

Constituinte: anteprojeto apóia a reciprocidade

ANC 88
 Pasta 01 a 05
 Junho/87
 028

Consagrando princípios que preservam interesses nacionais — como a reciprocidade de frete e cargas internacionais e a autorização prévia, do Congresso Nacional para construção de estradas, aeroportos, portos, barragens, metrô, ferrovias e pavimentações —, foi entregue à comissão Temática/Ordem Econômica, na semana passada, o anteprojeto aprovado pela Subcomissão da Questão Urbana e Transporte da Constituinte.

Em seu artigo 23, o anteprojeto preserva que "a ordenação do transporte marítimo internacional, respeitadas as disposições de acordos bilaterais firmados pela União, observará a predominância dos armadores nacionais do Brasil e do país exportador ou importador, em partes iguais, nos acordos de rateio de frete ou de cargas, observando o princípio da reciprocidade".

Com esse dispositivo, os constituintes atendem às aspirações tanto dos marítimos quanto dos armadores nacionais, e também da área do governo envolvida com a marinha mercante, que prestaram depoimento à subcomissão em sessão pública realizada dia 28 de abril. Naquela oportunidade, todos os depoentes foram unânimes em admitir que a preservação de uma reserva de mercado para o transporte marítimo internacional brasileiro era uma necessidade não só sob o ponto de vista econômico como estratégico.

O Brasil não pode abrir mão de grande parte dos US\$ 3,5 bilhões que o transporte marítimo internacional brasileiro gera anualmente, como chegou a afirmar naquela ocasião o presidente da Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso (AABLC), Paulo Sérgio Cotta. Ao mesmo tempo, ele mostrou que é importante a marinha mercante brasileira fortalecer-se para garantir o transporte de nossas exportações, mesmo quando por elas de desinteressarem os navios estrangeiros.

Por sua vez, o presidente do Sindicato Nacional dos Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, comandante Rômulo Augustus Pereira de Souza, afirmou que "a navegação marítima brasileira está de parabéns por ter assegurado a soberania do país nos mares. Isso é vital para nós", disse ainda, referindo-se à crise de desemprego que afeta não só os marítimos como também a indústria naval. "Se não existe a bandeira brasileira, não há empresas nacionais de armação, e consequentemente não temos empregos para marítimos nem para a indústria naval, sobretudo no estado do Rio de Janeiro, onde este setor industrial é um dos que mais geram oportunidade de absorção de mão-de-obra".

Rômulo referiu-se ainda a outro aspecto da questão que envolve a nossa indústria naval. Foi no esforço direcionado no sentido de se implantar uma indústria naval no Brasil que se consumiu grande parte dos recursos que hoje oneram a nossa dívida externa. Na opinião do comandante, o parque industrial da construção naval deve ser preservado a todo custo, sob pena de ter sido em vão todo o esforço para consubstanciá-lo. Ele adverte para o fato de que quanto mais ocioso ele trabalhar, mais se distancia das condições de competitividade com os outros países.

Acredita o líder sindical que o princípio da reciprocidade no transporte de cargas marítimas internacionais brasileiras vá constar da nova Constituição, agora que já faz parte do anteprojeto aprovado pela subcomissão da Questão Urbana e Transportes. Pior seria se esse princípio não tivesse sido inserido nesse anteprojeto: ficaria mais difícil introduzi-lo na Comissão Temática ou mesmo na Comissão de Sistematização.

Apesar de grande parte dos constituintes não vivenciar a problemática da navegação de longo curso brasileira, prevaleceu o bom senso de alguns que se sensibilizaram pela importância social, econômica e estratégica do setor. Essa é a opinião generalizada são só de armadores, como de marítimos e da indústria naval.

MINISTÉRIO

Já o presidente da Federação Nacional dos Marítimos, Maurício Sant'Anna, defendeu a adoção do princípio da reciprocidade no transporte de cargas marítimas internacionais pelo anteprojeto ora aprovado, mas considerou este um avanço pequeno das conquistas da indústria marítima, em consequência da luta empreendida junto com a armação. Para ele, o ideal seria que a Constituinte criasse um organismo único para cuidar do setor de navegação, hoje diluído por diversas instituições e ministérios — Diretoria de Portos e Costas (DPC), Sunam, Geipot, Ministério dos Transportes, da Fazenda, do Planejamento. Outra luta daquela federação diz respeito à restrição de atuação de navios afretados, que afeta não só a armação nacional como os marítimos brasileiros.

NACIONALIZAÇÃO

O anteprojeto aprovado na semana passada determina, ainda, que depende da aprovação do Congresso Nacional a concessão de linhas comerciais de transporte aéreo, marítimo, fluvial e de transporte interestadual de passageiros em rodovias e ferrovias federais, vedado o monopólio.

Em seu artigo 21, explicita que "são privativas de embarcações de registro brasileiro as empregadas no transporte aquaviário, com fins comerciais, de bens e pessoas, de um para outro

ponto do território nacional ou sob jurisdição nacional, nas atividades de Engenharia, científicas, de pesquisa, de exploração de recursos naturais e de apoio marítimo em águas sob jurisdição nacional, no apoio ao transporte aquaviário, nos portos, terminais, atracadouros e fundeadouros sob jurisdição nacional".

Fico assegurado a brasileiros natos o preenchimento de dois terços das vagas na tripulação, bem como a propriedade, armação e comando das embarcações nacionais.

As autoridades do setor marítimo brasileiro — empregados, patrões e autoridades governamentais — consideram o anteprojeto, no que tange aos dispositivos relacionados com a marinha mercante, uma vitória do bom senso dos constituintes, que não se deixaram influenciar por interesses alienígenas nem pressionar pelo poder econômico de empresas multinacionais.

ANTEPROJETO

Este é o trecho do anteprojeto recém-aprovado pela subcomissão (dia 23 de maio), no que se refere aos transportes:

"Art. 19) Compete à União:
 "I — estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de transporte e viação;

"II — executar os serviços de polícia marítima, aérea e de fronteira, através da Polícia Federal, e, por este mesmo órgão, nas rodovias e ferrovias federais, na parte referente a crimes contra a vida e o patrimônio;

"III — dar prioridade ao transporte coletivo em relação ao transporte individual;

"IV — explorar, diretamente, ou mediante concessão, permissão ou licença: a) as vias de transporte entre portos marítimos e fronteiras nacionais ou que transponham os limites do estado ou do território; b) a navegação aérea, aeroespacial e utilização da infra-estrutura aeroportuária;

"V — instituir imposto sobre transporte de qualquer natureza;

"VI — manter o Correio Aéreo Nacional;

"VII — entregar à administração civil de forma progressiva, no prazo máximo de quatro anos, e conforme dispuer a lei, todas as modalidades de transporte.

"VIII — legislar sobre:
 "a) concessão ou autorização para derivação em cursos d'água, mediante projetos prévios de múltiplo aproveitamento integrado que preserve o equilíbrio ambiental, salvo em casos de aproveitamento de energia hidráulica de potência reduzida,

"b) regime dos portos e da navegação de cabotagem fluvial e lacustre,

"c) tráfego e trânsito nas vias terrestres,

"d) Direito Marítimo e Aeronáutico;

"e) Direito Urbanístico, diretrizes e bases de ocupação e uso do solo e desenvolvimento urbano e regional,

"f) regiões metropolitanas, aglomerações urbanas, micro-regiões e regiões de desenvolvimento econômico,

"g) proteção ao meio-ambiente e controle da poluição,

"h) responsabilidade por danos ao meio-ambiente natural e urbano e aos bens e direitos de valor artístico, histórico, arquitetônico, urbanístico, turístico e paisagístico.

"Parágrafo único. A competência da União não exclui a dos estados, regiões metropolitanas e municípios para legislar supletivamente sobre a matéria constante do item VIII.

"Art. 20) Compete ao Congresso Nacional dar prévia autorização para:

"I - implantação de obras federais de construção de estrada, aeroporto, porto, barragem, metrô, ferrovia e pavimentação, e outros que a Lei determinar;

"II - concessão de linhas comerciais de transporte aéreo, marítimo, fluvial e de transporte interestadual de passageiros em rodovias e ferrovias federais, vedado o monopólio;

"Art. 21) São privativas de embarcações de registro brasileiro as empregadas no transporte aquaviário, com fins comerciais, de bens e pessoas de um para outro ponto do território nacional ou sob jurisdição nacional, nas atividades de Engenharia, científicas, de pesquisa, de exploração de recursos naturais e de apoio marítimo em águas sob jurisdição nacional, no apoio ao transporte aquaviário, nos portos, terminais, atracadouros e fundeadouros sob jurisdição nacional.

"Parágrafo único. Em caso de necessidade pública ou interesse científico, o Poder Executivo poderá autorizar, por tempo determinado, o uso de embarcações estrangeiras.

"Art. 22) A navegação de cabotagem, interior e pesquisa é privativa de embarcações nacionais, salvo caso de necessidade pública.

"Parágrafo único. Os proprietários, armadores e comandantes de embarcações nacionais, assim como dois terços, pelo menos, dos seus tripulantes, serão brasileiros natos.

"Art. 23) A ordenação do transporte marítimo internacional, respeitadas as disposições de acordos bilaterais firmados pela União, observará a predominância dos armadores nacionais do Brasil e do país exportador ou importador, em partes iguais, nos acordos de rateio de frete ou de cargas, observando o princípio da reciprocidade.

"Art. 24) Os serviços de transporte terrestre de pessoas e de bens e de carga aérea, dentro do território nacional, inclusive as atividades de agenciamento, somente serão explorados pelo poder público, por brasileiros, ou por empresas em que o capital com direito a voto seja majoritariamente nacional, segundo se dispuser em lei.

"Art. 25) O acesso ao sistema de transporte público de passageiros, caracterizado como serviço essencial nas áreas urbanas, é um direito do cidadão, cabendo ao Poder Público, além do planejamento e do gerenciamento, a operação do sistema, diretamente ou mediante concessão, autorização, permissão ou contrato.

"Parágrafo primeiro) Ao Poder Público caberá a responsabilidade pela oferta e qualidade dos serviços, assegurando:

"a) a compatibilização do transporte com o zoneamento e o uso do solo;

"b) a integração física e operacional e tarifária das diversas modalidades,

"c) a participação do usuário, através da democratização da gestão desses serviços.

"Parágrafo segundo) São desobrigados do pagamento da tarifa de transporte coletivo de passageiros urbanos os cidadãos brasileiros com idade superior a sessenta e cinco anos.

"Parágrafo terceiro) A lei definirá mecanismos para a implantação imediata do sistema nacional do vale-transporte, com aplicação obrigatória em todo o território nacional.

"Sala da Comissão, em 23 de Maio de 1987. Constituinte José Ulisses de Oliveira".