

COMISSÃO DE SEGURIDADE SOCIAL E FAMÍLIA

PROJETO DE LEI Nº 7.372, DE 2002

Dispõe sobre a criação do Serviço Social do Transporte Ferroviário – SESF e altera a redação do art. 3º da Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado DARCÍSIO PERONDI

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei em epígrafe, do Poder Executivo, defende a criação do Serviço Social do Transporte Ferroviário, como entidade de direito privado, destinada a desenvolver e apoiar programas voltados à promoção social do trabalhador em transporte ferroviário e metroviário.

Na Exposição de Motivos que acompanha a presente proposição justifica-se a iniciativa pela “necessidade de preservar o interesse coletivo e os anseios dos profissionais assistidos”, o que será garantido mediante adoção de “tutela semelhante à dos demais serviços sociais autônomos atualmente em funcionamento no País”.

A proposição obteve Parecer pela rejeição na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, no qual se alegou não ser matéria de lei a criação de uma entidade de natureza privada com a finalidade de prestar serviços a categoria profissional específica. O Parecer salientou ainda ser necessária Emenda Constitucional para promover qualquer alteração quanto à destinação dos recursos previstos no art. 240 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias.

No prazo regimental, não foram oferecidas emendas à proposição nesta Comissão de Seguridade Social e Família.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A proposição em apreciação demanda a criação de entidade específica para prover o atendimento, em termos de formação profissional e de serviço social, aos ferroviários e aos metroviários, à semelhança das demais entidades que atualmente atuam nesse campo e que são vinculadas ao sistema sindical.

Conforme a proposição em tela, os trabalhadores ferroviários e metroviários ficariam vinculados ao Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SENAT, beneficiando-se dos serviços de treinamento e formação profissional. E, contariam com a estrutura do Serviço Social do Transporte Ferroviário – SESF, que seria responsável pelos programas de promoção social a eles dirigidos.

As fontes de recursos para financiar o citado órgão seriam as já existentes contribuições das empresas de transportes ferroviários e metroviários, correspondentes a 2,5 % sobre a folha de salários, as quais, atualmente, se destinam ao Serviço Social da Indústria – SESI e ao Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI. Esses recursos passariam a ser dirigidos ao SESF (1,5%) e ao SENAT (1%).

Sob o ponto de vista desta Comissão de Seguridade Social e Família, há que se reconhecer que a transferência dos recursos do SESI e SENAI para o SESF e SENAT, não implicará qualquer prejuízo à seguridade social, visto que é prevista a manutenção da cobrança e fiscalização dos recursos por parte do Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, bem como da remuneração dos respectivos serviços, nos termos da legislação em vigor.

No entanto, também sob a perspectiva desta Comissão de Seguridade Social e Família, cumpre ressaltar que a criação da nova entidade, nos termos propostos, poderá ter efeitos indesejáveis sobre a qualidade dos serviços de que atualmente dispõem os trabalhadores, principalmente os metroviários, visto o reconhecido grau de excelência do atendimento prestado pelo SESI/SENAI.

Pensar na desvinculação do setor Metroviário do SENAI é pensar no rompimento de uma profícua relação que perdura por várias décadas.

O início dessa relação se dá em 1942, com a criação do SENAI, alicerçada na experiência da Ferrovia que, já na década de 20, fazia sua primeira tentativa no intuito de implantar a formação sistemática do pessoal ferroviário, com a fundação da Escola Profissional de Mecânica, junto ao Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo.

Após a sua criação em 1942, o SENAI assume a missão de prestar um serviço de mais alta relevância ao País - a Formação Profissional - e dá importante contribuição para o crescimento e o desenvolvimento da Ferrovia no Brasil. Assim, já em dezembro de 1944, o Conselho Regional do SENAI de São Paulo aprovou a celebração de Acordos com as companhias de estrada de ferro Paulista e Mogiana.

Portanto, se por um lado a História mostra que a experiência da Ferrovia na Formação Profissional foi determinante para a criação do SENAI, por outro lado mostra que a atuação do SENAI foi, também, determinante para o crescimento e o desenvolvimento do setor ferroviário brasileiro.

Ao longo do tempo o SENAI estruturou-se, cresceu e firmou-se como instituição de formação profissional reconhecida nacionalmente pelos relevantes serviços prestados, tanto para o Setor Metroferroviário como para os demais setores de nossa Indústria, por meio de uma rede que conta, atualmente, com 728 Unidades de Formação Profissional distribuídas por todo o País.

Para ilustrar melhor o atendimento prestado pelo SENAI às empresas do Setor Metroferroviário, será utilizado o exemplo de São Paulo, pela expressiva representatividade da Área Metroferroviária nesse Estado, onde estão

localizados 19,1 % dos estabelecimentos que, por sua vez, empregam 33,6% do número de empregados em relação ao total do Setor no País.

Embora o atendimento do SENAI ao Setor Metroferroviário tenha se efetivado desde o início de suas atividades (1942), somente nos últimos 14 anos registraram-se 310.201 conclusões em programações de ensino e treinamento realizadas no Estado de São Paulo.

Desse total, 1.375 referem-se ao Curso de Aprendizagem, regido por legislação específica, com duração de três anos, sendo dois anos nas dependências da Escola e um ano de prática profissional nas dependências da Empresa. Esse Curso, destinado a menores de 14 a 18 anos, proporciona a formação necessária para o início da vida profissional no Setor.

As demais 308.826 conclusões referem-se a programações de treinamento, destinadas aos já empregados nas empresas, que se revelaram oportunidades de reciclagem e aperfeiçoamento para a melhoria do desempenho nas atividades profissionais.

Esse atendimento está voltado para a qualificação e o treinamento em ocupações específicas do Setor Metroferroviário para ocupações específicas de operação de transporte ferroviário, maquinistas de trem e mecânicos ferroviários, mas, sobretudo, para competências requeridas pelas áreas de manutenção e apoio administrativo das empresas do setor como, por exemplo, eletro-eletrônica, mecânica geral, informática e segurança do trabalho.

Além de constituir-se em uma oferta diversificada e suficientemente abrangente para permitir o atendimento a necessidades de capacitação de distintos segmentos de trabalhadores, o atendimento possui uma dimensão compatível com a própria estrutura ocupacional vigente nas empresas. Mais da metade do emprego do setor metroferroviário está apoiado em ocupações de manutenção ou periféricas à operação e ocupações administrativas ou de apoio administrativo.

Por outro lado, pode-se observar, nos últimos anos, o implemento de assessoria visando melhoria da qualidade e da produtividade do setor a partir de serviços de manutenção e calibração de equipamentos, informação tecnológica e assistência técnica, por exemplo, na área da soldagem e no tratamento em pinos e buchas em aço.

Pelo exposto, percebe-se que o Setor Metroferroviário já se encontra plenamente atendido pelos cursos oferecidos na rede de escolas do SENAI. A transferência da atribuição para outra entidade, além de ser onerosa, pois terão que ser criadas novas escolas, sacrificará ainda, a escolas que hoje já estão em funcionamento e que tão bem atendem ao setor. Em razão dos argumentos acima, somos contrários à aprovação do Projeto de Lei nº 7.372, de 2002.

Sala da Comissão, em de de 2003.

Deputado DARCÍSIO PERONDI

Relator