um deles. Em um sentido correm os estivadores; em outro, os chefes. Dentro da sua respectiva parede, cada estivador opera nessa direção.

No que se refere aos conferentes, o trabalho é um pouco diferente. O conferente faz o rodízio, mas não dessa maneira. Ao contrário do estivador, há o caso específico dos que trabalham no cais. Quem pede esse serviço é o representante do armador, do dono do navio. A capatazia é pedida e paga pelo proprietário da mercadoria. Este, em se tratando do melhor serviço de estiva, é pago normalmente pelo frete, a não ser em casos especiais.

Essa é a posição normal no que se refere a porto público, que, em alguns casos, já detém terminais privados. O Porto de Santos, por exemplo, tem vários terminais privados.

Em linhas Gerais, no que se refere à relação de trabalho, o projeto cria a administração do porto, além de um conselho de administração portuária, que não é paritário, mas um conselho em que têm assento União, Estados e Municípios, representantes dos trabalhadores, representantes dos empresários, setor empresarial. O voto é por grupo. Quatro representantes, por exemplo, dos operadores portuários um voto, assim como nos demais setores, como o exportador. Não é paritário na medida em que se tem Estado com um voto; empresários com dois votos, trabalhadores com um voto só.

Cria-se um órgão gestor de mão-de-obra, que, teoricamente, vai convocar a mão-de-obra. Isso muda no sentido de que não se opera mais por aqui, mas via uma nova instituição chamada operador portuário. Esse operador portuário passa a ser uma pessoa jurídica e pode ter uma das seguintes prerrogativas: ou pode ser meramente tomador e fornecedor de mão-de-obra, ou pode ter uma parte do porto com instalações próprias e ter também mão-de-obra. O projeto tal qual veio da Câmara, permite que esse operador tenha mão-de-obra permanente e o restante pode ser convocado nessa cate-

goria. Mais do que isso, essa forma gestora, criada em função de todos, também não é paritária. Há, em relação a esse órgão, um aspecto interessante, a despeito do instrumento legal que se faz: ao final, qualquer decisão do órgão, se envolver questões trabalhistas, é resolvida por arbitragem; ou seja, de alguma maneira fica discutível — o papel, por exemplo, da Justiça do Trabalho: se os operadores portuários vão operar com pedaços do cais e com mão-de-obra própria.

O bagrinho é o trabalhador não sindicalizado, que eventualmente, na sobra do serviço, é convocado para compor o lugar do pessoal. No sistema que hoje se criou um pouco, transporta essa estrutura no conjunto. Haveria operadores portuários que teriam um conjunto de trabalhadores próprios e que, na sobra, seriam utilizados esses que hoje são os avulsos, sejam eles de origem de capatazia, sejam eles de origem avulsa, ou de estiva, para complementar a mão-de-obra necessária. Em outras palavras, os avulsos ficarão na expectativa de que sobre serviço e eles possam ser, assim, convocados. Em síntese, isso é o bê-a-bá do que existe hoje, e, fundamentalmente, daquilo que se pretende.

Foi colocado aqui, e é verdade, o problema do terminal privativo, que existe dentro de alguns portos organizados. Às vezes, é até ele próprio um porto individual.

Esse terminal privativo hoje opera para o próprio proprietário da mercadoria.

A idéia do projeto, como veio da Câmara, permite que o terminal privativo, que a partir de agora fica isento de qualquer outra taxa, possa operar também para terceiros, portanto, na linha do que é o porto público. A idéia é a de que a concorrência, a partir daí, se exacerbará e, portanto, isso será positivo para os custos e, necessariamente, para a exportação e a importação.

Não quero ir adiante no mérito disso. Só queria trazer esta modesta contribuição, porque, às vezes, parece que discutimos uma coisa fundamental, sem conhecer o básico da coisa.

É só isso, Sr. Presidente. Desculpe-me.

O SR. PRESIDENTE (Élcio Alvares) — A Presidência registra, com muita satisfação, a explicação do Senador Mário Covas, e eu, que sou Senador de um Estado eminentemente dominado por uma orla portuária magnífica, o Espírito Santo, aprendi muita coisa hoje em relação à sua explicação.

Lamento que essa explicação não tenha sido dada a todos os Senadores, porque vamos votar em plenário essa matéria, e há muita gente discutindo capatazia, problemas de comandos e partes, sem ter a idéia exata do que representa a organização dos portos. Então, achei que foi muito válida a explicação.

Concedo a palavra ao Senador Ronan Tito.

O SR. RONAN TITO — Sr. Presidente, tinha feito uma inscrição para fazer alguma arguição e até provocar algum debate, mas estou satisfeito, não inteiramente gostaria de debater, mas infelizmente, ou felizmente, tenho outros compromissos de horário e não vou poder fazê-lo.

No entanto, quero dizer que não só a exposição do Senador Mário Covas foi extremamente elucidativa, mas também a de todos os debatedores, quer histórica, quer de mérito do assunto.

Só fico pensando em uma determinada coisa: afinal de contas, qual é a diferença entre carregar um navio, um caminhão ou um trem? De nada adiantará produzirmos soja, milho, lá no interior, da melhor maneira, com altíssima produtividade, brigando com os Estados Unidos da América do Norte,

se em cada local criarmos uma série de extraordinários cartórios.

Fico lembrando-me do chapa de caminhão lá sentado, em Uberlândia, que ganha mais ou menos cento e cinquenta mil cruzeiros para descarregar os caminhões que vêm da lavoura, os secadores, os que vão para os armazéns, se tudo isso se constituísse em cartório, não sei como seria.

Ouvi uma coisa muito interessante aqui de um dos deponentes. Ele disse que o custo não está aí, que o negócio está na estrada de ferro e no caminhão. V. Ex^a e eu, Senador Elcio Alvares, já debatemos isso no plenário e mostramos as diferenças. Mas o que vamos inferir? Que vamos esperar colocar primeiro a estrada de ferro para depois mexer na legislação do porto? Ou vamos também mexer na legislação do porto, achando que vamos resolver todos os problemas? Acho que não vamos resolver todos os problemas.

Por outro lado, por que temos de criar uma legislação trabalhista para a atividade, por exemplo, no campo, na minha indústria, no carregamento do armazém seco no carregamento de um caminhão, no carregamento do navio, que é inteiramente diferente?

Acho que hoje estou entendendo um pouco melhor o Brasil. Por que o Brasil está agregando-se cada vez mais no litoral, em São Paulo, no Rio de Janeiro? Agora entendi. Com essa opção do gás, do gasoduto, que vai para São Paulo, temos de "chover sempre no molhado" e ficar com o interior totalmente despovoado, mandando-o plantar soja, feijão, milho etc., que não são competitivos.

Embora estejamos massacrando nosso trabalhador com um salário desgraçado e a produtividade seja tão boa quanto a maior do mundo, chegamos ao final da história e não temos competitividade.

Não temos a organização do bóia-fria, do trabalhador rural, não temos nem sequer uma organização dos agricultores. De vez em quando alguém aparece, falando dos agricultores, e o que ele é? Pecuarista de boi, de corte, de ponta.

Estou me referindo ao líder que apareceu aí, falando para o Brasil inteiro, e chegou até a se candidatar a Presidente da República, falando em nome da agricultura. Acho que ele não sabe a diferença entre um pé de capim e um pé de feijão.

Eu não sei, mas cada vez fico mais desanimado com o Brasil. Não entendo também por que temos essa quantidade de leis para os portos e nunca tivemos para os armazéns secos, para o carregamento de caminhão e trem. Os portos são mais antigos, e, então, criam-se sucessivamente novas leis.

Acho que a pergunta que se faz é a seguinte: que tipo de País queremos construir? Ou não queremos construir? Queremos um país com alguns cartorizados e privilegiados?

Diria também, para acrescentar, que não é só na estrada de ferro que está apego, é no pleno emprego. Nunca houve neste País um projeto de pleno emprego, e por isso o pobre do trabalhador fica, lá de fora, esperando para trabalhar.

Mas se criássemos, verdadeiramente, uma possibilidade de pleno emprego neste Brasil de tanta terra, de tanta coisa para se construir, de 99% para se construir e não ficássemos perdendo tempo com setores, mas pensássemos em uma política global...

Os senhores não acham sintomático que no Brasil só se discutam os grandes problemas nacionais depois das onze e meia da noite? Deve ser pornografia, porque, por exemplo, nos Estados Unidos da América do Norte coloca-se o nu à vista somente depois das onze horas da noite. Aqui, já

vi o nu artístico às 6h da tarde. Gostei muito. Não tenho nenhuma restrição a isso. Não é nenhum moralista que está aqui. Acho o corpo da mulher lindo. Mas a discussão dos grandes temas deste País nunca vi, a não ser no programa do Jô Soares, depois das onze e meia da noite.

Estou na briga com a TVE, para discutirmos... Não quero a presença dos políticos, quero discussão dos temas nacionais, o que não é possível, porque está tudo ocupado com a discussão das grandes empresas de publicidade em uma empresa de televisão estatal. É difícil.

Para mim foi altamente elucidativo todo esse debate, toda essa exposição, mas quero dizer que estou cada vez sucumbindo mais. Eu que fui um otimista irrecuperável, não vejo mais saída para o Brasil, porque somos incapazes de vê-lo como um organismo só. São Paulo diz: "Se meu dedo está machucado, meu corpo todo padece".

Ou pensamos no Brasil como um todo, ou vamos ficar discutindo o porto, o armazém seco, o caminhão, a lavoura, a carroça e vamos chegar aonde estamos: em um impasse. Não sei se vamos ter grandeza de discutir o Brasil.

Infelizmente, depois de todo esse discurso, que virou sermão sem que pretendesse, vou ter de sair, mas antes agradeço a todos pelos extraordinários esclarecimentos que foram trazidos.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Elcio Alvares) — O único Senador inscrito era o Senador Ronan Tito.

Evidentemente, temos a participação do Senador Mário Covas, uma pessoa profundamente envolvida no problema, e do Senador César Dias.

A Presidência faculta a palavra aos eminentes colegas. Pela ordem, ao Senador César Dias.

O SR. CÉSAR DIAS — Gostaria de dizer que realmente é lamentável não termos hoje aqui presente a maioria dos membros da Comissão de Assuntos Econômicos e informar aos palestrantes que esta é uma Comissão muito ativa. Hoje o Senado Federal está em clima de dissolver as nuvens de escândalos das CPI que existem por aí e as Lideranças nacionais estão presentes aqui no Congresso Nacional.

Esta Comissão tem o privilégio de estudar esse projeto através da requisição feita pelo Senador Mário Covas, e já há vários Senadores se debruçando sobre o assunto.

Para mim foi importantíssimo estar aqui presente, apesar de estar faltando a outro compromisso. Queria fazer uma pergunta ao João Batista: como está a situação dos funcionários que trabalham nos terminais privados? Como você descreve a situação desses funcionários?

O SR. PRESIDENTE (Elcio Alvares) — Com a palavra o Sr. João Batista Quintas.

O SR. JOÃO BATISTA QUINTAS — Bom, Senador, com relação à representação, à organização sindical — a pergunta de V. Ex^a tem enfoque —, há muito pouca gente que trabalha na área de capatazia de terminal privativo sindicalizada. Acho que somente na Portocel, que trabalha com celulose, no Espírito Santo, o pessoal de capatazia está vinculado ao Sindicato dos Portuários do Espírito Santo. Todo o restante está sem representação sindical, infelizmente, embora os sindicatos de portuários tenham procurado arregimentar o pessoal para a representação. Há muitas dificuldades, algumas criadas até pelos próprios terminais, pelos próprios administradores de terminais, que procuram impedir uma representação sindi-

cal mais atuante nas áreas, evitando que os sindicatos arregimentem pessoal com o sentido de criar, se não uma igualdade plena, pelo menos um nível mais ou menos estável, igual ao dos trabalhadores empregados nas administrações portuárias.

O SR. CÉSAR DIAS — Como está o *status quo* deles hoje? Eles estão bem? Quais as principais reivindicações que você percebe no meio desses portuários?

O SR. JOÃO BATISTA QUINTAS — Posso dizer a V. Ex^a que um terminal que é considerado espetacular do ponto de vista da produtividade etc., que é o terminal de Praia Mole. A última vez em que estive ali, fui pego pelo pessoal que estava operando em capatazia — e lá trabalha pessoal de empreiteira, enfim, uma série de pessoas, arrumadores também — mas o pessoal que não é ligado a eles de capatazia, pediu que, pelo amor de Deus, a Federação e os sindicatos de portuários procurassem, de alguma maneira, interferir na questão do trabalho. Encontramos lá, inclusive, trabalhador que estava há 24 horas seguidas sem nenhum descanso. E coloca-se a Praia Mole como um exemplo!

Inclusive, se V. Ex^a me permite, com todo o respeito ao companheiro Mantelli, quando ele coloca a questão de 80% do volume de carga movimentado no Brasil ser de terminal privativo, isso realmente é verdade, agora, é preciso que se coloque também que 90% desses terminais são estatais: Petrobrás, Vale do Rio Doce, Cosípa etc. Isso não foi colocado, e acho que é importante.

O SR. CÉSAR DIAS — Gostaria de estender a pergunta ao Sr. Wilen Mantelli: quais são as dificuldades apontadas pelo João Batista?

O SR. WILEN MANTELLI — Primeiro, gostaria de fazer duas correções quanto ao que foi dito, de que eu não me teria referido aos terminais de empresas estatais. Até destaquei a quantidade média de movimentação dos terminais da Petrobrás e da Companhia Vale do Rio Doce, que é da ordem de 200 milhões de toneladas. Então, não omiti essa informação, até porque as duas entidades participaram da fundação e são sócias da ABTP — Associação Brasileira de Terminais Portuários Privativos. E essa ABTP cresceu justamente em função das dificuldades ditas pela ex-Portobrás, que estrangulava os terminais privativos, e também por causa dos sindicatos, que, embora não necessitassem desses terminais de mão-de-obra avulsa... Até hoje se discute na Justiça essa exigência, essa imposição de uma relação de trabalho por parte desses sindicatos.

Há outro aspecto. Quanto aos trabalhadores em terminais privados, eles normalmente são da planta industrial, porque o terminal em si, opera com granéis líquidos ou sólidos. É, praticamente, automatizado, especialmente quando se trata de granéis líquidos. Quando se trata de granéis sólidos, há os descarregadores de terra, normalmente, dentro de uma tecnologia mais avançada, e cada empresa deve ter, no mínimo, uma equipe de dez ou quinze homens altamente treinados.

Então, não tem sentido essa empresa deixar de usar esses operadores de guindaste para buscar os do sindicato. Por que teria essa preferência? Então, a grande maioria dos terminais que conheço não tem capatazia, pois o pessoal de capatazia é empregado das docas, como disse o Senador Mário Covas. E esse pessoal que opera o guindaste, na maioria dos terminais que conheço, são empregados da empresa que explora o terminal. Toda a subordinação de suas condições de salários são

aquelas estabelecidas pelo sindicato da categoria que envolve a atividade da empresa.

Reconheço, e acho muito difícil, que o terminal de Praia Mole, pelos investimentos que fez e está fazendo, vai explorar um trabalhador e submetê-lo a 24 horas por dia de trabalho. Isso não existe, isso é fantasia. Desculpe-me amigo Tuca, mas é impossível as empresas lotadas nessa praia, hoje, neste País, fazerem alguém virar 24 horas. Seria uma irresponsabilidade muito grande.

O SR. PRESIDENTE (Elcio Álvares) — Tem a palavra o Senador Mário Covas.

O SR. MÁRIO COVAS — Dr. Lherena, o que o Sr. chama de liberdade operacional sem restrições ideológicas?

O SR. JUAN CLINTON LHERENA — Referia-me ao que o Tuca estava dizendo. O operador portuário, dentro do porto público, deveria ser somente o Estado ou a administração do porto. Acredito que deve ser livre para o privado, para o particular ou para o Estado e não evitar concorrência entre os dois. Está claro?

O SR. MÁRIO COVAS — O senhor entende, portanto, que a exploração do porto, hoje, é uma atividade, cuja liberdade operacional contém uma restrição ideológica. É isso?

O SR. JUAN CLINTON LHERENA — Sim, é isso.

O SR. MÁRIO COVAS — Não ter restrições ideológicas significa permitir que todos operem. É isso?

O SR. JUAN CLINTON LHERENA — Sim, desde que todos sejam pré-qualificados.

O SR. MÁRIO COVAS — De repente, estou exagerando. Não entendo bem. Sempre ouço dizer que há um monopólio, há um "cartório", expressão muito atual, muito moderna. Se amanhã, um porto que hoje está concentrado na mão do Estado, estiver subdividido por vários operadores portuários, o trabalho vai ser livre? Quem quiser trabalhar lá, fazendo, por exemplo, operação de estiva vai poder? Deixa eu tentar explicar mais. Vejo, hoje, muita crítica. Por que só o trabalhador que é sindicalizado pode trabalhar? No instante que for feito por empresas privadas, qualquer um poderá trabalhar?

O SR. JUAN CLINTON LHERENA — Penso que não estamos vendo o quadro como ele existe e como está sendo preconizado pelo PL-8.

A administração do porto, como existe hoje, e, colocando a Portobrás no meio, imagine que para Brasília se dirigiam todos esses 43 portos, nas menores minúcias. Isso criava uma ineficiência.

Quando se fala numa Cape, numa autoridade portuária, ela representa, nada mais, nada menos, do que o Conselho de Usuários tirado de uma posição consultiva para uma posição deliberativa, colocando, então, aquela Consultoria em cima da administração do porto. Ali estão representados os interesses do Governo Estadual, Federal, Municipal, os interesses dos usuários e os interesses dos trabalhadores que são da planta industrial, porque o terminal, em si, opera com granéis líquidos ou sólidos. É, praticamente, automatizado, especialmente quando se trata de granéis líquidos. Quando se trata de granéis sólidos, há os descarregadores de terra, normalmente, dentro de uma tecnologia mais avançada, e cada empresa deve ter, no mínimo, uma equipe de dez ou quinze homens altamente treinados.

Então, não tem sentido essa empresa deixar de usar esses operadores de guindaste para buscar os do sindicato. Por que teria essa preferência? Então, a grande maioria dos terminais que conheço não tem capatazia, pois o pessoal de capatazia empregado terão uma influência sobre aquela administração do porto, para que haja a maior porcentagem de concorrência.

Então, quando o senhor me pergunta onde vão buscar essa mão-de-obra, digo-lhe que têm que buscar na gestão de mão-de-obra, pois o PL-8, ou 66, tem o quadro da exclusividade. Ela não pode sair pegando quem quiser. Tanto é que aquilo que se recrimina no sistema de rodízio é ter de se aceitar quem vier, não se pode recusar. Haverá no sistema do órgão gestor de mão-de-obra, provavelmente, o sistema de rodízio, mas serão homens treinados, com exclusividade, para serem usados pelos operadores portuários dentro do porto. Portanto, não é qualquer um. Talvez, o senhor esteja se referindo aos terminais privados.

O SR. MÁRIO COVAS — Não.

O SR. JUAN CLINTON LHERENA — No porto público somente através do órgão gestor de mão-de-obra.

O SR. MÁRIO COVAS — Não, o projeto, como veio da Câmara, permite: primeiro, que o operador portuário tenha quadro próprio.

Segundo, que ele mantenha um quadro permanente tirado do organismo.

Terceiro, que ele supra, eventualmente, tirando do mesmo quadro. Não é, propriamente, uma posição de igualdade.

O SR. JUAN CLINTON LHERENA — O senhor no seu quadro, referiu-se aos avulsos que somente ganham quando trabalham. Acontece que aquele indivíduo talvez não trabalhe hoje, mas um outro do rodízio imposto, trabalha no lugar dele. Então, não é bem como o senhor disse, que só ganha, quando trabalha. Isso, aliás, já ouvi várias vezes. Se você tem cem pessoas e oitenta estão virando, aqueles vinte não ganham — eles não estão trabalhando — mas os outros oitenta trabalham.

O SR. MÁRIO COVAS — Mas os outros oitenta estão trabalhando.

O SR. JUAN CLINTON LHERENA — Porque estão sendo requisitados. É por isso que são avulsos.

O SR. MÁRIO COVAS — Então, a minha afirmativa não está errada: ganham, quando trabalham; ganham os que trabalham.

O SR. JUAN CLINTON LHERENA — É muito raro não se ter navio no porto. Uma das coisas que não estamos querendo ver, diretamente, é o excesso de mão-de-obra que hoje existe.

O SR. MÁRIO COVAS — Não estava querendo discutir mérito, ainda, estava querendo obter informação. Mas o excesso de mão-de-obra produz efeitos diferentes, dependendo de como ele esteja. Se eu for excesso de mão-de-obra e participar de um quadro supletivo, que só é convocado pela decisão de outra pessoa, para o instante em que há trabalho a fazer, não represento ônus nenhum, a não ser para mim próprio. Posso ter dez mil estivadores num porto que tem trabalho para mil ou dez mil conferentes.

O SR. JUAN CLINTON LHERENA — É um problema do trabalhador que trabalha um dia e fica três, quatro dias sem trabalho.

O SR. MÁRIO COVAS — Isso é problema do trabalhador.

O SR. JUAN CLINTON LHERENA — Sim, mas não é o que iremos desejar.

O SR. MÁRIO COVAS — Está certo, ninguém quer isso, mas isso não implica custo.

O SR. JUAN CLINTON LHERENA — Há o custo social.

O SR. MÁRIO COVAS — Mas há isso na construção civil, na área do campo, em todo lado. Nós somos um País que tem uma oferta de mão-de-obra muito maior do que a procura, em todos os campos da atividade. Se não fosse isso, não estaríamos padecendo com o desemprego. Lá, há um desemprego disfarçado. Recebo em alguns dias, nos dias em que trabalho.

O senhor disse uma verdade, todos nós, trabalhadores, empresários, governos, parlamentares, todos nós sentimos que há coisas que precisam ser mudadas. Nós podemos divergir é para aonde elas devem ir, de que maneira elas devem ser reequacionadas. Acho que toda essa discussão foi feita de maneira muito ideológica. De tal maneira que, se, eventualmente, a gente está no final de uma posição, imediatamente é massacrado de cima a baixo, porque tomou essa posição. Quando firmar política no porto não é tomar uma posição a favor deste ou daquele.

Há diferentes políticas no porto, e os senhores que fizeram uma viagem aos diversos portos estrangeiros — não pude fazer a viagem, e são poucos os portos estrangeiros que conheço —, verificaram que há diferentes políticas. Há um porto que efetivamente se privatizou, Tilbury; há um porto que opera nessa direção, como é o caso de Antuérpia, sendo o porto de maior produtividade do mundo, e tem como seu grande mecanismo de promoção dizer que seu estivador trabalha demais, é de maior produtividade, de 2,8 toneladas/hora, e opera com um mecanismo que tem a iniciativa privada, e o sistema de trabalho é vinculado ao sindicato, a mão-de-obra é recrutada lá.

O SR. JUAN CLINTON LHERENA — Não no sindicato, mas no organismo.

O SR. MÁRIO COVAS — Não importa se no sindicato, mas o sindicato comanda sua mão-de-obra.

O SR. JUAN CLINTON LHERENA — O que o sindicato faz é o que faz a maioria dos sindicatos, defende o direito dos trabalhadores, mas não interfere na alocação dessa mão-de-obra.

O SR. MÁRIO COVAS — Isso também não tem o grau de liberdade que se quer dar nesse projeto.

O SR. JUAN CLINTON LHERENA — Senador, isso tem outra coisa muito importante. O senhor mostrou ali que são 5 categorias entrando numa operação. O senhor acha que isso é viável? Isso, em porto como o de Roterdã e de Antuérpia, não existe. A operação é unificada, e não segmentada em 5 categorias. O senhor acha que isso é possível?

O SR. MÁRIO COVAS — Tudo bem, quer dizer, parece, então, que o projeto aponta numa direção. No futuro teremos um novo sindicato, o Sindicato dos Trabalhadores e Operadores Portuários, é isso?

O SR. JUAN CLINTON LHERENA — Isso vai depender naturalmente dos sindicatos de hoje, né?

O SR. MÁRIO COVAS — Os sindicatos de hoje vão operar em que direção? Há multifuncionalidade, isto é, cada trabalhador vai ser preparado para fazer todas as operações. Portanto, nesse instante, cada sindicato, individualmente, vai perder expressão, porque se o senhor for um operador portuário, o senhor vai querer ter o seu pessoal com essa característica, com a multifuncionalidade. Logo, no futuro, a negociação vai ser feita entre o operador portuário e o sindicato dos trabalhadores em operações portuárias, que são aqueles vinculados, nem são os que ficam como avulsos.

Acho que há uma série de coisas aqui, para mim, o que há é a necessidade que todo mundo sente de aumentar a produtividade. Não confundo isso com mentalidade empresarial, sobretudo no Brasil. O senhor pode me dizer que também não pode confundir com mentalidade trabalhadora, até é possível. Mas a rigor o que a gente está perseguindo é uma nova matriz de produtividade.

Vi lá em Santos uma coisa muito interessante: a Cosipa, por exemplo, foi uma empresa que uma época tinha capacidade instalada para 2 milhões e 600 mil toneladas/ano, foi capaz de produzir 3 milhões de toneladas/ano. Ela vinha de uma administração que tinha 7 anos consecutivos, a qual foi capaz de caminhar para isso, ela produziu acima da capacidade instalada. Hoje ela tem uma capacidade de 3 milhões e não produz 2 milhões.

De forma que a mim nunca me preocupou a idéia de perguntar se ela era capaz ou não de fazer. Capaz de fazer, ela demonstrou que era, acima da capacidade instalada. O problema é exigir dela uma *performance* que ela já foi capaz de fazer no passado. O Brasil não é muito diferente disso. O Brasil neste século, não é nos últimos 20 anos, muitas vezes liderou no mundo o processo de crescimento. Quando vejo as pessoas perguntarem se este é o país do futuro, se isso aqui não tem jeito, digo que tem jeito, lógico que tem jeito. Basta que a gente exija que tenha *performance*, um pouco mais de justiça, melhor distribuição de renda etc., mas que tenha a *performance* que conseguiu no passado. Acho que no porto não acontece coisa muito diferente disso. A gente tem que procurar é como exacerba nos limites das consequências a produtividade.

Eu vi em um determinado instante na Cosipa — acho que até influiu um pouco para isso — uma vez vi discutir uma greve aqui no Ministério e, ao final, eu disse: “Olha, não adianta, vamos ficar nesse processo permanentemente”. Ao final, foi conseguido, mas a empresa não pagou, simplesmente porque não tinha caixa para pagar. Então é preciso pensar na galinha. Ora, se instituiu um movimento lá que se chamou “Cosipa Viável”, e as idéias preconizadas por esse movimento, que englobou trabalhadores, direção da empresa etc. acabou sendo ferramenta no dissídio coletivo. De tal maneira que no dissídio se excluiu o quênio decorrente do aumento de produtividade dessas propostas como parte do salário a ser pago.

Em 1990, primeiro ano em que isto aconteceu, ao final do ano deram 45 mil cruzeiros de acréscimo salarial do porteiro ao presidente da empresa, apenas por essas medidas.

Isso para mim é que é modernidade. Modernidade para mim é o conceito de administração portuária paritária. Ou a gente vai ter trabalhador na administração portuária e empresário se entendendo dentro do porto e cada um se sentindo forte o suficiente para opinar, ou a gente vai ter conflito permanentemente. Então, a gente busca desvios. Tenho porto

público e faço terminal privado como se fosse um porto público. Afinal, isso é democracia.

Não vejo outra maneira de aumentar produtividade se não a instituição de mecanismos nessa direção. É um novo paradigma de que fala o representante do Governo, é um novo paradigma nas relações de trabalho, onde há igualdade de condições. Aqui se cria um órgão gestor de mão-de-obra, que fica sob o comando — é verdade que eles pagam —, assume o comando dos operadores portuários. Mas esse órgão vai ao ponto de tirar o registro do trabalhador. Dentre as suas prerrogativas existe aquela de baixar, de suspender por 30 dias, ou até de eliminar o registro, ou seja, desqualificá-lo de forma permanente para o trabalho. Isso não vai nem à Justiça do Trabalho, é decidido por arbitragem.

O SR. JUAN CLINTON LHERENA — Uma comissão paritária acima que vai julgar esses conflitos.

O SR. MÁRIO COVAS — Nos conflitos. Tudo bem, qual é o inconveniente de esta comissão ser paritária?

O SR. JUAN CLINTON LHERENA — A Comissão não, o organismo.

O SR. MÁRIO COVAS — Mas não é paritário... Qual o inconveniente? Precisa ter alguém mandando?

O SR. MARCELO VIANA — Senador, só uma orientação. Até queria oportunidade para contra-argumentar o que Lherena colocou aqui. Estou aqui com a relação fornecida pela OIT em que constam alguns países em que os trabalhadores registrados são administrados por comissão de partidos. Temos aqui Austrália, Bélgica, Finlândia, Japão, Nova Zelândia, Portugal, Espanha, Suécia, Suíça, sem falar nos Estados Unidos e outros que a gente sabe por aí.

O SR. MÁRIO COVAS — Acho que se a idéia é a visão global do País, se a idéia é que o porto é meramente um elemento de passagem, de transição do fluxo da economia, e que tem que ser encarado do ponto de vista da sua incidência global, acho que precisamos caminhar no porto exatamente para mecanismos em que:

Primeiro, o Governo vá ficando mais distanciado.

Segundo, os agentes econômicos — os agentes econômicos em igualdade de condições —, ninguém pretende que o trabalhador gerencie a empresa chamada operador portuário. Ele pode até fazer isso, se estabelecer como tal, mas aí também ninguém vai dar palpite na gerência da sua empresa. Na elaboração, na discussão, no avanço, na busca de uma maior produtividade, não vejo por que considerar que um setor, isto é, o empresário, é um agente mais significativo no processo que o trabalhador. Cada um tem o seu papel. Ou eles são igualmente agentes e operam em concomitância, ou eles operam na mesma direção, ou então, haverá conflitos permanentes. V. Ex^a concorda?

O SR. WILÊN MANTELLI — Senador Mário Covas, acho que essa administração que V. Ex^a está propondo deve chegar, talvez, num segundo momento. Num primeiro momento, tem que haver uma adequação dos contingentes de trabalhadores em cada porto. V. Ex^a sabe que há um excesso. Isso não é só no Brasil. Todos os países que reformularam o seu sistema portuário passaram por isso. A tecnologia avançou e a mão-de-obra continua aumentando.

Então, tem que haver um primeiro momento de adequação.

O SR. MÁRIO COVAS — Mas nem o órgão gestor de mão-de-obra, nem o Conselho de Administração Portuária têm como objetivo mandar gente embora. Não é isso?

O SR. WILEN MANTELLI — Ele vai ter que se adequar. Onde houver excesso — aí vem a nossa proposta, com base na OIT — esse pessoal não pode ser, de uma hora para outra, simplesmente colocado na rua. Não! Ele terá que sofrer uma reorientação para outras atividades, de preferência vinculadas a atividades portuárias, num primeiro momento; os que estiverem perto da aposentadoria deverão ser orientados no sentido de se aposentar, e aqueles que não tiverem colocação, se não se conseguirem uma colocação, indenização, Senador.

O SR. MÁRIO COVAS — Aqui entre nós, não lhe parece que se esse objetivo tiver que ser perseguido, na medida em que um setor tem hegemonia em relação a outro, não se torna mais complicado e, de alguma maneira, não se torna mais autoritário?

O SR. WILEN MANTELLI — V. Ex.^a tem a comissão paritária para julgar os conflitos.

O SR. MÁRIO COVAS — No caso do órgão gestor?

O SR. WILEN MANTELLI — Exato. O órgão gestor vai aplicar o que for negociado entre trabalhadores e empresários.

O SR. MÁRIO COVAS — Isso é outra coisa.

O SR. WILEN MANTELLI — Ele é um mero aplicador. Agora, ele é um administrador.

O SR. MÁRIO COVAS — O que, aliás, não inova. Hoje, essas relações já são objeto de uma negociação coletiva.

O SR. WILEN MANTELLI — Exato.

O SR. MÁRIO COVAS — No passado, o Governo era o instrumento que operava sobre isso.

Mas, enfim, ao longo do tempo vamos discutir isso. Sei que os senhores já estão aí há muito tempo e não quero adiantar.

Acho que no que se refere a alguns aspectos, há absoluta unanimidade. No que se refere à profissionalização — isso vale para a direção, isso vale para o pessoal, isso vale para tudo —, todo o mundo está de acordo; no que se refere ao fato de que a matriz tecnológica mudou e que, portanto, as adaptações nessa direção têm que ser feitas.

Mas me parece que, conceitualmente, como está, é um projeto baseado em um preconceito ideológico, o preconceito de que só pode ser feito se for comandado pela área empresarial. E discordo disso.

Acho que isso pode, deve ser feito, mas só será levado a bom termo se efetivamente for. Para mim, modernidade é isso.

Para mim, modernidade não é diminuir preço através de salário. Para mim, modernidade é diminuir preço através de aumento de produtividade.

O SR. WILEN MANTELLI — Monopólio.

O SR. MÁRIO COVAS — Como?

O SR. WILEN MANTELLI — Monopólio, modernidade ou retrocesso?

O SR. MÁRIO COVAS — Depende! A Petrobrás é um monopólio. Depende da área! Monopólio do quê? Da

mão-de-obra? Tudo bem! Quem quiser se dispor a correr o risco, que corra.

O monopólio, no que se refere à mão-de-obra, é uma consequência do risco. É fato notório. Os senhores sabem disso, pois correram o mundo inteiro. Um estivador brasileiro ganha de 400 a 600 dólares por mês. O senhor me dirá: "Há quem ganhe muito mais?" Há! Mas mostro-lhe a folha do pagamento do mês e lhe mostro que a média é entre 400 e 600 dólares.

Sabemos que um estivador, em qualquer lugar do Primeiro Mundo, ganha três mil dólares. Mais do que isso, ele tem garantia de trabalho; ou tem garantia de ganho quando não trabalha. Aqui não tem.

O SR. WILEN MANTELLI — Senador Mário Covas, apresento aqui o avulso, que é o que corre o próprio risco como trabalhador da modernidade.

O SR. MÁRIO COVAS — Para mim, o problema não é ser ou não avulso. É evidente que estamos criando uma porção de bagrinhos, porque no instante em que tenho um operador portuário em condição de ter gente com vínculo permanente, gente sem vínculo, mas contratada permanentemente, e ainda ter mão-de-obra disponível esperando por trabalho, toda aquela gente vira bagrinho. Aquilo que se condena hoje é o que vai ocorrer amanhã.

O SR. WILEN MANTELLI — Consegue-se empregar esse bagrinho?

O SR. MÁRIO COVAS — Não. Acho que o razoável é que todos fiquem nessa condição, e o operador portuário vai buscar a mão-de-obra onde estão todos.

Não acho que o mecanismo do rodízio seja em si... Do ponto de vista de justiça ele me parece irrepreensível. Do ponto de vista operacional, ele deve apresentar defeitos. Por quê? Por problema de tecnologia. Mas esses são problemas superáveis.

Penso que é da essência, é da dialética do capitalismo a luta entre as classes e a síntese dessa luta.

Na realidade, parece-me que estamos aqui, em nome do fato de que os trabalhadores têm muita força no porto, caminhando para o inverso. Quando, a rigor, todos concordamos, e acho que o trabalhador também, que há uma série de coisas que precisam ser feitas nos portos.

Porque, afinal, se em vez de exportar 37 milhões de dólares exportarmos 74, é evidente que haverá mais dinheiro para distribuir entre todos. Lógico. Isso é óbvio.

O que não podemos é fazer isso à custa do salário. Fazer concorrência para pagar salário mais barato... Bem, desse jeito, não precisava haver salário mínimo no País. É contra a modernidade ter salário mínimo. Bom, temos que ter salário mínimo, porque senão, num país que tem essa imensa oferta de mão-de-obra, vai-se ganhar menos do que o salário mínimo. O salário mínimo é um piso salarial estabelecido para o cidadão poder pagar o transporte, senão ele não chega ao local de trabalho.

Então, acho que o projeto, como veio para o Congresso Nacional, veio muito mal. Como veio da Câmara dos Deputados, ele veio manco, puxando de uma perna.

O SR. MARCELO VIANA — Senador Mário Covas, só uma colocação sobre o que foi falado a respeito da multifuncionalidade. O Dr. Lherena ou o Dr. Mantelli falaram que no mundo inteiro é assim...

Acontece que há multifuncionalidade em muitos países, mas ela ocorre dentro de uma determinada área. Por exemplo, como é que V. Ex^a pode achar que um prático de barra, que trabalha para o armador somente, de repente vai ser empregado de um operador portuário, que é exportador e pode ser operador portuário? Como é que um conferente, que municia o comandante do navio, o imediato, de dados sobre a carga que o exportador está embarcando, para que esse imediato possa passar o recibo, pode ser empregado daquele empregador que está embarcando a carga? Há muitas coisas que não estão bem explicadas aí.

O SR. MÁRIO COVAS — Sr. Presidente, depois de ouvir esta resposta, agradeço.

O SR. JUAN CLINTON LHERENA — É que fiquei atentamente ouvindo, e realmente três ou quatro coisas me surgiram. Não há dúvida do seguinte: há uma falta de confiança muito grande dos dois lados. O trabalhador desconfia muito do empresário, e o empresário é gato escaldado: duvida muito e tem desconfiança.

O SR. MÁRIO COVAS — E os dois desconfiam do Senador.

O SR. JUAN CLINTON LHERENA — Não fui eu quem disse.

Mas o que acontece, Senador Mário Covas, é que não haveria nenhuma possibilidade de vir qualquer projeto que agradasse a todos. Acho que temos que enfrentar a realidade, temos que nos conhecer; o Oswaldo Pacheco e eu já conversamos muito sobre isso. Se não houvesse o PL, teríamos que progredir para um outro sistema. Mas já que existe, vamos ter que progredir juntos. Não há dúvida nenhuma de que há um exagero, um excesso de trabalhador. Eles não têm garantia de trabalho. Mas isso todo porto teve que enfrentar. Quando começamos a discutir e negociar nas negociações coletivas, fiz questão de mostrar uma santa coisa: eu disse que a única maneira de aumentar o ganho do estivador ou do conferente, ou de qualquer um dos avulsos, seria aumentar aquela quantia que ele ganha por tonelada, por dia, etc. Era muito difícil para o empresário aceitar isso; ele tinha que coibir, porque em cima de qualquer aumento que desse para aquele salário, automaticamente viria um número exagerado, imposto pela legislação, pela DTM, mas nunca negociado. Quando tínhamos que progredir para tonelada, por container, etc., e por número de homens que quiséssemos. Isso tudo virá com o decorrer das negociações coletivas.

Não podemos é parar agora. Temos que ir adiante com alguma coisa. Eu preferia o sistema de Hamburgo, onde 1,5% sobre todo o montante de mão-de-obra ia para a gestão da mão-de-obra e se pagava um tanto a cada gestor de mão-de-obra. Mas eu fui derrotado. Outros preferiam outro sistema, o de Antuérpia, por exemplo. O fato é que não há como agradar a todos todo o tempo. Temos que progredir, porque o que está em jogo não é quanto se ganha, ou quanto se perde. O armador não ganha nem perde com tudo isso; o armador meramente passa para o frete, a não ser quando a concorrência o força a descer. Todos os outros não perdem e não ganham: lutam pelo que estão ganhando.

O Brasil não vai sair dessa se não encontrarmos uma solução que ao menos nos negociações coletivas, isentas de privilégios para qualquer lado. Exigir que a coisa seja paritária onde é puramente administrativa é recorrer, voltar àquilo

que dá a pecha de monopólio, isto é, além de ser exclusivo, é o fornecedor de mão-de-obra também. Isso é que cria o monopólio, Senador.

Vamos andar juntos. Para isso é que existe a comissão paritária. Temos que ir devagar para chegarmos às conclusões. Vamos ter que acabar com essa desconfiança. Vejo o mesmo grupo com que eu negocio sempre. Fora da mesa de negociação, nós nos entendemos perfeitamente e sabemos que temos que mudar. Dêem-nos essa oportunidade de negociar abertamente; fiquem atentos sobre isso; não larguem essa legislação e esqueçam, fiquem atentos a ela, porque muita coisa vai ter que mudar para chegarmos a alguma coisa que podemos aceitar como negociável entre nós. O excesso é um problema grande. Estamos enfrentando um excesso que esses países todos enfrentaram, e, de uma maneira ou outra, com maturidade dos três, do Governo, dos empresários e dos trabalhadores, chegaram a essa conclusão. Dêem-nos oportunidade igual, sem privilégio para ninguém. Fiquem de olho e, se no fim de um ano não mudar, venham com outra legislação, arrebentam com tudo. Mas dêem-nos uma oportunidade agora.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lira) — Gostaria de agradecer a presença dos palestrantes.

Passo a palavra a quem quiser, resumidamente, fazer a despedida.

Tem a palavra o Sr. Marcelo Viana.

O SR. MARCELO VIANA — Srs. Senadores, a título de consideração final, como fiz questão de frisar, até por conta da minha especialização e das minhas responsabilidades de Governo, tendo em vista que estou responsável pela área de relações de trabalho, acho que muito do que foi abordado pelo Senador Mário Covas é consoante com o que pensa o Governo e parece-me, também com o que dispõe o Projeto de Lei nº 66, que propõe caminhar no sentido da parceria. Esses mecanismos de parceria só poderão ser conquistados através de um processo de livre negociação.

Ora, os trabalhadores da zona portuária conquistaram fortes mecanismos de autotutela. O que é um mecanismo de autotutela? É a constituição de um sindicato forte, é a capacidade de mobilizar a categoria e sentar à mesa de negociação com a contraparte patronal em condições de, efetivamente, negociar e não simplesmente submeter-se a condições unilateralmente impostas pelos empregadores. Isso é verdade e decorreu de uma grande luta. Por outro lado, essa negociação só é factível se tivermos um campo livre de excessivas restrições legais, de uma legislação excessivamente minudente e paternalista, que, na prática, inviabiliza a negociação. Se tudo está disposto em lei, negociar sobre o quê? Só sobre o aspecto da remuneração? Não! É muito restrito.

Sinceramente, considero que o Projeto de Lei nº 66, como aprovado na Câmara dos Deputados, avançou muito no sentido de buscar formas de pactuação entre as partes, formas que estimulem mecanismos de parceria. Nisso, o Senador está perfeitamente correto. A melhoria das condições de trabalho passa pelo incremento da produtividade, e isso não poderá ser feito sem que as partes, trabalhadores e empregadores, tenham consciência de suas responsabilidades e de seus deveres mútuos.

Como é que se cria esse espaço de confiança e de parceria? Através de muita discussão e negociação. Não vai ser um processo fácil, porque a tradição tem sido de conflito, e de um conflito bastante aberto. Só o fato de estarmos aqui discu-

tindo nesse nível, já mostra que os avanços estão ocorrendo. O que temos que fazer é continuar e permanecer nesses avanços.

Há problemas, tendo em vista que consideramos que a mudanças na matriz tecnológica do porto vai ter impacto no nível de emprego. Isso já ocorreu em diversos ramos de atividade econômica. Em outras épocas, por exemplo, o sindicato dos têxteis é que se destacava pela sua força. Houve modificações, no âmbito da indústria têxtil, que levaram a um decréscimo no número de trabalhadores situados nessa área. Houve uma perda de dinamismo desse setor em relação ao restante da economia. Parece-me que a questão fundamental é que a discussão do problema do emprego na zona do porto se situe dentro de uma ótica mais abrangente, que é discutir o emprego neste País, hoje, e ter no mercado de trabalho um instrumento verdadeiramente integrativo em relação a todos esses segmentos que hoje estão excluídos dessa possibilidade.

A luta pela universalidade do trabalho — não se trata simplesmente de preservar o emprego, mas de garantir o direito ao trabalho — é uma luta mais ampla, que encontra na atual conjuntura restrições de natureza econômica, dada a situação por que o País possa. Temos que caminhar no sentido de ter um mercado de trabalho suficientemente forte para integrar essa população ao sistema formal. Quando isso for feito, e se caminharmos nesse sentido, aí, sim, teremos as condições para superar, de modo efetivo e sustentado, todo esse temor relativo ao desemprego tecnológico, às mudanças na matriz tecnológica. Penso que o caminho da parceria já está aberto no Projeto de Lei nº 66. O que temos que fazer é insistir nesse caminho.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lira) — Alguém mais gostaria de se despedir? (Pausa.)

Não havendo quem queira se manifestar, está encerrada a reunião.

22ª REUNIÃO, REALIZADA EM 20 DE AGOSTO DE 1992

Às dez horas e trinta minutos do dia vinte de agosto de mil novecentos e noventa e dois, na Sala de Reuniões da Comissão, Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senador Raimundo Lira, com a presença dos Senadores Albano Franco, Onofre Quinan, Moisés Abrão, José Eduardo, Nelson Wedekin, Mário Covas, Esperidião Amin, Levy Dias, César Dias e Mansueto de Lavor, reúne-se a Comissão de Assuntos Econômicos. Deixam de comparecer os Senhores Senadores Alufio Bezerra, Coutinho Jorge, Nabor Júnior, José Fogaça, Ronan Tito, Ruy Bacelar, Ronaldo Aragão, Guilherme Palmeira, Meira Filho, Henrique Almeida, Dario Pereira, Marco Maciel, José Richa, Beni Veras, Valmir Campelo, Maurício Corrêa, Júnia Marise e Eduardo Suplicy. O Senhor Presidente declara abertos os trabalhos, dispensando a leitura da Ata da reunião anterior, que é dada por aprovada e, a seguir, comunica que a reunião destina-se às exposições dos Senhores Roberto Macêdo, Secretário Nacional de Política Econômica, Jorge Gerdau Johannpeter, Presidente das Associações dos Siderúrgicos Privados, Sérgio Salomão, Presidente do Sindicato dos Armadores Nacionais e Luiz Braga, Presidente da Federação Nacional dos Estivadores, sobre o PLC nº 66/92, que “dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências”. Prosseguindo, Sua Excelência estabe-

lece um tempo de cinco minutos para cada exposição, passando a palavra ao Senhor Luiz Braga, que propõe que o primeiro orador seja um dos empresários convidados, uma vez que a reunião anterior teve início com a exposição de um representante dos trabalhadores. O Senhor Presidente acata a sugestão e convida o Senhor Roberto Macêdo, Secretário Nacional de Política Econômica, para que dê início às palestras. Ao final da exposição falam, a seguir, os Senhores Sérgio Salomão, Luiz Braga e Jorge Gerdau Johannpeter. Encerradas as explanações, o Senhor Presidente franqueia a palavra aos Senadores que queiram interpelar os Senhores convidados. Usam da palavra os Senadores Esperidião Amin, Nelson Wedekin, Mário Covas e Mansueto de Lavor. Não havendo mais quem queira discutir e, nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente, Senador Nelson Wedekin — que assumira os trabalhos durante os debates —, agradece a presença dos senhores convidados, declarando encerrada a reunião às treze horas e quinze minutos, lavrando eu, Dirceu Vieira Machado Filho, a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. — Senador Raimundo Lira, Presidente.

ÍNTEGRA DO APANHAMENTO TAQUIGRÁFICO

Anexo à Ata da 22ª Reunião da Comissão de Assuntos Econômicos, realizada em 20 de agosto de 1992, às dez horas, referente às exposições dos Senhores Roberto Macêdo, Secretário Nacional de Política Econômica, Jorge Gerdau Johannpeter, Presidente das Associações dos Siderúrgicos Privados, Sérgio Salomão, Presidente do Sindicato dos Armadores Nacionais e Luiz Braga, Presidente da Federação Nacional dos Estivadores, sobre o PLC nº 66/92, que “dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências”, que se publica devidamente autorizada pelo Senhor Presidente, Senador Raimundo Lira.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lira) — Srs. Senadores, vamos iniciar a 22ª Reunião da Comissão de Assuntos Econômicos.

O assunto em pauta é uma audiência pública e debate sobre o projeto de modernização dos portos.

Estão compondo a Mesa o Prof. Roberto Macêdo, Secretário Nacional de Política Econômica; o Sr. Jorge Gerdau, Presidente das Associações dos Siderúrgicos Privados; o Sr. Luiz Braga, Presidente da Federação Nacional dos Estivadores e o Sr. Sérgio Salomão, Presidente do Sindicato dos Armadores Nacionais.

Vamos estabelecer o tempo de dez minutos para cada um dos senhores expositores. Se esse tempo não for suficiente, os esclarecimentos adicionais poderão ser feitos no momento dos debates. Vamos estabelecer que, quando estiver faltando um minuto para o encerramento do tempo, vamos tocar a campainha para alertar o expositor.

Considerando que temos aqui dois empresários e apenas um trabalhador, em função de questões que não são da responsabilidade da Comissão de Assuntos Econômicos, porque o nosso desejo era a representação de dois trabalhadores, vamos dar ao Sr. Luiz Braga, representante dos trabalhadores, o dobro do tempo, ou seja, vinte minutos.

Com a palavra o Sr. Luiz Braga.

O SR. LUIZ BRAGA — Quero agradecer a oportunidade de estarmos aqui para um debate amplo e transparente que afeta o nosso setor.

Gostaríamos, com a licença de V. Ex^a, de sugerir à Presidência e aos Senadores que os empresários fossem ouvidos preliminarmente na abertura e na exposição, mesmo porque primeiro debate foi iniciado pelos trabalhadores.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lira) — Perfeitamente Sr. Luiz Braga. Na reunião anterior, intercalamos os depoimentos e, como havíamos definido o dobro do tempo para o senhor, achamos que poderia começar o debate. Mas não há problema.

Vamos passar a palavra ao Prof. Roberto Macedo.

O SR. ROBERTO MACEDO — Senador Raimundo Lira, senhores participantes da Mesa, demais Senadores presentes, estou aqui representando o Ministério da Economia para falar sobre esse projeto que veio da Câmara e trata da regulamentação dos portos.

Devo dizer aos senhores que deve ser bem compreendido o papel do Ministério da Economia neste caso. Nós nos interessamos muito pela questão do projeto como parte do projeto global do Governo de modernização da economia e nos prendemos a aspectos como esse da questão da indenização proposta para os trabalhadores avulsos — cancelar registro — e também à questão da dragagem. Todos esses assuntos dependeram muito de acordo com o Ministério da Economia, já que envolvem o dispêndio de recursos consideráveis.

Então, o Ministério trabalha na linha de ver esse projeto como de modernização da economia, além de entrar em detalhes como esse das indenizações e do sistema de dragagem.

Nós, do Ministério, pela sua própria natureza, não descebemos o nosso entendimento do assunto ao nível de detalhe de determinados aspectos da administração portuária, até porque não os conhecemos.

Essas questões foram melhor tratadas pelo Ministério dos Transportes, cujo representante nessas negociações foi o Dr. Geraldo Vieira, que está a par dessas questões de maior detalhe.

O meu conhecimento da questão portuária é bastante limitado. Às vezes, visito um porto e, como mineiro, tenho aquela fascinação pelo mar, gosto de ficar vendo navios, mas não conheço o detalhe daquelas terminologias que são aplicadas na própria classificação dos trabalhadores portuários.

Mas, quanto aos aspectos gerais do projeto e aqueles que dizem respeito ao Ministério da Economia, estou aqui para defender a versão do projeto que veio da Câmara dos Deputados pela sua importância.

Defendo que ele seja aprovado na forma como se encontra, não tanto pela necessidade ou pelo interesse de excluir modificações do Senado, porque acho que o Senado tem, obviamente, todo o direito de fazê-lo, mas porque isso protelaria ainda mais a solução de um problema que vem-se arrastando há muito tempo. Há, pelo menos, mais de duas décadas que eu ouço falar nisso. Os Governos militares não tiveram, inclusive, a audácia de atacar esse problema e foi bom que não o fizessem, porque provavelmente o teriam feito de uma forma arbitrária.

O que se está discutindo aqui é uma modificação do sistema portuário, mas de uma forma democrática. E foi essa a característica que prevaleceu na negociação desse projeto na Câmara. Ele foi votado depois de uma ampla discussão entre os representantes do Governo, dos trabalhadores portuários, dos empresários, dos vários partidos políticos, no mais amplo espectro que se possa enquadrar esses partidos.

Dentro dessa ótica que prevalece no Ministério da Economia, gostaríamos de chamar a atenção para o estudo da Cepal, Comissão Econômica para a América Latina, das Nações Unidas, que faz uma análise dessa questão dos portos em toda a América Latina, entendo, também poderia ser estendido em nível mundial. É bom ficar muito claro que, hoje em dia, parece que o Brasil é repositório de todos os problemas do mundo. Não é bem assim.

Essa questão portuária, por exemplo, é universal. Todos os países tiveram o sistema de organização dos portos mais ou menos similar, porque isso vem muito da tradição de comércio internacional, a partir de uma influência muito grande da organização segundo o sistema inglês e do prevalecimento de práticas observadas na Europa, porém baseadas numa época em que não só a tecnologia dos navios era diferente, mas a própria tecnologia de movimentação e retirada de cargas de navio e a própria natureza das cargas era muito diversa.

Antigamente não existiam esses navios *deroll-on, roll-off*, não existiam *containers* e o que se fazia muito era a movimentação de *commodities*, como café, algodão e outros produtos. A atividade portuária era muito contaminada pela natureza instável desse tipo de comércio, porque, como todos sabem, *commodities* são produtos freqüentemente sujeitos a crises e também a alterações da demanda, da queda de preço. E a própria regularidade do fluxo de navegação colocou os trabalhadores portuários numa atitude muito defensiva, porque o sistema de portos é, por natureza, um trabalho que nem sempre — muito mais no passado do que hoje — tem uma regularidade.

Então, se o sujeito é um trabalhador avulso, fica esperando para saber se vai ter trabalho ou não. Existe um teorema, em economia, do famoso economista Alfred Marshall, que diz que, quando a atividade é irregular, o preço do trabalho acaba sendo muito maior, porque se compensa o trabalhador tanto pelo trabalho que ele está fazendo como pelo tempo que ele ficou à espera desse tipo de trabalho. Embora não lidemos com portos, freqüentemente nos deparamos com esses fenômenos.

Esta semana mesmo, tive um problema desse tipo em casa. Você chama um encanador e se surpreende com a conta que ele apresenta, mais parece conta de honorários médicos. Uma das razões disso é que você está pagando o tempo que ele fez o seu trabalho o tempo pelo qual ele esperou aquele tipo de trabalho. Esse tipo de trabalho emergencial é de natureza melhor remunerada. E não acho que o problema é de remuneração.

O que há, na questão dos portos, é um problema de flexibilização da relação de trabalho, de contratos, de operação de sistemas produtivos que evoluíram e o sistema anterior não conseguiu acompanhar de forma satisfatória. Essa é a regra de evolução do capitalismo. Se o capitalismo não se ajusta, sofre problemas e as entidades que participam disso acabam sofrendo.

Existe um trabalho famoso em economia, que é a lista das dez maiores empresas japonesas, de dez em dez anos, desde 1910. Percebem-se que, daquelas dez firmas que estavam na lista de 1910, só sobraram umas três na lista de 1980, ou seja, aquelas firmas que se adaptaram, inclusive mudando de ramo. Então, das empresas que, naquela época, trabalhavam com aço, tecidos e outros produtos que eram o charme da época, hoje só sobraram aquelas que entraram em eletrônica, para nos referirmos apenas a um desses aspectos ditos mais modernos.

O trabalho portuário precisa ter uma evolução relativamente semelhante. Se muda a tecnologia, a demanda, o tipo de produto, ele precisa se ajustar. E o que há é um sistema antigo, baseado na movimentação de *commodities* no Brasil, muito influenciado, inclusive, pela exportação de café — que continua prevalecendo e emperra quando se procura colocá-lo na operação de outros tipos de navios e cargas, que exigem uma movimentação mais dinâmica.

Em economia, hoje é muito clara a idéia de que não basta ter vantagem comparativa, mão-de-obra disponível ou recursos naturais suficientes; é preciso ser competitivo e usar aquelas vantagens comparativas da melhor forma possível. Então, num processo produtivo, mesmo que se tenha as melhores máquinas, os melhores trabalhadores, a velocidade é muito importante, a rapidez, a flexibilidade de operação. É esse tipo de ajustamento que é preciso ser feito na administração portuária e que o projeto procura atender com várias inovações, mudando basicamente o sistema de administração portuária, em que o Governo está muito interessado. Ele percebe que não tem condições de administrar determinados serviços e preferiria fazê-lo passando à iniciativa privada, com um sistema portuário em que, além de portos administrados pelo setor público, poderia também haver a participação da iniciativa privada na gestão portuária, além dos próprios terminais exclusivos dessas empresas.

Toda a lógica da economia desse projeto consiste em mostrar que, se se muda nessa direção — isso tem em todo lugar, na América Latina, na Europa, na Ásia, todos estão passando por essa fase de adaptação, uns mais avançados, outros menos — entende-se que o País tem a ganhar. Quer dizer, há condições de exportar mais, pois os custos serão menores e pode-se importar mais. Aliás, essa questão de importar e gerar saldo comercial é um acidente do período que estamos vivendo. O ideal é que o País, inclusive no estágio de desenvolvimento em que estamos, nem tivesse superávit comercial. Aprendemos, nas escolas de Economia, que o ideal, nesse estágio, é que se tenha um déficit a ser coberto com recursos externos. Mas essa agilização do comércio internacional traz ganhos de produtividade.

Permuta-se uma mercadoria em que se é competitivo por outra que, no outro país, é competitiva.

Há várias estimativas — inclusive o Ministro Eliezer Baptista está trabalhando com essas questões — de que um dos problemas sérios da economia paulista é a questão do porto de Santos. Deve ser dito que não é só um problema de administração portuária essa questão de gestão dos portos, é um problema inclusive de calado, porque os navios mais modernos têm um calado muito maior.

Então, nessa linha de projetos que o Dr. Eliezer está trabalhando, contempla-se um porto alternativo em São Sebastião, justamente para permitir o recebimento de navios com características modernas e que não teriam condições de ser carregados no porto de Santos. É bom ficar claro que não é só uma questão de relações trabalhistas, há muito por fazer, na área portuária, no sentido dessa modernização, porque, como eu disse, significa flexibilização e ajustamento à nova tecnologia de cargas e de navios e de rapidez do processo de comércio internacional, de movimentação de cargas, que o sistema atual, a nosso ver, emperra.

Numa sociedade onde se defende que haverá ganhos globais com esse tipo de reforma, é da ética social e da própria ética econômica a defesa do seguinte argumento: não há como se negar que, embora haja ganhos globais para a economia,

algumas pessoas e entidades sofrerão nesse processo de adaptação. Todas as reformas dos sistemas portuários, na medida em que visam ao crescimento de produtividade e à agilidade na movimentação de cargas, inclusive com equipamentos mais modernos, acabam resultando em redução da mão-de-obra necessária para esse tipo de operação. Evidentemente, haverá trabalhadores e entidades que sofrerão com esse processo de ajuste, enquanto outros ganharão. A lógica que prevalece nesse tipo de caso, quando se consegue identificar claramente que haverá ganhos, mas haverá perdedores, é preciso, em primeiro lugar, ter noção de que os ganhos serão maiores do que as perdas e, em segundo lugar, compensar aqueles que perderão.

Portanto, foi muito importante, na argumentação desse projeto, um estágio em que o Ministério da Economia, Fazenda e Planejamento aceitou a idéia da indenização, que, a preços de hoje, variariam — elas estão em 50 milhões no projeto — de Cr\$75 a Cr\$92 milhões para o cancelamento do registro de trabalhadores avulsos, e, dependendo daqueles que se interessassem em constituir uma empresa, teriam uma indenização adicional a partir dos Cr\$75 milhões.

Creio ser muito importante que o projeto contenha essa característica. Se há aqueles que perdem e que vão ter um processo de ajustamento em face da modernização portuária, acho que eles devem receber uma compensação que procure indenizar — esta é a única forma possível — aqueles problemas que enfrentarão.

Outra concessão importante, que o Ministério da Economia fez, foi aceitar a questão da dragagem.

Nós vemos a questão dos portos e de suas vias de acesso de uma forma semelhante àquela que vemos as estradas. Estas são mantidas pelo Governo. Então, entendemos que essas vias navegáveis também estariam a justificar o mesmo tipo de atenção do Governo, no sentido de que ele deve cuidar de boa parte da sua manutenção.

Tirando aquelas despesas específicas da área do porto — a parte de dragagem, por exemplo —, seriam transferidas para o Tesouro Nacional e não mais financiadas pelo Adicional de Tarifa Portuária. É preciso entender a via navegável como se fosse uma estrada. Se ela leva acesso a um armazém, como a ferrovia e a estrada de rodagem, isso estaria a justificar que o Governo investisse na sua manutenção; além também de aumentar a competitividade dos produtos brasileiros, porque, se não forem socializados desta forma, os custos terão de ser incluídos na própria movimentação de mercadoria, o que seria um ônus adicional. Trata-se, aqui, de uma forma de o Governo dar algum tipo de privilégio, de incentivo a essas operações, sem que tenha problemas a nível de GATT, de acordos internacionais, porque este tipo de operação varia muito entre países: uns deixam a carga do porto, outros fazem por conta própria.

Então, custeando, o Governo estaria dando um apoio à atividade portuária, que não sofreria riscos de retaliação por parte de outros países.

Do ponto de vista global, em que se insere a participação do Ministério da Economia nessa questão da modernização dos portos, de flexibilização das atividades nesse setor — privatização de terminais e flexibilização da administração da mão-de-obra —, vemos esse projeto caminhando na direção da modernização.

Agora, em termos de temas específicos, a grande participação do Ministério da Economia foi a de aceitar essa idéia de compensação, para evitar, inclusive, maiores atritos na

transição de um sistema para outro e aceitar também a idéia de o Governo absorver boa parte dos custos de manutenção dos portos, representados pela dragagem.

São essas as considerações que gostaria de trazer para os senhores, mas voltaria a insistir que é um projeto que está há mais de um ano no Congresso e a versão que saiu aqui é totalmente diferente daquela que foi enviada inicialmente pelo Governo, que era muito singela e limitada.

O Governo aceitou muitas modificações nesse projeto, sempre entendendo que foram feitas não só no sentido de aperfeiçoá-lo, mas também de eliminar os atritos da transição de um sistema para outro e de contribuir, ele mesmo, para a própria modernização dos portos, aceitando essa despesa de dragagem.

Participamos ativamente das negociações que envolveram as várias partes interessadas e, no nosso entendimento, o projeto é bom. Tivemos de fazer concessões, mas isso faz parte da negociação política legítima para se conseguir o apoio em torno de um projeto. Entendemos que ele estaria em condições de ser aprovado da forma em que se encontra. Estaremos aqui à disposição também para discutir qualquer aspecto que possa ajudar nessa direção.

Como disse, são esses os esclarecimentos que entendemos cabíveis por parte do Ministério da Economia e que mais dizem respeito à sua área de atuação.

Muito obrigado aos senhores.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lira) — Tem a palavra o Senhor empresário Sérgio Salomão.

O SR. SÉRGIO SALOMÃO — É importante esclarecer os senhores, obviamente, e lembrá-los da importância do navio no sistema portuário.

Falo em nome da navegação brasileira, dividida entre a navegação internacional — a chamada navegação de longo curso — e a navegação de cabotagem, feita entre portos brasileiros, na costa.

A importância da navegação é inegável, na medida em que 90% do comércio que o País pratica com o mundo são feitos por via marítima.

Repito o que já disse em outros fóruns: como empresários, estamos acostumados a correr riscos, que são inerentes aos negócios; mas não nos acostumamos, até hoje, a conviver com a anacrônica estrutura portuária, já caduca, cheia de vícios, que imperram a velocidade das operações portuárias, indispensável na competição dos produtos, no mercado interno e externo.

É bom colocar para os senhores, com clareza, a interfeirência do Sindarma nesse processo.

Até a existência de Sunamam, o Poder Executivo legislava as questões portuárias, as relações de trabalho, estabelecendo, inclusive, os ganhos que os trabalhadores teriam no trabalho que realizam.

Com a extinção da Sunamam, criou-se um vácuo, o Poder Executivo se ausentou desse processo, e o Tribunal Superior do Trabalho, através de sentença normativa, entendeu que cabia ao Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima representar os tomadores dos serviços da orla portuária e doravante concertar com os trabalhadores novas condições de trabalho.

Confesso aos senhores que, na época, o próprio Sindarma pensou em recorrer dessa decisão do Tribunal Superior do Trabalho ao Supremo Tribunal Federal e pensou em fazê-lo, na medida em que existe uma relação atípica entre nós, toma-

dores de serviços, e os trabalhadores, que são os prestadores de serviços. Essa relação atípica está exatamente na ausência do vínculo empregatício, que torna as relações bastante difíceis e, em alguns casos, até impraticáveis, impossíveis.

Diferente disso é o que acontece com os nossos tripulantes marítimos, que tripulam nossos navios, são nossos empregados e com os quais a relação é direta.

Mas também, naquela decisão do Tribunal Superior do Trabalho, vislumbramos uma oportunidade ímpar — diria até imperdível — de estarmos sentados à mesa com os nossos melhores interlocutores — os trabalhadores —, que, como nós, conhecem as deficiências portuárias, as peculiaridades do trabalho portuário, e poderemos combinar, numa relação direta, condições mais modernas de trabalho na beira do cais, que redundassem em custos menores.

Vislumbramos essa oportunidade e há três anos iniciamos um processo de negociação — repito —, exatamente tentando estabelecer novas e modernas condições de trabalho, mas confesso aos senhores — e o faço até com sentimento amargo de frustração — que foi totalmente impossível, ao longo de todas essas negociações, estabelecermos essas condições mais saudáveis.

Essa impossibilidade reside, obviamente, no monopólio que os sindicatos detêm no trabalho portuário. Quando me perguntam qual é o principal dano que o monopólio gera, respondo que é a intransigência com que se comportam à mesa. Nunca demonstraram nenhuma boa-vontade ou sensibilidade para conosco, no sentido de abrirem mão de privilégios que o sistema vinha concedendo-lhes ao longo desses anos todos e de estabelecermos condições, cujo beneficiário fosse a economia nacional e a nação de um modo geral.

Esta intransigência — repito —, ao longo desses anos todos, inviabilizando a negociação de boas condições de trabalho, teve como duas graves consequências a inviabilização da competição de alguns produtos no exterior e, no caso específico do mercado interno, a morte cruel do transporte marítimo de carga geral por cabotagem, uma atividade outrora bastante incrementada, quando se levavam, por via marítima, os produtos mais diversos, do porto de Rio Grande e Porto Alegre até Manaus, fazendo-se uma linha expressa em toda a costa brasileira, os portos trabalhando em regime diuturno, como, aliás, tem de ser — em qualquer parte do mundo é assim que se faz — e um transporte que ia oferecer economia de escala.

Além de oferecer economia de escala, era o transporte marítimo que também proporcionava a economia do consumo de combustível, indispensável para o superávit na balança comercial.

Existem aqueles — e já tenho costumeiramente ouvido isso aqui, no Senado, e no Congresso Nacional — que entendem que a armação nacional tem um interesse duvidoso e até relativo na modernização do sistema portuário, na medida em que é mera repassadora de custos.

Com relação a esse enfoque, a essa interpretação, cabem algumas considerações. Em primeiro lugar, dependendo da modalidade do negócio fechado, contratado, os custos portuários incidem ou não sobre os fretes marítimos.

Em segundo lugar, no comércio marítimo, o custo portuário é sempre um fator determinante, decisivo, e no caso brasileiro, pior ainda, na medida em que o Brasil está completamente fora das rotas comerciais de intercâmbio entre as grandes economias. É preciso, através de uma reforma portuária saudável, que se compense essa má localização geográfica

do País, que serve para onerar fretes. A principal característica do transporte marítimo é a alta rotatividade que deve se imprimir ao navio, que é a ferramenta de trabalho do transporte marítimo. Ao armador interessa que o navio carregue a carga para a qual foi contratado, empreenda a sua viagem sem contratempos, transporte a carga até o porto de destino e, automaticamente, estará disponível para se engajar no próximo compromisso comercial. Essa rotatividade faz com que possamos oferecer fretes mais razoáveis, mais competitivos e é um fator preponderante na determinação dos fretes.

É sabido que a operação portuária em todo o sistema nacional é morosa e isto impede, evidentemente, que o navio se desincumba de sua tarefa com presteza. Não havendo essa velocidade nas operações portuárias, há uma sobretaxa que se paga. Isso é um custo muito alto que, dependendo do navio, chega a ser de 25 mil dólares/dia, é a multa diária que se paga pela permanência excessiva do navio no porto e que, obviamente, é repassado para o produto e, por sua vez, para o consumidor. Quem perde, de um modo geral, é a Nação. Mesmo que o armazenador fosse mero repassador de custo, acredito já ter provado que não é, essa postura, ainda que fosse verdadeira, é totalmente incompatível com o mundo moderno, com o País de hoje, com a economia de hoje. Por tais razões, o Sindarma se integrou à ação empresarial integrada e vem lutando pela busca de uma reforma portuária profunda e saudável.

O projeto aprovado na Câmara, por exemplo, não contempla a liberdade de recrutar mão-de-obra no mercado, o que entendemos ser fundamental, à medida que respeitaria o art. 5º da Constituição Federal, que diz que é livre o exercício de qualquer atividade profissional. Isso, no nosso entendimento, seria permitir a qualquer trabalhador brasileiro o acesso aos serviços portuários.

É importante dizer aos Srs. Senadores, a título de subsídio, que têm sido várias as decisões judiciais. É verdade que em primeira instância, com os juízes entendendo que o tomador do serviço, no caso as empresas de navegação, tem liberdade para recrutar mão-de-obra no mercado e fazer serviço portuário com pessoal próprio. Contemplar essa liberdade seria, na verdade, respeitar a Constituição Federal e referendar as decisões judiciais, recentemente prolatadas.

É preciso garantir, também, no projeto a competição entre portos, até por que este é o sucesso dos modelos internacionalmente adotados. Deve-se administrar porto como se empresa fosse.

Outra preocupação nossa e motivo de lamento é que se tirou dos terminais privativos, pelas alterações feitas na Comissão de Justiça, a liberdade de movimentar a carga de terceiros e por que não deixá-los fazer, à medida que são frequentes os congestionamentos nos portos públicos de navios esperando vez para atracar, por outro lado, paralelamente, os terminais privativos ociosos, vultosos investimentos feitos na construção desses terminais poderiam ser utilizados se a legislação lhes conferisse o direito de operar cargas alheias.

Não há por que se restringir, como se tentou veicular na terça-feira passada, o número de operadores portuários à beira do cais prestando serviço. No nosso entendimento, quanto mais operador portuário, melhor, desde que previamente qualificado pela autoridade competente e deixar que o mercado depure entre os maus e os bons operadores portuários. Com relação ao caos, que se tenta também veicular, do que seria um excesso de operadores portuários trabalhando

nos porões de um mesmo navio, devo dizer aos senhores que isso deveria ficar também a cargo da velocidade que o armador e o usuário têm na liberação do navio, no embarque e no desembarque da mercadoria. Isso tudo, evidentemente, vinculado a um comando único, que evitaria essa dispersão de mão-de-obra, esse caos, como se tenta passar. É a título de analogia, digo aos senhores que é muito comum, numa praça de máquina, dependendo da urgência que tenho de liberar o navio, se ter cinco oficinas fazendo os mais variados serviços em cincomotores diferentes. Entendemos que serão as circunstâncias comerciais que vão determinar o número de operadores a bordo para prestarem serviços simultâneos.

Preocupa-nos, por exemplo, a paridade que foi dada ao órgão de gestão de mão-de-obra, dada a nossa experiência nas comissões de negociação que o Sindarma lidera. As comissões têm composição paritária e são muito frequentes os impasses; que são costumeiros, rotineiros. Muitas vezes precisando ser levados para a esfera do Tribunal Superior do Trabalho, a quem cabe dirimir os conflitos. O nosso problema é pensar que ao órgão de gestão vai caber tratar da rotina, do dia-a-dia do trabalho portuário. E aí perguntamos: Ocorrendo o impasse, a quem vai caber dirimir a controvérsia com a velocidade que as operações portuárias exigem? Como vai ficar isso? O navio pode esperar? Não. Em nenhum lugar do mundo o navio espera. Portanto, preconiza-se para o órgão de gestão de mão-de-obra a administração empresarial.

Com relação às observações feitas rapidamente pelo Dr. Roberto Macedo, quanto à postura dos governos militares em relação ao problema portuário, é verdade, não o fez, talvez, por uma opção política. Mas, também, corroborando com o que diz o Dr. Roberto Macedo, talvez, naquele tempo a economia não se ressentisse tanto de um sistema portuário moderno, eficiente, veloz, com custos menores. Hoje isso é fator preponderante, condição *sine qua non*, para uma competição saudável internacional.

Voltando ao caso do monopólio, que gera a intransigência, e é esse o comportamento que tem redundado nas greves frequentes, quase que semanais, que são deflagrados nos portos nacionais, paralisando completamente a economia do País, à medida que não se verifica, por parte dos órgãos de representação dos trabalhadores, um compromisso com a economia nacional e com os mais elevados interesses da Nação o TST não tem hesitado em decretar essas greves abusivas, até porque, na tramitação do PL/8 na Câmara Federal tiveram uma natureza política confessada e admitida pelas próprias lideranças sindicais.

Estamos certos de que o Senado Federal vai dar, com a velocidade adequada, ao País uma reforma portuária necessária, contemplando esses conceitos que, para nós, são fundamentais e aqui expostos.

Coloco-me à disposição do Presidente e da Mesa para qualquer esclarecimento.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lira) — Com a palavra o Sr. Luís Braga.

O SR. LUÍS BRAGA — Sr. Presidente, Srs. Senadores, temos um problema muito crucial: conviver com o desemprego, com a miséria absoluta. E para corroborar minhas afirmações, temos dois cientistas sociais que participam do Governo. Este Governo, nesses últimos tempos, tem tratado essas questões meramente com números e matemática. Como resolver esses problemas de 60 milhões de trabalhadores assa-

lariados, de 30 milhões de analfabetos e de mais de 40 milhões em miséria absoluta?

Estamos aqui, diante dos senhores, para fazer-lhes uma exposição que vai mais para o social, que é um problema nosso, peculiar do nosso País, de como os estivadores e os trabalhadores dos portos se envolveram com isso e se depararam com isso. É muito fácil falar em questões, muito bem lembradas pelo empresário, de que há três anos não se define uma negociação. Em quatro anos, só tivemos um dissídio coletivo. Isto é sinal de que nós, trabalhadores, estamos sendo pacientes. E agora, para que se obtenha um reajuste, estivadores e trabalhadores da área de avulsos nos portos, de acordo com a lei e com a liberdade das negociações e o índice inflacionário de quatro meses — já estamos indo para o 6º mês sem o reajuste que a lei propõe —, enviamos três ofícios e três telex ao Sindarma para estabelecer discussões e negociações. Os portos, hoje, estão indo à greve, estão sendo parados, porque o Sindarma se nega a negociar. Os empresários que fazem parte da comissão de negociação, setor siderúrgico, setor de terminais privativos etc, não querem sentar à mesa de negociação para se buscar um acordo, não querem reabrir as negociações, quando nós, os trabalhadores, já as propomos no mês de julho e temos documentos para comprovar isso. É preciso que o Secretário de Ciência e Tecnologia do Rio de Janeiro intermedie para que se volte a negociar.

Gostaríamos de fazer aqui um relato histórico do desenvolvimento político, social e econômico da estiva, em um país de três séculos de escravidão. Sobre trabalho escravo, os estivadores, os trabalhadores dos portos, estão se libertando desse jugo, criando uma trajetória de dignidade, progresso na sua profissão e convivência com os povos. Isso porque essa categoria se estende por todos os portos do mundo, identificando-se entre si com a mesma atividade de trabalhador avulso. Lembramos que foi preciso muita luta para a existência dessa organização sindical. A questão social nos tempos mais adversos, principalmente no século passado e início deste século, era dado um tratamento de questão de polícia. Com essa doutrina dominante, os empresários buscam sempre o poder do Estado, para conter o avanço social, por que clama o povo trabalhador, ao invés de discutir o conflito da sociedade. É preciso que o Estado, o poder legislador, numa sociedade democrática e moderna, fazemos referência aos países do Primeiro Mundo onde, em regra geral, é a estabilidade dos direitos, onde leis, muitas delas, quase seculares — e os Srs. Senadores aqui, presentes, conhecem as leis, principalmente nos Estados Unidos, na Europa e na França e por aí etc. existem para servir de parâmetros às deformações da sociedade e conter o ímpeto e a ganância dos indivíduos e dos grupos, para que se torne viável o avanço do progresso no social e humano. Somos nós, os estivadores, que sentimos os ventos da democracia e da liberdade que sopram dos quatro cantos do mundo, lação e contatos com os povos do litoral para o interior. Este patrimônio, social e trabalhista, com leis e direitos que se consolidaram para as demais categorias, como os ferroviários, os marítimos, os bancários e outros, que lhe se estenda também para os demais trabalhadores. Não é à toa que ao fazermos essas referências, trazemos aqui um amaranhado de leis e documentos sobre custos e sobre qualquer definição de regra geral do comércio marítimo e internacional, inclusive de frete e de seguro internacional da Marinha Mercante. Está na Constituição no seu art. 3º — e, aí, queremos saber como o Estado se comporta. Gostaríamos que estivesse presente, aqui, alguém da área social, talvez um cientista político do Governo,

para nos dar a resposta, como está na Constituição — erradicar a pobreza e a marginalização e as desigualdades sociais e regionais, promover o bem-estar de todos e evitar qualquer outra forma de discriminação.

O que se pretende, contudo, neste momento, e que atinge os estivadores é torná-los nulos de direito, é extinguir a nossa existência, enquanto categoria organizada profissionalmente, através do Projeto de Lei nº 8, do Poder Executivo, e do Projeto de Lei nº 66, na Câmara Federal.

Houve, nesse sentido, três relatórios. O primeiro, do Sr. Deputado Rodrigues Palma, da Comissão de Constituição e Justiça e de Redação, que aponta as inconstitucionalidades do Projeto original e sua arbitrariedade em relação à mão-de-obra, arranhando princípios básicos de direitos e garantias individuais e coletivos e atos jurídicos perfeitos e acabados, querendo dizer, com isso, que se respeite a existência dessas categorias profissionais dos trabalhadores dos portos.

O segundo, do Sr. Deputado José Reinaldo Tavares, Relator da Comissão Especial, criada na Câmara, faz tornar transparente o que é custo e preços portuários que os portos estrangeiros e os governos mantêm, subsídios como instrumento de desenvolvimento do Estado, sem objetivar lucros para os conflitos trabalhistas, que devem ser resolvidos em convenção e em negociação coletiva de trabalho, em regime de parceria, o que seria uma saída inteligente para a modernização. Nos reportamos a isto ao Governo, ao Estado hoje, que não faz mais do que a sua obrigação ao assumir a superestrutura, a dragagem, enfim acabar com o emaranhado de taxas.

Queremos, aqui que se coloque o dedo na ferida, com soda cáustica, como um cirurgião plástico é obrigado a lavar com sabão de coco as queimaduras de um paciente, para que ele seja curado. É isto que desejamos aqui.

Por fim, o Relatório — o terceiro — do Sr. Senador Mansueto de Lavor, aqui, nesta Casa, conclui sobre o anteprojeto de lei da Câmara dizendo que os direitos adquiridos devem ser mantidos e que a relação de parceria entre capital e trabalho, a paridade, é o primórdio do desenvolvimento e o progresso a serem alcançados. Vejamos a verdade e onde estão as causas. Para tornar os nossos produtos competitivos no mercado internacional e no próprio mercado interno consumidor, tornar a infra-estrutura viável no País e não querer continuar mantendo a degeneração, a falta de integração desse sistema, como hoje está voltada para o povo. Temos, aqui, a presença do Sr. Senador Albano Franco, Presidente da Confederação Nacional das Indústrias, com o qual tivemos oportunidade de discutir, como também com Ministros de Estado, em mesas-redondas, sobre pactos sociais. O que se pretende aqui é praticar um crime para com os trabalhadores e não sair lá fora e ver como estão as nossas estradas, como estão as ferrovias, como estão os portos que precisam de investimentos, precisam das cabeças pensantes e inteligentes, com a participação e o poder, também, dos trabalhadores para se buscar e alcançar o progresso e o desenvolvimento social deste País.

Outro problema do nosso parque industrial e de produção do campo é que não estão acostumados a competir e trabalhar em grande escala de produção e de qualidade para uma sociedade capitalista e de consumo. Haja vista o início deste Governo, que se manifestou sobre os empresários, que não tinham condições de competir com os dos países do Primeiro Mundo.

Convivi, isto sim, com benesses, como se conviveu, no passado, com subsídios. Não que haja essa necessidade, iremos falar disso depois.

Muitos desses subsídios são desviados da sua verdadeira finalidade, ficando o prejuízo para a Nação, que não se preocupou com sua evolução e o seu progresso.

Quando esses privilégios são eliminados, depara-se com a dificuldade de realinhar a nova ordenação econômica, que também deve compreender o social e o político. Por outro lado, deparamos também com regras internacionais das grandes forças industriais e capitalistas do primeiro mundo.

O representante do Governo fez uma referência aos Senadores e ao povo brasileiro que não deve ser deixada essa questão de lado, que ela deve ter a sua importância, o seu significado e que a Nação deve discutir essas regras. São os trabalhadores que acabam recebendo o ônus das dívidas e dos empréstimos que se contraem dos acordos internacionais, que esta Casa revisa e homologa.

São as reuniões do Gatt, indefinidas e sem conclusões para uma disputa de subsídios aos países do primeiro mundo, como os Estados Unidos, Japão, Canadá e Mercado Comum Europeu. Isso é do conhecimento dos senhores, principalmente do representante da Confederação Nacional das Indústrias que disputam uma fatia de mais de 500 bilhões de dólares anuais, a qual subsidiam o seu sistema agropecuário etc.

Ficando aos países em desenvolvimento, como o nosso, Brasil, e os países do terceiro mundo sem opções, apenas preparados para a sua falência.

Vejamos um caso, como tantos outros, em especial.

Temos aqui, ao nosso lado, um representante do setor siderúrgico. Deveríamos colocar o dedo na ferida, num debate público sobre essas questões, quando se falar em livre iniciativa, na liberdade em si, como um todo. Mas, nos Estados Unidos, país do Primeiro Mundo, altamente capitalista, agora, recentemente, o novo produto está, mais do que nunca, sobre-taxado. Contudo, sobretaxam mais em 7%, para que esse produto, o aço, possa entrar no seu mercado consumidor. Esse é um grande problema para nós brasileiros, dificultando-nos a sair da crise.

Os empresários que estão aí fazem alusão a tudo, a maneira com que se expressam em relação a essa trajetória do projeto, como se tudo fosse negativo.

Surgem, então, as contradições: o volume de exportação e importação, coloca-nos — o Brasil — em terceiro lugar, no mundo!

São mais de 350 milhões de toneladas de produtos importados, exportados e escoados. Se fôssemos ver, analisar e aprofundar esses 350 milhões de toneladas, veremos países, é lógico, com tecnologia de ponta, com menos volume de produção, com muito mais receita e divisa. Precisamos saber o que está acontecendo com esse volume de produção que se exporta, que se escoar e qual é a verdadeira receita que deveríamos ter. Alguma coisa deve estar errada nesse caminho.

Nós temos uma taxa anual de crescimento de 8% ao ano. Pode-se dizer que hoje ela é nula, e nula querem tornar a nossa existência de trabalhadores avulsos, é o que está no Projeto nº 66, aprovado na Câmara dos Deputados. De importador e exportador de produtos primários, *in natura*, durante décadas, nos últimos anos, passamos a exportar produtos semi-manufaturados e manufaturados. Será que não houve aí a contribuição dos trabalhadores, quer do porto, quer das indústrias, quer do campo?

O processo de tramitação do projeto no Congresso Nacional possibilitou a transparência. Às vezes, documentos principais são considerados secundários. Com a transparência, coisas foram desmistificadas, tais como: que os nossos portos não são os mais caros do mundo, segundo relatório do ex-Ministro dos Transportes, Deputado José Reinaldo; que os custos portuários constituem uma parcela do custo global do transporte e que representam um valor ínfimo no todo do sistema. Gostaria de lembrar que produzimos 70 milhões de grãos, segundo o Ministro da Agricultura, e não temos capacidade de estocagem de 6% no seu local de origem. Devemos analisar isso também.

Segundo, o custo da mão-de-obra de estiva não é o componente que emperra o sistema. O representante do Governo na área econômica disse que a remuneração não é problema, pois é a mais baixa. Os trabalhadores norte-americanos e europeus que manipulam a mesma carga que nós, estivadores, manipulamos, ganham, anualmente, entre 40 e 60 mil dólares. Há um relatório de representantes empresariais nos Estados Unidos — só que eles não o juntaram — segundo o qual, apesar do progresso e da modernização, aquela mão-de-obra não foi indenizada, nem foi dispensada, ela continua localizada no porto e quando não trabalha é remunerada, o que representa um ônus de 50 mil dólares anualmente. Isso não foi colocado no relatório. O que se pretende aqui é aumentar o desemprego dos trabalhadores.

No Chile, deram aos trabalhadores uma indenização de mais de 30 mil dólares e criaram o caos. Hoje estão voltando atrás. Aqui, nós, estivadores, trabalhadores dos portos, ganhamos entre 4 a 6 mil dólares anuais, com um salário nominal, por incrível que pareça, de US\$19.881,07. Muitas vezes essa nossa mão-de-obra significa menos de um por cento do preço da mercadoria, em média, 2% do frete, variando de US\$0,40 a US\$3,00 atonelada. Nosso representante no setor siderúrgico já fez alguns contratos diretos com a mão-de-obra avulsa sobre custo e produção, com resultados positivos. Isso deveria ser transparente para a sociedade. Além desse debate, iremos à TV Globo e, publicamente, faremos outro ao vivo.

Não se ouve mais falar de custos altos e de falsas comparações. Vejamos o caso de container. Mais adiante vou referir-me ao que realmente está acontecendo. Vitória e Rio Grande do Sul têm, em média, custo de 100 dólares a tonelada. Santos e Rio, têm, em média, 160 dólares a tonelada, preços compatíveis com os internacionais.

Ficam no anonimato nossos portos que dão lucro. Não sei se foi relatado aos Senadores e Deputados que nossos portos dão lucro, apesar de toda a crise que enfrenta o sistema. Isso sem falar do recolhimento do ATP — voltaremos a esse assunto depois e falaremos sobre os documentos existentes a respeito — que é recolhido há mais de três anos e não se repassa um centavo. Isso sem dizer que às vezes há até duas cobranças sobre a mesma mercadoria, inclusive o ISS. Essas são as distorções do sistema.

Há dez meses foi publicado em *O Estado de S. Paulo* e num jornal local, na *Tribuna de Santos*, que Paranaguá — estão aí as manifestações do Governo do Estado — é um porto rentável, que está dando muito lucro. Rio de Janeiro, que até há pouco tempo tinha dinheiro em caixa, hoje está numa situação difícil, após assumir o passivo — não queremos usar termos pejorativos — da Companhia Brasileira de Dragagem. Isso precisa ser visto também. Vitória — estivemos com o Governo do Estado e outras representações — também dá lucro. É um dos maiores portos do Brasil.

É preciso criar uma mentalidade progressista voltada para o desenvolvimento do transporte. Não queremos ser corporativista. Falamos do sistema de transporte como um todo.

Vamos dar um exemplo para que se entenda o que significa a questão não só do transporte, mas também da energia, do alimento e da educação. O porto de Roterdã foi organizado há mais de seiscentos anos. Sabe quanto representa esse porto e por que essa mentalidade progressista no sistema de transporte? Ele representa 10% do produto nacional bruto daquele país.

Numa exposição de que participamos no porto de Santos, recebemos um relatório de autoria de um representante do porto de Roterdã. Alguns empresários fizeram uma viagem e fizeram o relatório de acordo com seus pontos de vista. Se o grupo fosse misto, o relatório teria conclusões tiradas pelos vários participantes. O verdadeiro representante que está lá não consegue dimensionar o funcionamento do porto, como um todo, em Roterdã. Imaginem o relatório! É dada ali uma pecha da sua verdadeira razão.

Tudo isso, porque tem um sistema de interligação de embarcações fluviais, ferrovias, dutos, para as indústrias vizinhas, para um mercado consumidor de 350 milhões. Como há mais de três anos não se tem controle, nem dados estatísticos da atividade portuária e de transporte marítimo, fluvial e lacustre, os recursos para investimentos nos portos, recolhidos através do ATP em mais de 700 milhões de dólares, não foram repassados aos portos. Nunca se entendeu que estrutura portuária é atividade meio, atividade pública de interesse nacional, fonte para facilitar escoamento e gerar divisas. O que falta é ação governamental e empresarial para investimento nos portos, aparelhando-os como os Estados Unidos, que têm 400 guindastes de porte elevado, o Japão 300, Roterdã 100 e o Brasil apenas 8.

Eles subsidiam, como fazem os demais e principais portos do mundo, ao assumir de fato o custo com a superestrutura de dragagem, e examinar as taxas e sobretaxas, das quais, hoje, se perde a conta.

Voltemos ao custo como está no relatório do Deputado José Reinaldo Tavares, estudo da PORTOBRÁS E BNDES: faltam navios modernos e de grande porte no País. O Senado Federal tem o relatório de uma Comissão como esta, da CPI da Corrupção, dos planos da construção naval e do escândalo da extinta SUNAMAM. Deveríamos trazer isso novamente à tona, para haver mais transparência a respeito da verdadeira política que devem ter os portos brasileiros.

Em Paraguá, o embarque de soja é da ordem de US\$3,50 a tonelada. É dito isso com muita ênfase, pois há, aqui, Deputados do Paraná. No porto de Hamburgo isso significa US\$4,50; nos portos da Bélgica, US\$3,95; nos portos franceses, US\$4,51.

Diante de todos os fatos e suas controvérsias, o que se busca não é atacar e resolver as verdadeiras causas, mas elegendo e dando tratamento ideológico na questão social trabalhista dos trabalhadores dos portos brasileiros, com extensão aos demais do sistema de avulsos. O que presenciamos nesse momento, com a ex-Comissão de Marinha Mercante, portanto antes do regime militar e a extinta Sunamam, são empresários desse setor os armadores se prevalecendo de todas as benesses. Isso se encontra registrado na CPI da Corrupção. Empresários desse setor valendo-se, impondo suas políticas pelo Poder Executivo através desses órgãos. E hoje, o que eles querem? Através deste projeto de lei, Projeto nº 66 da Câmara dos Deputados, desejam manter e puxar a corda para o seu lado,

como sempre foi, tirando vantagens de atos discriminatórios e de privilégios, fugindo e deixando de conviver com os conflitos sociais que são meramente de negociação coletiva de trabalho. Querem transformar o Congresso Nacional num grande agente, onde capital e trabalho têm que se sentar e resolver os conflitos das negociações coletivas. Querem trazer esse problema para o Congresso Nacional resolver.

Tomemos o exemplo da questão das leis e do que aí está e de que o próprio Governo coloca — falamos da convivência social e o tratamento que o Governo tem que dar — para um salário mínimo de 230 mil cruzeiros e o que deveria ser com a sua evolução. Desde que ele foi criado, segundo estudos e dados do Dieese para o mês de julho de 1992, esse salário mínimo deveria ser de 1 milhão, 689 mil e 679 cruzeiros.

Os estivadores são trabalhadores da modernidade. Correm o risco da atividade econômica, só são remunerados quando trabalham, e o que o projeto oriundo da Câmara pretende é nos transformar em mão-de-obra supletiva e desqualificada. A atividade portuária na movimentação de mercadoria não pode ser comparada a qualquer empresa urbana, pois dela é que decorrem divisas para a Nação, já que estão em áreas estratégicas, especialmente no que se refere a procedimentos fiscais e alfandegários.

Os sindicatos de avulsos organizam a distribuição de mão-de-obra requisitada pelos tomadores de serviço, fiscalizam o cumprimento dos direitos e obrigações das atividades operacionais, para que haja harmonia no desempenho profissional que existe há mais de dez décadas, criando, com isso, no País, e em toda costa brasileira e interior, através dos portos fluviais e lacustres, uma cultura de educação própria que tem merecido elogios e respeito da população e de representações estrangeiras, hoje visto a sua constituição social, com milhares de funcionários. Infelizmente, até hoje, os empresários e o Governo não disseram qual é o tratamento que se deve dar aos milhares de funcionários que há nesse sindicato. Temos aqui alguns Senadores da costa portuária, como São Francisco, Itajaí, Ibituba e demais portos do Brasil, que têm seu sindicato. Uma das obrigações do Governo é a assistência médica, saúde e outras coisas mais.

O papel desses trabalhadores nos portos e a sua constituição, em muito, tapa o buraco que o Estado tem deixado. De que maneira vai-se assumir isso?

Alguns sindicatos construíram hospitais e os colocaram à disposição da sociedade, como é o caso de Fortaleza, Santos etc. Queremos saber quem irá assumir o ônus social disso? Quem será o responsável por isso?

Estamos colocando para o Senado que ontem criou esse sistema e hoje, a própria elite que aí está, tenta deformar, anular e acabar.

Queremos lembrar também as páginas negras com dezenas de mortes e desaparecidos. Lembramos aqui uma citação de Jorge Amado, nos idos de 40 e 64, um navio ao largo, no porto de Santos, empilhado de prisioneiros e que a história um dia terá que fazer justiça.

Frisamos mais uma vez: o projeto da Câmara pretende amordaçar os trabalhadores para que não se organizem. A intenção do projeto é que haja exploração e o trabalho escravo, como o que se pratica na navegação interior da bacia amazônica, onde se explora mulheres e menores em condições subumanas de trabalho, em verdadeiros cubículos de navegações de transportes de líquido e a granel. Fazer e desfazer uma marinhagem, manipular os volumes, movimentar pau

de carga, guindastes, maquinários, não são tarefas para neófitos. Somos trabalhadores executamos várias funções, que estamos sempre na expectativa de trabalho, mas somos organizados. E não os "gatos", com firmas frias e fantasmas, fraudando o Fisco, sonegando a Previdência e os direitos trabalhistas e lesando os trabalhadores.

Os estivadores, ao longo de décadas, vêm se adequando e se profissionalizando em sintonia com o desenvolvimento tecnológico do setor portuário.

A estiva já teve as suas conseqüências e restrições sociais no trato do social trabalhista, com redução de números de trabalhadores, equipes de trabalhadores. Isso se deu com a vinda de navios modernos, quando houve, inclusive, a diminuição de requisição desses trabalhadores, aumentando a expectativa de trabalho.

O que nós queremos dizer para concluir, finalizando, é que o Relatório do Senador Mansueto de Labor aponta uma luz no final do túnel.

Os trabalhadores querem ver ainda atendidas as suas reivindicações, que se mantenha a paridade no organismo gestor de mão-de-obra, que os direitos e as conquistas trabalhistas, continuem como está na Constituição no seu art. 5º, quando fala em liberdade, em seus vários incisos e determina também que todas as leis deverão ser regulamentadas, principalmente no que diz respeito a essas matérias.

Às vezes, pega-se referencial de determinado número de trabalhadores porque é necessário; há muitos navios desorganizados. Isso seria uma contradição aos representantes dos armadores aqui, que buscam subsídios no adicional de frete de renovação de marinha mercante, querem privilégios na lei, mas não querem que os direitos dos trabalhadores sejam mantidos.

Segundo Evaristo de Moraes Filho, os direitos sociais trabalhistas não são uma coisa estanque, mas sim em constante estado de evolução. É o que nós, os trabalhadores, pretendemos junto aos nossos representantes, seja no Congresso Nacional, no Poder Executivo, nos Estados ou nos Municípios.

Queremos dizer que não é colocado com transparência. Existe turno de dois homens operando na embarcação?

Existe turno com mais de 10 homens, porque se faz necessário para seu sistema insalubre, seu sistema de condições insalubres de trabalho. Não é colocado aqui a verdadeira situação sanitária das embarcações, que aí estão.

Não é falado aqui que com todo esse clima, com toda essa situação, que somos nós, os trabalhadores do porto, os estivadores, os mais eficientes do que os dos países do Primeiro Mundo. Temos provas, documentos com citações, batemos recordes de movimentação, é só procurar os portos de Santos e Vitória, dando recorde de movimentação de homem/tonelada/hora do que é feito no porto de Roterdã, com operação das mesmas embarcações. Aqui é feito com menos tempo de hora. Isso precisa ficar claro e transparente. Deveria haver um tempo necessário para irmos às minúcias.

Os defeitos, os vícios não são dos trabalhadores, mas, daqueles que detêm o poder. Será que a lei tem só que contemplar o poder econômico? Será que é isto? E os trabalhadores como ficam — não terão que ser amparados por lei? Nós questionamos isto.

Enfim, gostaríamos de ter um tempo maior, mas aguardamos uma outra oportunidade, porque este assunto não vai se esgotar aqui, acredito eu. Esperamos que o que está ocorrendo no Senado, ocorresse também na Câmara dos Deputados, começando na Comissão de Constituição e Justiça, que

ainda não conseguiu concluir um debate, para o primeiro parecer, para o primeiro relatório do Relator, sobre o que ele viu e entendeu da lei e dessa complexidade do projeto portuário. Que houvesse essa discussão com Deputados e Senadores, não sobre o que foi feito, audiências, viagens, mas uma discussão para aprofundar o seu mérito, ir ao âmago da questão, é isso que os trabalhadores querem e desejam.

Desculpem-me pela extensão da exposição.

Muito obrigado pela atenção recebida.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lira) — Com a palavra o Sr. Jorge Gerdau.

O SR. JORGE GERDAU — Exmº Sr. Presidente da Comissão, Senador Raimundo Lira, senhores componentes da mesa, Srs. Senadores, minhas senhoras, e meus senhores, primeiramente, gostaria de ressaltar a importância desta reunião, possibilitando a liberdade de expressão nos diversos posicionamentos que existem.

Vou tentar delinear, rapidamente, alguns pontos globais que seriam essencialmente a visão de o que é o porto de hoje, o que foi o projeto da negociação e o que nos preocupa em relação aquilo que tem de ser mantido ou que realmente é importante.

Gostaria de ressaltar aqui, em primeiro lugar, que estou participando desse processo como usuário. Talvez seja um dos pontos mais importantes a ser destacado porque, como usuários, nós nos organizamos numa ação empresarial integrada de 47 entidades envolvidas no processo que são prejudicadas hoje pelo não-funcionamento ou pelos custos extremamente elevados do sistema portuário brasileiro. Quando se faz uma análise desse problema, eu diria que o grande objetivo que temos como usuários é nos tornar competitivos. O Brasil tem de ser competitivo em todas frentes. Temos que ter no nosso sistema portuário custos competitivos internacional. Isso é que nos motivou, como usuários, e tem de se caracterizar diferença entre usuário, empresário, que atua e operário que atua, trabalhador que atua na frente, porque realmente o Brasil só vai ser competitivo, em termos globais, quando conseguir ser competitivo em cada um dos segmentos.

Então, centramos neste momento o processo no problema de porto. Entendemos claramente que o processo da capacitação global do País se tornar competitivo, ele, indiscutivelmente, tem uma série de outras áreas, mas é atacando uma após a outra que se consegue o conceito global de competitividade. E nós, do setor siderúrgico, provavelmente, tenhamos sido um dos setores mais prejudicados pela ineficiência do nosso sistema portuário, porque pagamos praticamente 3 a 4 vezes mais do que os países competitivos. Historicamente, esse processo se verificava apenas na Europa, nos Estados Unidos, ou, talvez, nos próprios competidores asiáticos. Mas hoje essa competição se verifica, inclusive, na Argentina, no Chile, que são países também competidores com o Brasil, se não é no produto siderúrgico, são nos produtos primários, são em outros produtos. Menciono apenas alguns números. Para embarcar uma tonelada hoje da Argentina consigo fazer a 4,50 dólares e aqui, no Brasil, nos melhores portos, eu pago no mínimo 12 a 14 dólares, e quando pego o porto de Santos rapidamente vou ao valor de 25 dólares. Imediatamente vem a reação, não, são os impostos etc. A mão-de-obra nessa relação tem pesado, mão-de-obra avulsa, uma relação de 40 a 50%, em média 45%. Mas aí estou mencionando a mão-de-obra avulsa, estiva, sem mencionar ainda aqui no custo das companhias de docas existe uma parcela enorme,

também novamente de custos de mão-de-obra. Quer dizer, o que é mão-de-obra, o que é a ineficiência da mão-de-obra? E quando se ressalta o que significa isso, muitas vezes, dentro do que o nosso amigo Braga mencionou, parece que nós, empresários, estamos preocupados em reduzir a remuneração. Ao contrário, estou querendo é ser competitivo em padrões internacionais. Se o estivador dos Estados Unidos ou da Europa ganha mil e 500, 2 mil dólares na sua atividade ou ganha mais ainda nesse número, não estou preocupado que o nosso operário ganhe isso, estou preocupado que os 4,50 dólares nesse processo, funcione no Brasil, e isso só se obtém por um sistema de competitividade e produtividade. O que estamos propondo e defendendo, como empresários, é estabelecer nessa legislação um sistema que fixe regras de competição e eficiência, porque através do marasmo da legislação histórica, jamais chegaremos a isso. Não é através de leis, é através de negociação, de parceria e de discussões de sistemas inteligentes que se constrói um sistema competitivo. Isso, através desse entulho histórico de legislação que existe, que está querendo ser preservada, é que jamais vamos conseguir.

Então, como acredito na capacidade das forças sindicais de negociarem isso em relação conosco, somente rompendo o monopólio é que vamos chegar lá.

Então, enquanto existir exclusividade do monopólio — chame-se como quiser — ninguém senta à mesa. Enquanto existir o monopólio e a exclusividade dos estivadores, da mão-de-obra avulsa, não se negocia. Enquanto existir o monopólio e a exclusividade das companhias de docas exercendo nos terminais públicos os serviços, temendo a competição e a eficiência do terminal privado e que, infelizmente, a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania do Senado está querendo ignorar, não se obtém a eficiência. A eficiência se obtém em competição, com sistemas de negociações, com sindicatos eficientes. Acredito que se existe alguém que sabe negociar seus interesses, basta dizer que conseguiu manter um monopólio ilegal até esta data, que são os setores sindicais da mão-de-obra avulsa. Então, é preciso estabelecer regimes limpos, claros e de negociação permanente e não legislação autoritária, arbitrária e histórica.

Vou olhar na primeira transparência, só para os senhores verem o que significa não negociar.

Temos aqui a composição das equipes de trabalho para o embarque de aço nos planos. No Rio, chegamos ao total de 73; Hamburgo, 36; Roterdam, 30 homens; Antuérpia, 42; Nova Orleans, 39.

Agora, se se analisar aqui este quadro, é o dobro praticamente do que os portos competitivos têm; e ainda nós, por outros fatores globais de ineficiência, é evidente que chegamos a custos praticamente quatro vezes maiores, só na parte de mão-de-obra ou dos custos globais. E o que é que nos leva a isso, numa segunda consequência! Essas ineficiências fazem com que o homem lá do interior, o produtor rural, o produtor de soja, de arroz, de feijão, na hora que quiser exportar, por essa barreira de custos adicionais, não consegue competir; como nós, também, no aço e na celulose, temos custos extremamente expressivos, que nos prejudicam e fazem com que os fretes do Brasil, que já têm uma localização bastante prejudicada, em termos de produtos de competitividade internacional, têm dificuldade, ainda, de pagar fretes adicionais, porque o navio aqui leva 3, 4 vezes mais dias do que leva num porto moderno e eficiente, porque não trabalhamos 24 horas, porque não se negocia, não se discute abertamente as coisas.

Para ver os absurdos, nos demos ao trabalho, num estudo, de ver como as coisas estão desreguladas e isso não quer dizer que o estivador, a mão-de-obra avulsa ganha bem ou mal. Quero que ela ganhe bem pela produtividade e não como no setor de aço, onde se o operário ou o estivador trabalhasse exclusivamente em aço durante o ano inteiro, com férias, descanso remunerado, chegaria a uma remuneração individual de 90 mil dólares. Isso são distorções que não se negociam, pelo sistema fechado que existe.

Conseqüentemente, o modelo atual se caracteriza pela despreocupação com os custos. Do atraso tecnológico na estrutura, na construção, nos equipamentos e no gerenciamento dos portos, a legislação obsoleta que rege as operações portuárias, um sistema tarifário inadequado e aplicado como a força dos monopólios aos usuários, da inexistência de comando único das operações de embarque e desembarque de mercadorias e da estrutura monopolista inconstitucional dos sindicatos, ao agirem como únicos fornecedores de mão-de-obra avulsa e a manutenção irregular do uso da mão-de-obra não protegida pelas CLT dos famosos "baguinhos".

Colocaria aqui um ponto importante — e isso é a visão empresarial: quem é que ganha com essa ineficiência? Ninguém ganha. Esse é o quadro triste de um sistema que não estabelece a pressão da discussão da competitividade, da competição e do sistema de situações fechadas. A ineficiência não é benéfica a ninguém. Porque o operário, o estivador poderia ganhar duas, três vezes mais, em média, se houvesse produtividade. Mas se faz um inchaço, não se discute, não se investe em melhorias de equipamento, porque investir em melhoria de equipamento e permanecer com o mesmo quadro de operários ou de estivadores não traz benefício. Teoricamente, quando se faz investimentos de modernização, se faz justamente para que essa relação melhore a remuneração, a produtividade e consiga remunerar o capital investido. Quando não existe um sistema de negociação aberta, se investe sem resultados, conseqüentemente, não se investe.

A situação dos portos do mundo. Qual é a conclusão a que se chegou — e vou passar depois o trabalho a Presidência da Comissão de Assuntos Econômicos, a conclusão de uma missão que foi fazer uma viagem de pesquisa. É interessante os senhores saberem que a Comissão de Transportes da Câmara dos Deputados fez uma viagem de pesquisa, com um grupo de Deputados, para analisar o cenário internacional. E nós, após isso, resolvemos, através da ação empresarial integrada — um grupo de técnicos do setor fez uma viagem, com um relatório absolutamente técnico, sem posicionamentos emocionais e simplesmente fizeram o relato. O próprio relatório serviu muitas vezes como instrumento de negociação das próprias federações dos trabalhadores, nas negociações que tivemos durante aquela semana na Câmara dos Deputados.

Concluimos qual o Cenário internacional e que no fundo tem que ser nosso objetivo, construir a legislação para modernizar, a fim de sermos competitivos. A preocupação constante das partes envolvidas: Governo, tomador de serviços; trabalhadores, com negócios do porto, com a competitividade para poder fazer frente aos portos concorrentes. Terminais privados com liberdade de operação e de contratação.

Quer dizer, terminal privativo competindo com porto público, com carga de terceiros. Órgãos da administração com mão-de-obra avulsa, que coordena. Hoje quem faz é o sindicato, e o faz no sistema rotativo, que seria quase como se eu fosse contratar o meu advogado, não respeitando a qualidade do melhor profissional, fosse à Ordem dos Advogados

e eles dissessem: Você entra na fila e o advogado que vai defender a sua causa agora é esse.

Quer dizer, não há uma relação de busca de eficiência e de premiação do estivador ou do grupo mais competente, mais eficiente. É imposição, é a não negociação.

E, finalmente, o fato de que o Estado não se envolve na operação. O manuseio da carga é feito pelo setor privado.

Quando se discute porto público ou porto privado, o importante é que o serviço tem que ser privado. O porto, como patrimônio, é indiscutível que permanece e é público. Agora, a atividade de operação tem que trabalhar no regime de competição e com iniciativa privada. As companhias de docas só vão ser eficientes no dia que tiverem a competição do terminal privado do lado. Caso contrário, vocês imaginam o porto trabalhando com funcionalismo público. É impossível ter eficiência, e é o que faz com que nossos custos sejam caros e com que, no fim, a estiva também se torne ineficiente.

O que nós, da nossa posição empresarial defendemos? Defendemos essencialmente três posições conceituais que entendemos imprescindíveis para se buscar a eficiência: a privatização dos serviços portuários — não do porto, dos serviços a liberdade de operação dos terminais privativos de pegar carga de terceiros; e a liberdade na contratação de mão-de-obra, para romper o monopólio.

Nessa negociação, tentamos defender esses princípios e tivemos que fazer concessões bastante sérias sobre o tema, que é evidente que dentro de uma negociação se sai derrotado em alguns pontos, nos outros houve um balanceamento, mas, na realidade, tivemos que abrir mão de parcela desses aspectos dos pontos de vista que defendíamos na busca de liberdade de trabalho e de competitividade.

Vamos olhar aqui um pouco os pontos de conflitos básicos que existiam no processo de negociação, porque insistimos muito na negociação em abril e maio de 91, quando nos reunimos várias vezes com as federações, com a mão-de-obra avulsa, na busca dos princípios e, realmente, o impasse sempre havia, pois nunca quiseram abrir mão da manutenção do monopólio, porque tem o monopólio não abre e a mão. Só o Legislativo, só a lei é que pode romper o monopólio de fato, como existe, só a inteligência desta Casa é que pode romper o monopólio, que não se justifica de forma alguma. Sempre quisemos a eficiência e a produtividade através da negociação e convenção do acordo.

Mas, na realidade, não aceitaram reduzir o pessoal, não aceitaram reduzir a remuneração real e o custo por tonelada só pode ser implantado após a avaliação de todos os produtos na pauta. Só aceitaram diminuir o custo de algum produto se puderem aumentar em outros.

Conseqüentemente, tornou-se um impasse que nos levou, então, a realmente buscar, através dessa negociação da legislação um meio de balanceamento.

O que aconteceu com o projeto debatido e negociado na Câmara dos Deputados? Promoveu-se a criação dos Conselhos de Autoridade Portuária, quadripartites. É importante, senhores, ressaltar aqui: quadripartites.

Eu não aceito que a representação do usuário — isso é um conceito que no Brasil não se respeita: consumidor, usuário é nada. Os senhores têm uma responsabilidade; no meu entender, de ajudar a aprimorar a representação do usuário no processo. Conseqüentemente, defendemos a posição de que o usuário tem que estar dentro da CAP, porque Sérgio Salomão, como representante dos empresários que atuam, e a estiva, no fundo, são exploradores de um potencial de

produtos que oferecem. Os interesses deles são muito mais convergentes do que os meus, porque eu preciso de um serviço barato para competir; os dois, quanto melhor remunerados, seja pelo monopólio, ou seja pelas comissões, melhor estão. Então, a minha posição de usuário tem que haver, ela não se mistura. A posição do Sérgio Salomão e a do Braga são muito mais próximas aos interesses deles comuns do que a do usuário. É preciso o usuário independente dentro do sistema, e é por isso que defendemos a posição quadripartite. Acho que é indispensável numa sociedade moderna a representação do usuário, a criação dos operadores portuários que é gente especializada que tem que gerenciar isso, a manutenção da exclusividade de mão-de-obra avulsa. Nós, em contrapartida, ao representante da exclusividade que foi mantida com a carteira do estivador, é que entendemos que a representação, na gestão da entidade, da organização de mão-de-obra avulsa deveria ser gerida pelo empresário. Por quê? Porque disso se obtém o máximo de eficiência e os conflitos, como vou mostrar numa transparência posterior, se resolve na comissão paritária. Negociação se faz em oposições iguais.

Agora, o dia-a-dia tem que ser gerenciado com eficiência. Não pode haver politicagem na gestão do dia-a-dia. Na gestão do dia-a-dia precisamos de um representante que faça realmente a execução daquilo que foi negociado na parte da convenção coletiva e que atenda aquilo que for negociado na comissão de conflitos. Agora, o sistema tem que haver gerenciamento.

O senhor sabe que, na vida prática, para que as coisas funcionem é preciso que haja profissionalismo. Não há necessidade de colocar um profissional que atenda a dois patrões e não sabe como funciona. Mas negociações coletivas, ele tem que obedecer as decisões paritárias dos conflitos, e não pode colocar na gestão do dia-a-dia confusão de politicagem para atender a dois patrões, sem responsabilidade e eficiência. Como usuários precisamos de portos eficientes.

Com o Conselho se estabeleceu a supervisão tripartite do órgão de gestão e a designação do operador pelos operadores portuários.

Formação da Comissão Paritária no organismo de gestão para solucionar os litígios decorrentes da aplicação da lei.

Terminais privativos aptos a operar com cargas de terceiros, mantendo o atual percentual de mão-de-obra — isso foi outra concessão.

Se o atual terminal privado tem trinta por cento de mão-de-obra própria e setenta por cento de terceiros, é obrigado a manter essa proporção. Pode reduzir por melhorias, mas tem que manter essa proporção. Foi mais uma concessão que se fez, desobedecendo à pressão, empresarial no sentido de buscar o máximo de eficiência.

Criação de identificação — aqueles que requeiram o cancelamento de registro.

Aqui, temos claramente o posicionamento social. Acreditamos na competência social dos sindicatos. Se há sindicatos organizados, como Stemer, se fosse um outro setor que ainda está nascendo. Mas esse será que os senhores não acreditam na capacidade negocial dos sindicatos?

Citamos a renovação da legislação existente, porque é preciso acabar com a legislação autoritária.

Finalmente, acreditamos no acordo coletivo.

Se olharmos a próxima transparência, vemos a competição da administração portuária, o operador do terminal público, o operador portuário nos terminais privados e terminal

de uso privativo. Quer dizer, temos três núcleos aí competindo.

Na próxima transparência podemos ver que acaba a administração portuária.

Aqui, eu gostaria de ressaltar novamente a importância da presença dos usuários, que é peça chave.

Na nova estrutura portuária se prevê a competição dos operadores, as atuais companhias de docas podendo exercer a função que são operadores natos, os operadores portuários, ou a cooperativa de trabalhadores. Porque está previsto que os operadores detalhistas se organizem em cooperativas e entre si mesmos compitam com o sistema. Porque são tão difamados operadores, atuantes hoje no porto, vão ter a competição do sistema das cooperativas, que acho imprescindível. Eu, como usuário, quero ter a possibilidade de negociar diretamente com o pessoal da estiva para melhorar a eficiência.

Por fim, nesta nova transparência, vemos a nova estrutura portuária da mão-de-obra, o que seria o porto organizado. Os senhores vêem claramente a negociação coletiva, com as duas partes (Sindicato dos Operadores Portuários e Sindicato dos Trabalhadores); os operadores portuários e o Sindicato dos Trabalhadores como registro e com capatazia.

O que é que se tem então? Há o Conselho de Supervisão, onde estão representados os operadores portuários, os trabalhadores e os usuários. Não misturar o usuário, por favor, com operador portuário, o interesse é mais conflitante do que os senhores podem imaginar. E há, no fim, a Diretoria Executiva que é designada pelos operadores portuários, os empresários que realmente têm a responsabilidade. A cooperativa pode participar neste processo, espero que participe. Finalmente, temos a Comissão Paritária que tem a finalidade de romper os conflitos.

Então, pelos dois instrumentos — negociação e Comissão Paritária — e temos o sistema negocial. A execução do dia-a-dia, temos que buscar a eficiência da Diretoria Executiva.

Quando olhamos agora o projeto que foi debatido na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, entendemos que há um retrocesso. Gostaria aqui de ressaltar ainda que esse projeto, aprovado na Câmara dos Deputados, recebeu intensa participação na negociação de vários Deputados para que realmente atingisse o patamar de consenso. É evidente que em toda negociação há concessões, em partes, que não estão satisfeitas e outras que estão de acordo.

Mas, na realidade, nós tivemos, nessa negociação, a participação dos Deputados José Carlos Aleluia, Aloizio Mercadante, Carlos Santana, Beto Mansur, Sandra Cavalcanti, Luís Roberto, Ponte, Humberto Souto, Valdomiro Lima e José Reinaldo.

Obter um consenso dessas representações e ainda a participação das três federações, com as quais ficamos cinco dias, de segunda-feira até quinta-feira à noite, trabalhando das nove da manhã até uma da manhã, negociando intensamente, esse consenso obtido foi difícil com concessões dadas num ponto e no outro.

É evidente que eu, hoje, sofro pressões do empresariado, como também o Braga e, provavelmente, o sindicato, porque, depois de ter feito o negócio, ouvimos sempre: "Você devia ter feito melhor".

Defendo que conseguimos um certo equilíbrio; a perfeição não existe, mas digo que reconquistar o equilíbrio neste projeto é tremendamente difícil, porque, para se fazer qualquer concessão num ponto, tem que se fazer concessão no outro.

Buscamos, o órgão gestor, as Comissões Paritárias, a competição dos terminais privados, a proporcionalidade do sistema de mão-de-obra avulsa, etc.; mantivemos o registro, fizemos a solução social da indenização. Lógico, se o senhores quiserem, acharão defeitos no projeto, mas ele atende mais a um lado que a outro. Enquanto estamos com portos obsoletos, outros portos na Europa fizeram isto há trinta anos. Precisamos, portanto, aprovar no mínimo isto, para que nos tornemos um pouco mais competitivos, mais eficientes, e paremos de jogar dinheiro fora.

O projeto na comissão prevê a não-revogação desse entulho autoritário. Nele há leis autoritárias, com mentalidade corporativista, com influência de Mussolini; está certo, foi feito na década de 30. Mas isso tem que ser revogado; não aceitamos mais autoritarismo; quero sentar à mesa e negociar, e não tratar meus assuntos trabalhistas ou negociais na base de leis autoritárias, estabelecidas em 1930.

É lógico que quem tem o privilégio quer mantê-lo, não interessa se a lei é autoritária ou não. Queremos uma composição com a representação do usuário, e está previsto acabar com a representação do usuário, o que é profundamente anti-moderno.

Temos a paridade no OGMO e entendemos que os terminais privativos também estão querendo extinguir a competição dos terminais privativos, o que, no meu entender, é a peça-chave para buscar a eficiência.

Qual é a nossa conclusão? A conclusão é que não se deve alterar o equilíbrio criado entre as partes envolvidas na negociação do projeto aprovado pela Câmara. Isto não quer dizer que não haja, eventualmente, coisas a melhorar, mas o equilíbrio não pode ser rompido. Se querem mexer de um lado, escutem o outro também, porque, senão, o sistema não vai funcionar. Não se pode privilegiar um lado ou outro; temos que segui-los.

Diria que é uma coisa fantástica. Para mim, pessoalmente, em termos pessoais, foi até um prazer poder viver esse momento tão importante de uma negociação dessa ordem.

Agora, se querem mexer, vamos sentar à mesa e renegociar tudo. Talvez vamos levar novamente um ano e meio, como levou na Câmara dos Deputados. E o Brasil pode continuar esperando? Precisamos fazer etapas de modernização.

Segundo ponto: que seja assegurada a competição. O único instrumento para se atingir eficiência é a competição. Tivemos agora as Olimpíadas. Nelas ganha-se na competição. Podemos fazer o mesmo, segundo a regra inteligente da competição; com o resguardo dos interesses sociais, mas vamos estabelecer competição. Não vamos deixar as companhias de docas com privilégios; não vamos deixar os estivadores sem sentar, sem serem obrigados.

Estou tentando negociar o assunto há doze anos e não consegui sair do lugar. Fiz algumas negociações pequenas aqui, até por um ato de inteligência dos estivadores; mas foi uma concessão, e eu não quero negociar por concessão; quero ter o direito de negociar, porque este é um direito como cidadão, como usuário o direito de competir internacionalmente. Não posso, num produto de 250 dólares, pagar 20 dólares para o sistema portuário, sem contar os problemas dos fretes, mais caros. Em benefício de quê? De um sistema fechado, que não beneficia o próprio operário, porque não tem produtividade.

Finalmente, o ponto mais importante para os senhores, num país que está em crise: os países que fizeram a reforma

portuária conseguiram passar quatro, cinco, seis anos sem ter que construir novos portos, porque cada porto, cada terminal são bilhões de dólares que se gastam. Se conseguirmos eficiência nos sistemas portuárias, talvez possamos fazer economia, pelo menos, se não construir portos, modernizar as máquinas e equipamentos, para não esbanjar dinheiro em portos deficientes.

Ao estabelecer a proposta, com que os empresários se preocupam, do regime de competitividade, estamos propondo fazer uma economia de centenas de milhões de dólares, que é o que se esbanja ao se construir mais uma frente ineficiente de porto. Com os atuais portos, provavelmente trabalhando com eficiência, podemos trabalhar muitos e muitos anos.

Agradeço a atenção, desculpando-me pela exaltação. Já usei esta palavra no debate que fiz na Câmara dos Deputados: sinto-me roubado no processo dos portos. Não é que me roubem; eu é que me sinto roubado, porque pagar quatro vezes mais do que meus competidores é uma situação que não aceito. A minha empresa e as empresas do Brasil têm que buscar eficiência em todos os pontos: energia, produtividade do operador, custo do capital, juros. Os portos fazem parte, e espero que tenham sensibilidade para esse problema.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lira) — Com a palavra o Senador Esperidião Amin.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN — Cumprimento o Presidente da Comissão de Assuntos Econômicos, pela validade desta iniciativa, que complementa aquela levada a termo na última terça-feira.

O assunto é complexo, já vem merecendo muitos debates. Pretendo ser muito conciso na pergunta e peço especialmente aos interpelados muita objetividade na resposta.

Ouvimos, na última manifestação do representante dos usuários, a síntese dos aparentes pontos de conflito que afloram depois da manifestação da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania do Senado.

Gostaria de ouvir muito concisamente, e se possível objetivamente, do representante dos trabalhadores e do representante dos operadores, em que condições ambos desenhariam a competição de terminal privado e o terminal público — vamos usar esta denominação — em matéria de carga não exclusiva, ou seja, quando a carga não seja a própria do operador terminal privativo; e em que condições essa competição deveria ocorrer, segundo a sua opinião, a dos operadores, e a dos trabalhadores.

A segunda pergunta, endereço ao representante do Governo, Sr. Roberto Macedo, e ao representante dos usuários, Dr. Gerdau. Ela é referente aos encargos que o Governo ainda admitiria como seus, por exemplo, a dragagem, ou seja, a gestão do patrimônio. Qual seria a fonte de financiamento de eventuais investimentos públicos no sistema portuário, no desenho da modernização de portos que aqui se procura traçar; e, do ponto de vista dos usuários, se, pelo retrospecto, dá para acreditar que esses investimentos deveriam ser feitos.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lira) — Senador Esperidião Amin, pela ordem com que V. Ex^a falou, concedo a palavra ao Sr. Luiz Braga.

O SR. LUIZ BRAGA — Em primeiro lugar, fazemos uma referência, porque o Senador abordou a questão dos conflitos vindos ou aparentes da Câmara Federal. Não nos imputaremos um conflito dos trabalhadores, nem vamos nos indispor com os representantes daquela Casa. O que queremos

dizer é que, em todo este processo, o que verdadeiramente culminou com o início da conversação, do diálogo sobre o projeto, deu-se nos últimos dias de sua aprovação na Câmara. Dizer que por parte dos trabalhadores não houve consenso, isto é público, e notório, mesmo por que, num processo de discussão, os elementos das negociações teriam que ser aflorados, e teriam que ter a sua transparência no papel. Porque a questão aqui é no papel, e não no pensamento, e não naquilo que se expõe.

Para nossa surpresa, quem fazia os “finalmentes” deste relatório, deste projeto, era o representante do Governo e outros técnicos, junto ao microcomputador na Liderança do Governo na Câmara. Para alguém fazer um acordo consensual, ou assinar qualquer papel ou documento, tem que ter, no mínimo, conhecimento do que está transcrito. Os trabalhadores não poderiam sinalizar com consenso, pois não tinham conhecimento antecipado do projeto. Muitas das questões discutidas não foram para o papel.

Em primeiro lugar, era estabelecer as regras, em linhas gerais, da convenção e negociação coletiva de trabalho, e os direitos que teriam que ser estabelecidos de uma para outra. Em segundo lugar, o órgão gestor de mão-de-obra era paritário, e nos terminais privativos — e aí a pergunta do Senador — os direitos dos trabalhadores existentes neste sistema permaneceriam.

Para nossa surpresa, no projeto original da Câmara, esses direitos não estão assegurados; estamos alijados, como um todo, deste processo, a mão-de-obra avulsa, e o sistema de organização foram totalmente desqualificados, não existem. Como dissemos, passamos a ser uma mão-de-obra supletiva. Muito se reporta a um outro tipo de mão-de-obra. No próprio relatório dos empresários, encontram-se, em algum porto, estiva “A” e estiva “B”, e um profissional da estiva “B” leva dois anos para ser da estiva “A”. Então, precisamos, também, aprofundar essas contradições.

Mas queremos dizer que esta é uma questão própria dos Senadores e do Governo; são eles que devem ter esta responsabilidade. Temos, aqui, um relatório que iremos passar às mãos dos senhores. É um documento do Porto de Roterdã, que diz que cem por cento do seu sistema é público.

Ora, o que se pretende é a exploração pela iniciativa privada de alguns serviços ou alguma coisa dentro do sistema portuário. E para aqueles que detêm terminal de uso exclusivo ou misto, como operar carga de terceiros, que deve ter a sua contrapartida, pois o Estado precisa garantir a colocação de produtos dos pequenos e médios empresários, e não acabar com o sistema produtivo nacional, tanto no campo como na cidade. Esta função não pode estar submetida a um cartel, a um monopólio, ou ao que se pretende na intenção da exploração dos empresários. Não nos furtamos a que a iniciativa privada venha ter sua parcela de contribuição, mas, esboçou um projeto que os trabalhadores e a sociedade têm que aceitar. Contudo, eles não se preocupam que a sociedade é constituída de vários segmentos, econômicos e sociais — que precisam ser vistos, que precisam ser analisados. É isto que questionamos e que deixo para os Srs. Senadores. Queremos colocar que a carga de terceiros no terminal privativo deve ter suas regras básicas e as diretrizes de uma autoridade portuária, e o Poder Executivo tem aí um papel preponderante.

Sem isto, não sei como deverá ficar, no futuro, a situação dos portos brasileiros. Vou inclusive citar um exemplo, bastante claro, pois queremos que isto venha para mesa, com uma discussão mais profunda. No porto de Santos foi arren-

dado um terminal de escoamento de produtos, de cereais, de alimentos para um grupo, o qual começa a praticar pedágio, para que a pequena e média empresas coloquem sua soja lá fora, submetendo o pequeno e médio empresário — produtor de soja — às regras até do que pode ocorrer no mercado internacional, no que se refere ao preço da soja e de outros derivados.

Será que isso está sendo realmente aprofundado e analisado? Estamos colocando, aqui, a nossa visão de trabalhadores, porque sentimos isso. Deixamos aqui este questionamento, inclusive para esse Governo que está aí, que deve ter os elementos suficientes e necessários. Talvez com esse sistema implantado de desestruturação de acabar com tudo — que não detém hoje informações, já que os últimos dados do Governo em relação a esse sistema são de 1989, não sei se já tem os de 1990 e 1991 — por um poder central, porque em qualquer país capitalista isso existe. E o próprio Senado poderá encontrar dificuldades para obter os elementos conclusivos e objetivos para uma análise melhor do que deva ser uma política portuária.

Não sei se respondi ao Senador Esperidião Amin sobre essa questão da carga de terceiros nos terminais privativos. Queremos dizer que a mão-de-obra avulsa é a que dá mais resultado no terminal privativo. Um exemplo: nos terminais privativos da Cosipa, nos terminais privativos de Praia Mole, o custo de produção por tonelada, o que não é colocado, e aí existem contradições de números entre o Porto de Roterdã, que é de 7 dólares, e o de Praia Mole, que é de 6 dólares. Alguma coisa está errada. Os dólares a mais — desses seis dólares —, que chegam a 12, 20, 30, devem estar no bolso de alguém; e esse alguém deve ser posto para fora. Com quem estão? Com os trabalhadores não estão e com o Porto também não. Isso afirmo com tranquilidade. E o Porto de Paranaguá é um exemplo, fazemos uma referência, porque é o Governo do Estado que detém a concessão. E lá não querem; o Governo quer mantê-la, porque a concessão tem a participação da iniciativa privada com vários terminais. Isso tem que ser mais claro e objetivo.

E, de nossa parte, iremos dizer que nós, trabalhadores avulsos, queremos que o nosso mercado de trabalho e os nossos direitos sejam reconhecidos e estabelecidos; é uma mão-de-obra organizada e não aleatória como dizem; como um acidentado, uma pessoa que acaba tendo um infortúnio vai para um hospital e não escolhe médico, enfermeiro, nem a linha de sutura para ser operado emergencialmente ou qualquer coisa parecida.

Então, essas são as minhas primeiras colocações.

E passo às mãos do Sr. Presidente, Senador Raimundo Lira, além de outras matérias, um relato do Porto de Roterdã numa visão empresarial. Não que nós do Brasil queiramos esse modelo; estamos longe disso. Mas ocorre que nesses países do Primeiro Mundo, como Roterdã, na Holanda, Inglaterra, Alemanha, Itália e Espanha, hoje, os trabalhadores tiveram vez e assento e puderam participar da discussão do social. Muitos deles saíram de uma ditadura, como a Espanha, estão alcançando um progresso muito grande nesse sentido.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN — Eu apenas gostaria de fazer uma observação.

A pergunta que fiz — agradeço pelos comentários complementares que não diziam respeito à minha pergunta diretamente — foi: Em que condições seria admitida, do ponto de vista dos trabalhadores, a possibilidade de um terminal privado exportar carga que não lhe fosse privativa?

O SR. LUIZ BRAGA — As condições, desde que...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN — Deixe-me falar!

Pelo que entendi da resposta de V. S^a, que foi uma resposta longa, se bem entendi, desde que no terminal privado os direitos dos trabalhadores avulsos, ou seja, a inexistência da livre contratação fosse preservada. É isso?

O SR. LUIZ BRAGA — Sim.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN — Então, estou satisfeito quanto à resposta.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lira) — Com a palavra o empresário Sérgio Salomão.

Para que possamos ordenar os trabalhos e para que haja possibilidade de um debate mais diverso e longo, pediria aos senhores, expositores que se restringissem ao menor tempo possível e à forma mais objetiva em relação à pergunta.

O SR. SÉRGIO SALOMÃO — Senador, respondendo sinteticamente: chegando com o navio ao Porto e encontrando, como é costumeiro nos portos nacionais, um congestionamento no porto público e existindo, paralelamente, a ociosidade nos terminais privativos, entendo ser um direito natural, uma opção natural, descarregar no porto público, esperando vários dias, ou ter o livre acesso ao terminal privativo. Essa é uma forma de se dar velocidade ao navio, como já disse, porque a alta rotatividade é fator preponderante no comércio marítimo, quer dizer, uma opção natural. Não se vê razão nenhuma para se criar uma discriminação entre o terminal privativo construído na área portuária e o terminal privativo construído fora da orla portuária. Entendemos que ambos têm a mesma finalidade: receber e enviar carga própria e de terceiros; razão, inclusive, para se otimizarem vultuosos investimentos feitos na construção dessas instalações.

Com relação à liberdade que os terminais também teriam para contratar mão-de-obra própria — por que não? deve ser de exclusiva competência do empresário, do proprietário do terminal saber com quem vai trabalhar; pode até ter o direito de requisitar mão-de-obra no órgão gestor; pode, inclusive, dentro das modalidades de contratação de serviços que o projeto prevê, ter a mão-de-obra esporádica, ter a mão-de-obra permanente e o contrato a vínculo. Mas que seja dada a ele, dentro do exercício da liberdade, a possibilidade de contratar quem quiser, na modalidade de que quiser. É um direito universal.

Com relação ao que diz o Braga aqui, na rede pública não se tem o direito de escolher o profissional que vai nos atender. Eu reputo isto exatamente uma das causas do fracasso do sistema previdenciário nacional. É a falta de possibilidade de escolha do profissional que vai me atender, onde estaria embutida a condição *sine qua non* da confiança entre o profissional e o paciente.

Com relação ao acordo feito na Câmara dos Deputados, representadas pelas suas diversas lideranças, os trabalhadores tiveram efetiva participação através dos órgãos de classe que têm representação nacional, o Braga foi um dos interlocutores que mais nos deram prazer de uma convivência semanal nessas negociações todas. Portanto, não tem nenhum sentido a afirmativa, neste plenário, de que o acordo não teve o referendo das classes trabalhadoras. Aí, então, cabe a pergunta.

O SR. LUIZ BRAGA — Eu gostaria que o representante dos empresários não colocasse palavras e afirmativas na boca dos trabalhadores — que aí é indelicado e nós temos que intervir — que não são verdadeiras.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lira) — Braga, você terá oportunidade de falar.

O SR. SÉRGIO SALOMÃO — Sr. Presidente, estou pensando ter negociado com fantasmas — agora que eles estão muito em moda.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lira) — Eu gostaria que nenhum expositor citasse o nome do outro, porque isso vai dar um direito de resposta indefinido. Eu gostaria que fossem colocadas as posições, sem citar o outro expositor.

Com a palavra o Dr. Roberto Macedo.

O SR. ROBERTO MACEDO — Vou procurar responder objetivamente à pergunta do Senador Esperidião Amin, não só pela necessidade de fazê-lo como solicitado, em respeito ao Senador, mas também para ganhar um pouco de tempo para entrar numa outra questão.

Bem, quanto à questão da dragagem, o Governo assumiu o compromisso, está no art. 45:

“São de responsabilidade da União os encargos correntes do serviço de dragagem da infra-estrutura de acesso aquaviário aos portos organizados, bem como do serviço de dragagem, de sinalização das hidrovias federais.”

O Governo assumiu esses compromissos. Agora, estamos na época de fazer o Orçamento do ano que vem. Acho que é de todo direito cobrar esse compromisso.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN — A minha pergunta é se o Governo admite alguma espécie de vinculação de receita com este uso.

O SR. ROBERTO MACEDO — V. Ex^a sabe que isso aí não assegura necessariamente. A vinculação de impostos é até proibida — um pedaço da taxa poderia ser.

Agora, quanto à questão do patrimônio, certo, o art. 49 determina que seja feita uma revisão da estrutura tarifária. “As administrações de portos devem adotar estrutura de tarifas adequadas aos respectivos sistemas operacionais.” Deixando-se a cargo de cada porto, eles deverão arrecadar o suficiente para a sua manutenção. Eu acredito, dependendo da eficiência do porto, até para investimentos, que aquele adicional de tarifa portuária que vinha sendo cobrado está sendo reduzido. A alíquota cai de 40 para 20, num período de três anos. A queixa é a de que o Governo recebesse e não aplicasse na dragagem. Então, ela está sendo reduzida. Não vai ser esse o recurso. Eu acho que se trata de colocar uma verba no Orçamento da União. Agora, além disso, aquilo que o Governo apropria desse adicional vai ser reduzido a 60%, em 1996, progressivamente. Uma parte do adicional de tarifa portuária fica agora no porto para suas próprias despesas. Quer dizer, além de ela não entregar ao Governo, ela é reduzida, mas a apropriação é maior para o porto. Grosso modo, se ela cai de 40 para 20 e o Governo fica só com 70%, no final do processo, o Governo está com 14%, que é 70% de 20%. Agora, como deverão ser feitos os investimentos? Volto a insistir, pois esta é uma ocasião importante, que devemos cobrar do Governo essa proposta de dragagem dos portos, verificar se, no orçamento do Ministério dos Transportes para 1993, há recursos para isso. Mas é hora de examinar o assunto.

O SR. LUÍS BRAGA (?) — Quem é que draga?

O SR. ROBERTO MACEDO — Quem draga? Tem a Marinha e pode-se contratar gente. Eu não trabalho nessa área, mas haverá quem drague, se tiver recurso.

Agora, os portos deverão funcionar arrecadando as suas tarifas para a manutenção e fazendo os seus investimentos. O Governo está pondo muita fé na questão das concessões. Na medida em que, pelo art. 48, o Governo fica autorizado a desmembrar as atuais concessões dos portos, ele está quebrando o seu monopólio no caso desses portos públicos, e o Poder Executivo promoverá, no prazo de 180 dias, a adaptação das atuais concessões, permissões, autorizações, disposições desta lei. Há de se recordar que, paralelamente, está sendo votada, aqui no Senado, a Lei de Concessão do Serviço Público. O Relator foi o mesmo na Câmara dos Deputados, Deputado José Carlos Aleluia, o mesmo da outra Comissão, a redação de um projeto é coerente com a do outro. Pode-se abrir a concessão. O espaço é o investimento privado. No caso, cabe o financiamento. Eventualmente, pode-se recorrer à linha do BNDES para casos de equipamentos.

Gostaria de chamar a atenção para outro assunto. Criou-se o adicional que é a questão dos custos dessa negociação. O adicional previsto no art. 59 é o de indenização de trabalhador portuário avulso. Para pagar esses gastos, teremos que levantar recursos para fazer face a essas indenizações. No caso, quero enfatizar o aspecto citado pelo representante do Governo que é a questão social. No Brasil, ele é muito explorado, e, às vezes, pouco percebido. Para mim, a questão do social não se deve cingir ao aspecto dos trabalhadores do porto. Se se pensar globalmente, caberá a indenização. Não há como esconder que um processo de ajustamento a novas regras envolverá ganhadores, mas também envolverá perdedores. Há que se fazer a compensação. Isso pode sair de um processo balizado por alguma avaliação ética, observando-se a coisa do ponto de vista social. Vemos o social no seu sentido global. É preciso pensar não apenas no trabalhador do porto, como também no metalúrgico que produz aço que passa pelo porto; é preciso pensar no agricultor, cujos produtos por ele produzidos passam também por lá e serão beneficiados com a melhoria da eficiência dos portos.

A respeito disso, gostaria também de destacar o seguinte: cansei de ouvir dados. Uns dizem que o imposto é mais caro; outros dizem que é mais barato. Há uma confusão tremenda de dados. Creio que V. Ex^a sentem também confusão. O empresário diz que está mais caro; o trabalhador diz que está mais barato. Para fazer uma comparação, procurei uma fonte externa. Peguei uma publicação do exterior, da Organização das Nações Unidas — ONU, e uma da Comissão Econômica da América Latina — CEPAL, órgão da área acadêmica muito respeitado em termos de pesquisa.

Para se fazer uma avaliação dessas, há que se levar em conta muitos fatores. Por exemplo, às vezes, depende do navio, do porto, das condições operacionais. Por isso, fizeram uma avaliação de um mesmo navio, passando nos portos do Norte da Europa, Roterdã, e por um chamado porto médio da América Latina. Isso tudo está na página 29 do relatório que coloco à disposição de V. Ex^a, ou de quem quiser.

Foi feita a avaliação do mesmo volume de carga; qual seria o custo de descarga, passando por um e por outro porto? Os custos são realmente maiores para o tipo de porto da América Latina. A carga desse navio levaria oito dias; o seu custo seria de cinquenta mil dólares; o custo do barco quarenta mil, envolvendo quinhentos e quarenta dias de trabalhador portuário.

Levaria dois dias no porto do Norte da Europa, e o custo da carga seria de vinte e cinco mil dólares; o do barco, dez mil dólares e cento e oitenta dias para o trabalhador portuário.

Trata-se de algo montado cientificamente. Mantêm-se outras variáveis constantes que não existem nas comparações de uma coisa com a outra. Faz-se aqui uma comparação do trabalhador. Ele diz: eu ganho menos, onde foi parar o dinheiro? O dinheiro come na questão variável da produtividade. O custo para o empresário, ou para quem usa o porto, não apenas o salário do trabalhador, ou a luz elétrica, é o tempo que aquilo leva. O custo em economia é medido por unidade de tempo, isto é, o quanto se leva para se fazer aquilo em determinado tempo. É nessa variável da produtividade que some esse dinheiro, e isso ocorre pela falta de produtividade. A meu ver, não há como negar — não vamos tapar o sol com a peneira — nunca neguei isso. Alguém será prejudicado com esse processo. V. Ex^{as} sabem muito bem. Se eu fosse líder sindical, estava defendendo também. Porém, do ponto de vista do nosso Governo, estamos pensando no interesse público e no social. No caso, não se restringe apenas aos trabalhadores do porto. O social tem que ser visto do ponto de vista global. Entendemos que os trabalhadores e o País como um todo vão ganhar com essa reforma. Devem compensar, indenizar aqueles que serão prejudicados.

Gostaria, também, de chamar a atenção dos Srs. Senadores para o seguinte ponto: penso que uma das pessoas que deveria ser chamada aqui é o Secretário Eliezer Batista. S. Ex^a está com um estudo muito interessante sobre sistemas de transporte, energia e logística, eixos de produção do Brasil, todos eles desaguando nos portos. Mostra o aspecto da ineficiência portuária, em particular, do Nordeste. Ele o define inclusive numa síntese muito importante do ponto de vista econômico, porque o Nordeste não tem matéria-prima nem mercado. Logo, se ele não tiver um sistema eficiente de entrada e saída de transporte, qualquer atividade produtiva que se pensar para o Nordeste ficará prejudicada. A meu ver, isso deve ficar claro, caso contrário falaremos coisa diferente. Um tem um custo; o outro tem custo diferente. Há que haver algo constante que passe em um porto e em outro e quanto é o custo.

O segundo ponto é sobre essa questão de ter um custo maior aqui. Não é incoerente com a remuneração mais baixa que a perda se dá via produtividade. É pelos ganhos dessa produtividade que o Brasil deve ganhar. Ganham trabalhadores — não necessariamente esses, mas de outras áreas — e devem pagar, porque isso vai entrar no custo das mercadorias, os que serão prejudicados. Essa a única saída justa, quando há uma situação desse tipo. É um ganho que supera as perdas e com que se compensa aqueles que vão perder.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lira) — Concedo a palavra ao empresário Jorge Gerdau.

O SR. JORGE GERDAU — Acho que o importante é essa visão justamente de liberdade, de competição. Sabemos que o sistema portuário, fora do aspecto da estiva, tem hoje o sistema fechado praticamente nas companhias de docas e temos vários exemplos de terminais privados trabalhando com altos índices de eficiência.

O nosso objetivo, como usuário, é justamente ter a opção de escolha entre o porto público e o terminal privado, para ver quem nos pode prestar o serviço de maior qualidade.

Entendemos que essa competição vai levar-nos a um sistema, no qual não haverá nem exclusivamente terminais, como também não haverá exclusivamente terminais públicos. A competição entre os dois é que vai fazer com que surja uma qualidade de serviço melhor que a absolutamente impres-

dível. Porque, enquanto permanecer o sistema fechado como está, realmente vamos continuar com um sistema de negociação praticamente impossibilitado. Entendemos que o único meio é, obedecendo às negociações e às regras globais dos terminais privados, ter um regime de competição, como deveria haver em quase todas as atividades, a fim de buscar a eficiência.

Conseqüentemente, se há em todas as atividades do mundo inteiro terminais privados atuando em embarques de produtos, não atendendo de uma forma fechada, não vejo por que no Brasil não devamos fazer isto.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN — Os terminais privados, a que o senhor se refere, de outras partes do mundo, não terão a característica de seguir exatamente as condições operacionais em todos os demais? Ou seja, a regra não é uniforme para todos?

O SR. JORGE GERDAU — Eu diria que a regra que quero para todos é a da eficiência. Não quero artifícios; quero poder sentar...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN — Não, mas o regime operacional é o mesmo.

O SR. JORGE GERDAU — Não, porque há portos, onde a situação é um pouco diferente, praticamente, porque os países são pequenos.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN — Sim, é diferente.

O SR. JORGE GERDAU — Há a competição, por exemplo, do Porto de Hamburgo, Bremen, Roterdã e Antuérpia, onde cada um tem sua estrutura, são países conscientes da relação capital/trabalho, socialmente semelhantes hoje. Não são iguais, mas são semelhantes. Então, no fundo, as relações, as negociações capital/trabalho se estabelecem, mas cada porto compete com outro. Nós, que temos um país continental, precisamos estabelecer possibilidades, porque, se permanecerem em um modelo histórico, continuarmos, eventualmente, com a Portobrás, que estabelece as tarifas de ponto a ponto. São justamente as deficiências que têm que ser rompidas. Eu quero porto público. Eu quero ter a opção da escolha do porto público. Mas só vou conseguir a eficiência, não através de burocracias e legislações, e sim por meio de um regime de competição.

Os sindicatos e as estruturas negociais estão com a competência absolutamente consagrada. Basta dizer que o Status que conquistaram ultrapassou a tolerância da sociedade, mantendo esses privilégios atuais existentes.

Acho que há necessidade de se estabelecer essa competição dos dois sistemas e que, indiscutivelmente, existe toda uma estrutura de fiscalização trabalhista e uma estrutura negocial, e que os interesses deverão ser negociados e ajustados, como em qualquer outra atividade no Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lira) — Concedo a palavra ao Senador Nelson Wedekin.

Esclareço a V. Ex^a que não há necessidade de responder a todos os expositores. V. Ex^a pode escolher em que ordem quer ouvir as respostas.

O SR. NELSON WEDEKIN — Eu quero perguntar ao Dr. Gerdau, que é usuário, quando ele faz uma referência de que, para embarcar uma mercadoria, paga, nos portos brasileiros, algo em torno de doze a vinte e cinco dólares. Se S. Ex^a poderia discriminar, em percentuais, qual é o custo

desta operação em termos de impostos, tributos e taxas? Quanto paga ao armador, ao operador, à agência de navegação e, afinal, quanto paga aos trabalhadores dos portos?

O SR. JORGE GERDAU — É preciso colocar aqui um dos temas que tem gerado confusão e que tem sido argumentado muitas vezes por parte das federações dos estivadores, mão-de-obra avulsa e portuários: a confusão que se faz entre a atividade portuária e frete. Eu, no meu caso, trabalho em separado, negociando frete através das *trainings*, colocando a mercadoria em cima do porto, o que é mais ou menos o normal na atividade siderúrgica. Consequentemente, negocio o custo do frete com navios *charters*. Negócio e pago; não negocio, pago; não negocio, infelizmente, o *charter*: eu negocio o porto. Eu pago, então, o porto separadamente. Ocorre, então, por exemplo, que o Porto de Vitória trabalha em um patamar, hoje, em torno de doze dólares; o Porto do Rio em torno de quinze dólares e o Porto de Santos, em torno de vinte e cinco dólares. Isto também depende do momento: se a tarifa está atrasada, a negociação, o processo inflacionário — o dólar sobe todos os dias. Então, se tomo a data da correção — a correção do porto não é na mesma data da mão-de-obra — há uma variação grande, mas estou tomando números arredondados, médios, do último ano, vamos dizer.

O que acontece com esses 12 dólares? Pago para a mão-de-obra avulsa aproximadamente cinco dólares e meio e pago para a Companhia de Docas outros cinco dólares e meio ou seis dólares e meio. Ao agente, historicamente, se pagava comissionado; não pago mais o agente comissionado. Hoje até já negocio diretamente com a associação, por isso é que acho importante a criação da cooperativa, pois quero ter o direito de negociar diretamente com os estivadores. Essa é uma situação que já consegui desenvolver, mas como uma amostra, não como um direito.

Então o que é que acontece? O agente ganha historicamente 10% sobre isso e, conseqüentemente, quanto mais caro melhor. Lógico que se você confunde essa atividade ainda com frete — que custa 30 ou 40 dólares — você tem uma confusão de números. Realmente, a estiva a cinco dólares e meio; o frete do aço, 30 dólares; o porto custando seis dólares e meio, você pode dizer: não, a mão-de-obra é apenas 15% em relação aos 40 dólares.

Então, o que me interessa: meu concorrente hoje — Estados Unidos, Argentina, Japão — paga para esses 15 dólares — esquecendo o Porto de Vitória, que é uma situação excepcional — quatro dólares e meio para fazer esse embarque. Não quero saber quem está ganhando. Como usuário, desejo pagar apenas quatro dólares e meio. Mas esse processo, infelizmente, não é tão fácil; é preciso estabelecer as regras do sistema de competição, porque com legislação burocratizada — que foi o que existiu historicamente com a Sunaman — e que impediu as negociações, pois quem tem o monopólio não tem interesse em negociar, quer manter as faixas da estrutura estabelecida historicamente com a Sunaman.

Então o único processo que você tem é estabelecer regras para que os conflitos se negociem. Regras de competição: em que se compete porto com porto, que opere estiva, empresa operadora com empresa operadora. Se você não estabelecer regras desse jeito, as coisas não vão para o lugar.

Essa evolução, que oferece margem para críticas, eu tive só na mesa de negociação. Agora, o direito de negociar eu tenho que ter e hoje eu não tenho esse direito. Estou há 12 anos tentando negociar, consegui agora, por uma conces-

são, um ato de inteligência, mas sem rompimento do monopólio. Consegui pagar mais, porque consegui, pela eficiência do sistema, baixar o custo das multas do Demorge (Demorde), dividi o prêmio da redução dos custos. Mas isso foi uma concessão inteligente, sendo que, na verdade, eu poderia negociar isso permanentemente, e é esse o nosso objetivo.

Penso que a estrutura sindical tem história e tem capacidade para negociar esses interesses.

O SR. NELSON WEDEKIN — Dr. Gerdau, o senhor quer pagar mais barato, é absolutamente razoável e adequado que o empresário, usuário do porto, queira pagar mais barato. Mas a pergunta que faço tem muito sentido, porque nós vamos legislar, vamos fazer a lei. Precisamos saber que interesses — dentro linha que foi colocada pelo Dr. Roberto Macedo — vão ser prejudicados, quem é que vai perder. Haverá ganhador e haverá perdedor. Tenho a impressão de que toda a carga se faz em cima dos trabalhadores portuários, isto é, toda a tese de modernização está baseada em que existe um suposto — ou vamos até admitir — existe um monopólio dos trabalhadores nos serviços portuários.

Mas para nós é de fundamental importância saber para onde é que vai esse dinheiro. A função básica do legislador é saber quem é — numa lei que vou votar — que vai ganhar e quem é que vai perder.

O senhor diz assim: queremos a eficiência. Todos querem eficiência, todos querem modernizar, mas queremos saber, eu quero saber, porque fui escolhido pela população de Santa Catarina e em boa parte os meus votos vêm do porto, dos trabalhadores portuários, quanto é que isso vai custar para os trabalhadores.

Quer dizer, não é só a eficiência que é um critério, não é ela o único critério para o legislador. Precisamos saber qual o preço que cada um vai pagar na busca dessa eficiência. Por isso é que lhe faço essa pergunta, e por isso é que é importante saber, nesse custo maior — nesse suposto custo maior dos portos brasileiros —, onde é que vai esse dinheiro. Por exemplo, se esse dinheiro vai mais para o armador, sabermos que é por ali que devemos mexer, se ele estiver mais na agência de navegação, é por aí que devemos mexer; se estiver menos no caminho do trabalhador, aí não devemos mexer muito, por ser uma questão de justiça, por uma questão de equilíbrio, como V. S^a pretende, pelo menos no seu discurso.

O SR. JORGE GERDAU — Acredito que o seu posicionamento é extremamente correto, assim como a sua preocupação. Entendo que o Secretário Macedo colocou o ponto aqui, e este debate foi extremamente interessante, porque o Deputado Gustavo Krause, de Pernambuco, perguntou quem estava ganhando. Isso é muito importante. É um raciocínio que no nosso exercício histórico, no Brasil, não se tem levantando claramente.

Nas negociações que tenho tido com os estivadores, não me incomodo — ao contrário, ficaria feliz — que os estivadores brasileiros ganhem igual ao estivador do Primeiro Mundo, que são variantes de dois ou quatro mil dólares. Quero competir em dólar. Não estou pedindo para competir em cruzeiros, porque no Brasil, por exemplo, se eu tiver que vender pipoca, tenho que competir em nível de remuneração de cruzeiro. Então, teoricamente, o setor portuário brasileiro ainda tem que competir em padrão de dólar. Eu não digo que não seja possível construímos essa solução, mas ela jamais virá através do marasmo legislativo que temos aí, essa legislação autoritária

que impõe um marasmo impossível. Então, quero as condições normais de negociação que têm que existir em qualquer atividade.

Agora, o que se tem de estabelecer? Quando se estabeleceu a manutenção do registro para mão-de-obra avulsa, teoricamente defendeu-se a idéia de que o setor de mão-de-obra avulsa mantém a sua estrutura de registro de negociação. É um certo privilégio que foi mantido em relação a qualquer outra atividade, no setor metalúrgico, siderúrgico ou em qualquer outra coisa do gênero. Existe onde tem risco de saúde ou interesse público, medicina, aviação, na parte...

O SR. LUÍS BRAGA — As modalidades de aparelhos altamente sofisticados tecnologicamente que o Brasil antes, inclusive, de começar a tê-los e produz aqui, os estivadores já estão operando. Nós gostaríamos que os empresários ressaltassem essa qualidade profissional que existe. O que colocamos aqui é que “matamos a cobra e mostramos o pau”, para ir testemunhar lá, masin loco. O que se coloca aqui, Senador, é o seguinte: “O que nasceu primeiramente o ovo ou a galinha”, nesta questão de resolver os problemas dos portos brasileiros e ver as causas? Em primeiro lugar, tem que resolver, colocados aqui pelo Governo, dois problemas: o monopólio do Governo — do Estado — e o suposto — para nós — monopólio dos trabalhadores. Será que, realmente, o Governo vai perder o monopólio? O Governo, que vai fazer concessões, vai perder o seu poder, a sua hegemonia, sobre a relação que tem com a iniciativa privada, com o capital privado? Indagamos aqui o seguinte — o que foi até perguntado na Câmara dos Deputados, numa audiência pública também —: qual o tamanho dos investimentos necessários para os portos brasileiros e de onde sairão esses recursos, de onde eles advirão?

O projeto já é tendencioso, da maneira que vem da Câmara, quando tenta criar um privilégio aos terminais privativos, de isentá-los de qualquer coisa, justamente para que eles obtenham o lucro do capital. Há um documento que entregamos para o Presidente do Porto de Roterdã que revela que lucro nos portos, e que são, na maioria, públicos, — não existe. O porto é uma atividade meio.

O que se coloca aqui é que os trabalhadores se negam a negociar. Isso não é verdade. Inclusive, existe, tanto por parte da estiva como por parte do Sindarma — como coloquei inicialmente —, uma comissão, dos dois lados, para poder resolver esses conflitos sociais e trabalhistas, a questão de trabalho de ou de trabalho por prancha, custo e produção. No Rio de Janeiro, houve ganho de 50% de um lado e de outro sobre o contrato que se fez.

Coloquemos os pontos positivos, que são maioria, e também — mais uma vez quero ser enfático — essa falta de aparelhagem no porto. Os portos norte-americanos e europeus levaram algumas dezenas de anos para terem o patrimônio que têm: quatrocentos ou quinhentos quindastes de porte grande. Será que isso será resolvido a curto e médio prazo no nosso País? E questionamos mais uma vez: como é que fica o porto público que está diante desta situação?

O Senador citou 600 milhões de dólares arrecadados — as informações também são desencontradas —, mas há uma arrecadação perto de 1 bilhão de dólares do ATP. Onde ficará localizado este recurso? E se ele fosse colocado hoje à disposição dos portos brasileiros, dando-lhes autonomia, capacidade de gerenciamento, descentralização da administração dos portos, constituição de um Conselho de Autoridade Portuária Tripartite Paritária, tirando a dragagem e essa sobre-

taxa, que é o ATP, e que foi posto aqui que representa um terço do custo.

Nós temos dados; isso é de uma revista técnica da Cosipa: “Cosipa: porto mais competitivo, traz economia de 1,2 milhão de dólar”; e outros dados que temos aqui: quanto é a mão-de-obra? Se nós colocarmos aqui e tirar, isso que significa um peso de um terço, dragagem e as “n” taxas que existem nos portos que elas vão ter a capacidade de gerenciar, os treze dólares, que saiu a tonelada de aço no porto da Cosipa, irão cair pela metade.

— Alguns preços ou custos sobre mão-de-obra, ou sobre custo portuário ou prego portuário em alguns portos, cujos dados temos aqui, através do que o Senador citou, ou citações de outros portos; e temos contato com vários sindicatos de trabalhadores dos portos da Europa; essa questão de custo é colocada de porto para porto como um problema e quando se aquece a atacar mão-de-obra — como agora recentemente nos portos da França, os estivadores foram obrigados a parar, porque queriam tomar uma medida draconiana a respeito de tirar esse direito, que é esse nosso direito dos estivadores no Brasil, hoje está nas páginas de quase todos os jornais...

Será que isso que se estampa sobre custos nesses portos corresponde à verdade e à realidade também, em comparação com os nossos custos e preços dos portos? Será que corresponde? Será que só um lado pode ter a assertiva ou a afirmação sobre esses valores? Também questionamos isso.

Queremos dizer o seguinte: que os estivadores e os demais trabalhadores avulsos nos portos brasileiros fizeram um documento, assinaram-no e enviaram-no à Comissão do Sindarma e aos Parlamentares na Câmara dos Deputados, propondo que muito do que se coloca aqui, do que se deseja, pois queremos fazer esses acordos, queremos que haja comissões paritárias nos portos para, em conjunto, administrar essa relação entre capital e trabalho, essa relação da mão-de-obra no sistema operacional etc., da responsabilidade profissional, dos direitos e deveres, da obrigação que tem um trabalhador, vice-versa, entre ambas as partes. Assinamos isso. Por que — e aí fica uma indagação — que não é aceita a negociação? Temos aqui vários documentos e telex chamando para a negociação. O outro lado, inclusive, não convoca e quer protelar, querendo apostar no projeto que vem, há dois anos, tramitando na Câmara, para ver no que dá e como é que vai ficar.

Então, são essas as questões e indagações que fazemos.

O SR. PRESIDENTE (Raimundo Lira) — Passo a palavra ao Senador Mansueto de Lavoura para encerrar esse debate, pedindo a colaboração do meu ilustre companheiro para que possamos almoçar...

O SR. MANSUETO DE LAVOURA — Sr. Presidente, claro que são 14h20min. Temos que almoçar e começar logo o segundo expediente. Mas não posso deixar de parabenizar a V. Exª; aos membros da Comissão de Economia e aos participantes dessa audiência pública, empresários e trabalhadores, pelas exposições e debates aqui verificados. Eles foram muito importantes e creio que, com certeza, os demais membros que não puderam estar aqui hoje, devido a outros compromissos, vão ter acesso às notas taquigráficas para que possam tomar conhecimento de todos esses arrazoados aqui expostos.

Gostaria apenas, Sr. Presidente, de dizer que os pontos de divergência são muito poucos. Realmente há pontos fundamentais que não são acordados. Entretanto, no âmbito da Comissão de Constituição, de Justiça e Cidadania, depois também de acirrados debates, houve harmonia e aprovação de

pontos, até por unanimidade, não só porque eles foram mais de acordo com a Constituição e a legislação em vigor — aquela legislação que permanece e não a que é alterada —, sobretudo porque representavam a experiência dos países mais modernos em matéria de portos e também as condições de modernidade procuradas por todos os segmentos envolvidos. Os empresários querem eficiência e modernização dos portos. Parabéns! Estamos ao seu lado! Os trabalhadores querem essa modernização, um novo tipo de relacionamento. Estamos ao seu lado!

É importante considerar que nos três pontos considerados polêmicos — e que parece ter havido um desequilíbrio naquele suposto equilíbrio do projeto da Câmara — dois pontos claramente se resumem na questão da mão-de-obra. Não vejo por que se criar uma celeuma em torno da introdução feita pela Comissão de Justiça, que é de Constituição, Justiça e Cidadania, portanto, interessa-lhe assegurar direitos e harmonizar o importante relacionamento entre capital e trabalho. Não vejo por que essa celeuma na introdução do órgão gestor da mão-de-obra paritário entre empresários e empregadores.

Com isso, derrubou-se dois monopólios: o tradicional dos sindicatos e o prometido, isto é, o de *lege ferenda* do projeto da Câmara, que os empresários achavam que era uma conquista que haviam feito e não era; era preciso ver a revisão da Câmara. Nesse sentido, o órgão gestor da mão-de-obra paritário de partes iguais entre empresários e trabalhadores não só pareceu aquele mais propício à harmonização do relacionamento do trabalho no porto com o capital, mas também é o resultado de experiência positiva em todas as partes do mundo.

Não vejo por que portos da Austrália, da Bélgica, da Finlândia, da Alemanha, da Nova Zelândia, de Portugal, da Suécia, da Suíça, dos Estados Unidos sejam considerados obsoletos, antimodernos, porque têm, nos seus órgãos gestores, equipes paritárias de empresários e trabalhadores para gerir a mão-de-obra, para dirimir os conflitos. E quando esses conflitos geram impasse vai-se ao hábito; e quando o hábito não é convocado, como determina a lei, vai-se à Justiça do Trabalho e por aí fora. Tudo de acordo com convenções estabelecidas. É importante saber que não vejo por que criar-se uma celeuma tão grande em torno desse órgão paritário, introduzido pela Comissão de Justiça.

Em segundo lugar, a questão dos terminais privativos. Queremos e defendemos a concorrência, nada temos contra a privatização, não a dos portos. O Sr. Gerdau disse muito bem: o porto é público; e não somos nós que dizemos isso, é a Constituição. Mas essa exploração de competência da União pode ser transferida mediante concessão, permissão ou até autorização a empresários, a empresas privadas — e é bom que se faça isso com mais frequência até para estimular a concorrência e o setor público se tornar mais dinâmico, mais produtivo, mais eficiente. Ninguém é contra; nem as emendas introduzidas no projeto pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania impedem.

A única questão, que foi sob o ponto de vista legal e não econômico, não fizemos emendas de caráter econômico, seria a invasão da competência desta douta Comissão; fizemos emendas de caráter jurídico ou de mérito jurídico. Então, e aí a pergunta, se permitimos terminais, instalações portuárias privadas dentro da área do porto, mediante concessão com licitação, fazendo tudo o que a instalação pública faz dentro do porto, sob as mesmas condições, submetidas às mesmas diretrizes da autoridade portuária, pagando as tarifas, os adicionais, já sob nova regra — tarifas que não vão mais ser

recolhidas pelo Governo Central para não voltarem ao porto, mas para modernizarem, equiparem melhor o porto, portanto, dando condições de modernidade e de eficiência, barateando portanto os seus serviços — então, por que se criar uma celeuma acerca disso? Por que se tentar desvirtuar a proposta da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania que, nem de longe, impediu essa concorrência em termos equitativos, em termos iguais? Não existe concorrência entre alguém que paga imposto e alguém que não paga imposto; isso não é concorrência; é concorrência, no mínimo, desleal. É o caso da instalação portuária — não o porto, e sim a instalação portuária — fora da área do porto. Também as emendas da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania não proíbem isso, apenas há uma ressalva: é que esse terminal fora da área do porto seja instalação portuária — seja de caráter exclusivo, porque se for de caráter misto, aquela instalação não é uma mera instalação, é um novo porto; aí sim, privado. Não há condições, porque para se instalar ali não foi preciso licitação, nem concorrência, houve uma mera autorização, em condições especiais evidentemente não pagando adicionais, nem tarifas portuárias. E não deve pagar, porque realmente os serviços foram feitos pela iniciativa privada; quer-se-ia até que não se pagasse nenhuma outra contribuição, mas isso não é possível. Se o município quiser impor àquela atividade uma contribuição qualquer, até uma taxa de melhoria, pode fazê-lo; se o Estado quer cobrar uma taxa de conservação do meio ambiente, pode fazê-lo, por que não? Nesse sentido subtraímos o art. 7º. Não precisava mencionar que o terminal privado, fora da área do porto, não pagaria tarifa portuária, porque a tarifa portuária é hoje determinada apenas para a área do porto, pela autoridade portuária. Então seria redundância dizer que o terminal privativo fora da área do porto não pagaria, não havia essa necessidade. Se não paga tarifa, muito menos o adicional. Mas a que título outras contribuições seriam dispensadas? Por que? Ali está outra instalação, e paga. Não vemos razão nesse privilégio que estavam querendo os empresários do setor.

A questão da exploração ou movimentação de cargas de terceiros fora da área portuária é o que caracteriza o porto. Mas se o terreno é privado e nele existir petróleo? Esse terreno vai se submeter ao monopólio de exploração da Petrobrás. Assim, sendo o terreno excelente geograficamente para a construção de um porto, por empresa privada, não poderá ser instalado, porque esse serviço, apesar de ter o domínio da área — se é que tem — típico do porto, é realmente de competência da União. E fora da área do porto, o terminal se submete a normas e regras diferentes; não obedece às diretrizes da autoridade portuária. E é evidente que se pode movimentar cargas próprias e de terceiros, portanto, se é um terminal de uso misto, ele vai estabelecer uma concorrência desleal até com os terminais privados dentro do porto. E o que significa isso? É que o enorme investimento do porto público em pouco tempo se esvazia, fica sucateado, não há concorrência. Então, essa proposta de colocar terminal privativo, de uso exclusivo e não misto, fora da área do porto, corresponde mais à letra constitucional e ao espírito da Constituição, sendo o porto uma atividade pública; é uma maneira de evitar não a concorrência equilibrada e sadia, mas a concorrência desequilibrada e, portanto, nociva entre terminais fora da área do porto e terminais, sejam privados ou públicos, dentro da área do porto.

(O Sr. Presidente faz soar a campainha.)

Já encerro, Sr. Presidente.

Por último, a minha consideração é perante o Poder Público, mas o representante do Poder Público aqui não está. Em toda essa discussão de custos portuários o maior responsável é realmente o Poder Público. Pergunta-se aos empresários aqui presentes: por que não reclamam com tanta veemência, assim como reclamam dos custos da mão-de-obra ou daquilo que chamam de monopólio da gestão da mão-de-obra dos trabalhadores, que caiu definitivamente, do Poder Público? Quantos estão investindo nos portos brasileiros, nos dois últimos anos? Quanto se recolhe de adicional portuário? Foi dito aqui 500 milhões de dólares. Um porto fluvial como o de Manaus que, segundo o Senador Carlos De'Carli recolheu nestes dois últimos anos 18 milhões de dólares; e S. Ex^a perguntava: "sabe quanto foi aplicado na melhoria do porto? Nenhum centavo de dólar. Esse dinheiro veio para o governo central e não se sabe para onde foi". Então, não seria essa uma das causas da ineficiência dos custos dos portos? Por serem obsoletos, onde o Poder Público não está presente? Reclama-se de tarifas portuárias altas no País, e são altas. Precisamos baixá-las. É preciso estabelecer a competitividade entre os portos brasileiros, argentinos e uruguaios. Isso é importante, não se discute.

E as tarifas de avião? Não se reclama nada sobre isso? Não é um País só? Temos a passagem de avião mais cara do mundo. Um amigo meu, um dia desses pretendia comprar uma passagem, através de uma companhia brasileira, Brasil—Los Angeles—Brasil, por dois mil dólares; mas desistiu; ele foi de lá ao Canadá, na cidade de Toronto, comprou uma passagem, ida e volta, para os Estados Unidos por setecentos dólares. Então, realmente é mais barato, muitas vezes, comprar em uma companhia internacional uma passagem de Recife a Paris, do que em uma companhia nacional uma de Recife a Brasília.

São absurdos; isso não é próprio da área do porto; é a situação do País. E ninguém está defendendo a desativação das companhias nacionais de iniciativa privada, não defendem que sejam substituídas pela Swiss Air, pela KLM, pela American Air Lines etc. O custo é menor. Devemos fazer com que, cedo ou tarde, as nossas companhias cheguem suas passagens a esses níveis de preço. Mas agora não podem, senão quebram. Mas interessa ao País ou não ter essas companhias aéreas operando, privadas ou públicas? Assim, também, a questão fundamental: interessa ou não termos os portos? Interessa ou não a pergunta que eu faria ao Secretário Roberto Macedo, se o Governo está adotando para os portos a política de privatização? Primeiro deixar sucatear, para depois privatizar. E essa privatização, já se sabe, é a preço de "banana"! Então, estamos aqui para olhar, ouvir e, enquanto possível, colocar no texto da lei as justíssimas e adequadas colocações dos empresários. Mas desde que não ultrapassem e não firam também as justíssimas colocações e reivindicações dos trabalhadores. E que elas se coordenem e se conjuguem com os interesses maiores do País. Esse é o espírito que nos tem regido no nosso trabalho, na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania. Daí por que as emendas foram todas aprovadas, algumas até por unanimidade. E tenho absoluta certeza de que esse é o espírito que vai reger os trabalhos dessa

importantíssima Comissão de Assuntos Econômicos do Senado.

Não faço perguntas, porque estou repetindo o horário. Mas quero terminar, parabenizando aos participantes desta audiência e à Presidência desta Comissão, porque tivemos uma manhã de profundos esclarecimentos sobre essa complexa matéria. Mesmo aqueles parlamentares que realmente não pertencem nem à Comissão de Justiça, nem à Comissão de Assuntos Econômicos deveriam estar presentes à reunião, porque a última palavra será dada no plenário do Senado. E é importante que esse voto no plenário não seja dado por suposição, sob emoções momentâneas ou sob inspirações ideológicas, mas que seja dado calcado nessas informações aqui trazidas e na responsabilidade que temos para com o nosso País.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Nelson Wedekin) — Senador Mansueto de Lavor, quem agradece a intervenção de V. Ex^a é a Mesa, neste momento, representando o Presidente Raimundo Lira.

Já perguntei aos nossos expositores se queriam fazer alguma referência. Mas, pelo adiantado da hora, creio que, para nossa alegria e felicidade, não querem fazer nenhuma observação.

Cabe, portanto, à Comissão de Assuntos Econômicos, agradecer a presença do Secretário Roberto Macedo, do Dr. Sérgio...

O SR. CÉSAR DIAS — Sr. Presidente, V. Ex^a já sabe quem é o relator do projeto? Já foi definido?

O SR. PRESIDENTE (Nelson Wedekin) — Pessoalmente, não sei. Estou sendo informado pela Secretaria da Mesa que é o Senador José Eduardo.

O SR. CÉSAR DIAS — Eu gostaria de solicitar à Mesa que remetesse a todos os Senadores as notas taquigráficas, todo o material possível, porque se o Senador fizer um relatório diferente do da Comissão de Justiça, logicamente, o Plenário é que deverá decidir. Então, eu gostaria de informar todos os parlamentares o que foi colhido de todo esse evento.

O SR. PRESIDENTE (Nelson Wedekin) — A secretaria e os funcionários da Comissão estão atentos à observação feita pelo nobre Senador.

Resta, como tentava dizer e o faço agora, o agradecimento da Comissão de Assuntos Econômicos e do próprio Senado Federal à presença desses nossos Expositores: o Presidente Luís Braga, o Empresário Jorge Gerdau, o Empresário Sérgio Salomão e também o Secretário de Política Econômica, Roberto Macedo.

Quero apenas reafirmar aquilo que foi colocado tão bem pelo Senador Mansueto de Lavor: com certeza, todos tivemos oportunidade de ter visões distintas a respeito de um mesmo problema da maior importância, da maior atualidade e é preciso manifestar o nosso reconhecimento, o reconhecimento do Senado às pessoas que tão gentil e lucidamente colocaram aqui suas posições.

Muito obrigado.

Está encerrada a reunião.