

# MÁRCIO MOREIRA ALVES

## A Casa dos Passos Perdidos

Tapumes barram a entrada do Anexo III da Câmara dos Deputados, onde fica a maioria das comissões técnicas, a biblioteca e algumas lideranças de partidos pequenos, como o PSB e o PC do B. Quem rumar para um desses lugares tem de fazer uns 500 metros de cooper, dando a volta pela entrada dos escritórios dos assessores legislativos. O esforço não valerá a pena, se for para procurar algum deputado. Estão todos nos seus trios elétricos de campanha. Um que outro, macambúzio, ainda pela pelos corredores ou arruma os papéis de seu gabinete. Como ensina Caetano Velloso, atrás do trio elétrico só não vai quem já morreu. São os que desistiram de concorrer a uma reeleição.

No Senado, é quase a mesma coisa. Um pouco melhor, porque um terço dos senadores não terá de renovar o mandato este ano, o que permite um simulacro de atividades. Por vezes, na quarta-feira, até se realizam sessões, dada a tolerância dos líderes, que não requerem a verificação de número. Chagas Rodrigues, do Piauí, preside-as pachorrento, dando a palavra a quem quiser, durante o tempo que entender.

Não é por falta de trabalho atrasado que o Congresso deixou de funcionar. Longe disso. A pauta de assuntos pendentes de votações é extensa e urgente. Alguns dos assuntos por decidir custam muitos milhões de dólares ao Tesouro. Outros colocam o País em maus lençóis no plano internacional, por não cumprir compromissos assumidos. É o caso, por exemplo, da ratificação dos acordos feitos no Gatt, no decorrer dos quatro anos da Rodada Uruguai, que já foram assinados por cerca de 120 países, e, no Brasil, depende de votação do Senado.

Exemplo de assunto que custa caro é o caso da privatização da Embraer, ontem objeto de um depoimento do ministro da Aeronáutica e do coronel Osíres Silva. A empresa, como é notório, está em situação pré-falimentar, já não é de hoje. Em 1991, o Senado teve de aprovar uma operação de relending de

US\$ 407 milhões da empresa com o Banco do Brasil. O senador Nelson Carneiro incluiu, na resolução então votada, a obrigação de o Congresso aprovar o edital de venda, caso a Embraer fosse privatizada. Para privatizá-la, o governo consentiu em assumir a responsabilidade por cerca de US\$ 800 milhões de suas dívidas e das suas subsidiárias no exterior. A decisão foi motivada pelos prejuízos que se acumulam e pelo receio de se ter de pagar indenizações de até US\$ 2 bilhões a compradores dos aviões que produziu, caso viesse a falir. Sempre que um avião é vendido, o construtor garante o fornecimento de peças de reposição por um tempo longo, no mínimo 15 anos, sob pena de incorrer em multas compensatórias.

Atualmente, quem arca com a folha de pagamento da Embraer, de 6 a 8 milhões por mês, é o Ministério da Aeronáutica, que não tem dinheiro nem para comprar o combustível necessário ao treinamento dos pilotos. Está louco para livrar-se do encargo que tem, inclusive, provocado reclamações dos membros do Alto Comando, responsáveis por departamentos cujas verbas são desviadas para um saco sem fundo.

O leilão da Embraer estava marcado para o dia 20. Foi adiado, pela segunda vez. No dia 2 de agosto o Tribunal de Contas exigiu que o edital fosse aprovado, se não pelo Congresso, pelo menos pelo próprio Senado. O senador Suplicy quer explicações sobre o negócio que, segundo uma reportagem da IstoÉ, teria cartas marcadas para favorecer o representante da empresa nos Estados Unidos, um coronel da reserva que ficou rico com as comissões das vendas de "Bandeirantes" e outros aviões no mercado americano. Em consequência, o senador Jutahy Magalhães requereu o depoimento de ontem, do brigadeiro Lélío Lobo e do presidente da Empresa, Osíres Silva. A votação do edital ficou em suspenso. Quem sabe, na semana que vem, com o esforço concentrado para aprovar o Orçamento de 1994, a Aeronáutica se livra do abacaxi.