



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

09/03/2015 - 3ª - Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Declaro aberta a 3ª Reunião Extraordinária da Comissão Permanente de Direitos Humanos e Legislação Participativa da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública, nos termos do Requerimento nº 2, de autoria deste Senador e de outros, para debater a situação dos caminhoneiros no Brasil, conforme iniciativa dos mesmos.

Peço que desliguem os celulares, por favor. Quem tiver de atender, aqui ao lado há um corredor vazio.

Esta audiência pública será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular, por isso as pessoas que tenham interesse em participar com comentários ou perguntas podem fazê-lo pelo portal e-Cidadania, link: bit.ly/audienciainterativa, e do Alô Senado, pelo número 0800-612211.

Antes mesmo de montarmos as mesas, que serão duas, vou fazer a leitura, rapidamente, da composição. Quem não estiver contemplado nós adaptaremos, para que todos os convidados possam fazer uso da palavra. Mas neste momento não vou chamar ainda as mesas. Quero apenas situá-los.

Primeira mesa: Valdemar Haln Raupp, Presidente da Associação dos Proprietários de Caminhões São José (Aprocasj); Carlos Alberto Litti Dahmer, Presidente do Sindicato de Transportador Autônomo de Carga do Rio Grande do Sul (Sinditac); Luis Antônio Festino, Diretor de Assuntos Trabalhistas, Segurança e Saúde no Trabalho da Nova Central Sindical dos Trabalhadores (NCST), da qual ele é Diretor, e também da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres - está certo? -; Valdir de Souza de Pestana, Presidente da Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado de São Paulo; Luiz Carlos Neves, Presidente da Federação Nacional das Associações de Caminhoneiros e Transportadores (Fenacat); Jacqueline Carrijo, representante do Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais do Trabalho (Sinait).

Esta seria a primeira mesa. Não importa se alguém é da primeira ou da segunda. A importância é a mesma.

Segunda mesa: Nelson Antônio Selau, representante da Associação dos Proprietários de Caminhões de Três Cachoeiras (APROCTEC); Vinícius Matos Valim, representante dos caminhoneiros autônomos independentes; Flávio Raupp Lipert, representante do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens, também do Rio Grande do Sul; Jorge Bastos, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), representante do Ministério dos Transportes.

Eu queria dizer para o Diretor Jorge, já está aqui, que o pessoal do Miguel Rossetto afirmou que se sentiria representado na sua pessoa. Eles disseram a mim que com a sua fala eles se sentem representados, que gostariam muito de estar aqui, mas, como o Ministro está viajando, pediram que eu passasse a você esta incumbência: que fale, pediram, oficialmente, pela Secretaria-Geral da Presidência da República e também pelo Ministério dos Transportes.

Também fazem parte da mesa: Marcelo Vinaud Prado, Superintendente de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas da ANTT; e Adélio Justino Lucas, Procurador Regional do Trabalho da 10ª Região.

Alguém não foi citado?

Lá do Rio Grande do Sul vieram quatro ou três? *(Pausa.)*

Vieram dois do Rio Grande do Sul? Litti, Lipert...

Não vinha um outro senhor, o Valdemar? *(Pausa.)*

O Valdemar está aqui e também vai fazer uso da apalavra. Entrará em uma das mesas. Tudo no momento adequado, pessoal.

Pois bem. Nós organizamos aqui, pessoal, e é de praxe nesta nossa reunião sempre, uma introdução sobre os temas que serão debatidos até para que a população saiba o que está acontecendo, o que aconteceu e o porquê da reunião neste momento.

Eu pergunto se o sistema de vídeo está pronto. Podemos iniciar? *(Pausa.)*

Então, vamos iniciar o vídeo.

(Procede-se à exibição de vídeo.)

Senhores e senhoras, eu faço aqui uma pequena homenagem ao caminhoneiro que morreu lutando por uma causa justa. Alguns dizem que a morte é inevitável e que a única da qual estamos realmente certos é isto: que a morte sempre vem. Mas quando? Algumas pessoas morrem de forma calma. Outras, em desastres. Algumas, por doenças, violência. Para todas o fim é o mesmo. A nós, porém, cabe a pergunta: por que morreram essas pessoas? Por quais motivos elas vieram a falecer? Por erro? Competição? Descuido? Ou pela luta por uma causa? Sim, foi pela luta de uma causa, de uma causa justa.

E é com pesar que, nesta manhã de segunda-feira, 9 de março de 2015, a Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa do Senado Federal, ao iniciar os nossos trabalhos, homenageia, em memória, duas vítimas dos protestos ocorridos em prol de melhores condições de vida e trabalho para milhares de brasileiros - e por que não dizer brasileiras - que saem de suas casas para garantir o alimento deles e também de todos os brasileiros. Não digo que estejamos reunidos aqui somente para lamentar, para chorar, mas para homenagear. Definitivamente, não é só para chorar, porque quem esteve nas ruas e rodovias de todo o País, de forma organizada e articulada, manifestando as causas e dificuldades no transporte rodoviário do País, não estava nas ruas por acaso ou de forma irresponsável. Estavam lá defendendo uma causa, a causa dos caminhoneiros de todo o País. Estavam nas ruas lutando para tornar este País um lugar melhor para se viver, mais justo, mais honesto, para que todos possam viver com dignidade.

Senhoras e senhores, em São Sepé, lá no meu Rio Grande do Sul, tombou Cléber Adriano Ouriques. Ele tinha 38 anos. Um jovem! Um jovem com sonhos, um trabalhador das estradas. Deixou um filho ainda menino. Desesperador é ver o relato do pai do Cléber, o Sr. Lauro Ouriques, desolado, ao afirmar, em reportagem, que tentara garantir que o filho estudasse, e Cléber dizia: "Não, pai, eu quero ser caminhoneiro, com muito orgulho", ele dizia. "Sim, pai, eu quero ser caminhoneiro." Determinado a seguir os passos do pai. O pai também era caminhoneiro. "Quero ser simplesmente um caminhoneiro", dizia o filho. Como canta o poeta gaúcho, esse caminhoneiro que naquele momento faleceu saiu "igualzinho" ao pai. Afoito para garantir sucesso do movimento e unidade na luta dos caminhoneiros, Cléber tentou evitar que um colega furasse o bloqueio em São Sepé. Foi atropelado. Tombou na luta, luta de um movimento que parou o País. Ficou o eco do grito do tio Jonas Ouriques. "Ele sempre reivindicou melhorias para a categoria", diz o tio. "Toda a família agora seguirá defendendo a mesma causa."

Também no Rio Grande, eu quero aqui reconhecer, numa trincheira diferente, num caminho diferente, mas também nesse movimento lá no meu Rio Grande, em 24 de fevereiro último, faleceu Renato Kranlow, ao sair de Pelotas. Num confronto no bloqueio, ele acabou falecendo. A reação dos próprios colegas de profissão levou ao triste desfecho, sendo ele, queiramos ou não, mais uma vítima do que não poderia acontecer se os caminhoneiros tivessem tido as suas reivindicações atendidas. Outro pai de família envolvido nesse conflito entre os próprios trabalhadores.

Na verdade, todos ali estavam na defesa do pão de cada dia. Nenhum deles será somente lamentado. Manteremos a eterna memória da honra dos caminhoneiros, dos que estão na luta permanente, dos que lutaram e morreram, que sucumbiram diante dessa crise anunciada, afogada nas dificuldades que o País enfrenta entre uma série de desajustes, que obrigam trabalhadoras e trabalhadores a parar cada dia mais.

O fantasma da inflação, recessão e questões macroeconômicas devem ser enfrentadas com firmeza, mas não podemos - não podemos - dar as costas aos trabalhadores, e aqui estamos falando dos caminhoneiros. O povo se reuniu na rodovia, sim, e gritou, o povo se manifestou. Se não se ouvem as vozes das organizações, federações, confederações, centrais, grupos independentes em mesas de negociação, nas rodovias, o povo grita, grita, grita e vai continuar gritando, exigindo seus direitos: lista de preço mínimo de frete, redução do valor dos combustíveis etc. Um caminhoneiro me disse: "Paim, para mim, o caminhão parado é prejuízo; andando, é prejuízo dobrado, se nada for feito, e por isso paramos." Recebi diversas cartinhas emocionadas, que transcrevemos de uma forma ou de outra nessa apresentação. É isso tudo, Senador

Paim, que nos leva a parar de rodar. Mas a luta continua. A memória e honra daqueles que tombaram está sendo lavada pelos constantes avanços, expressos aqui, nesta audiência pública, e, tenho certeza, na reunião que vocês terão amanhã junto às instâncias do Governo, na chamada reunião do dia 10. Outras vitórias haverão de vir.

A organização desses trabalhadores demonstra o peso de suas reivindicações, eles, que têm o papel fundamental de fazer girar o Brasil. É preciso que as autoridades saibam - e eles provaram - que eles, querendo, param o País. E já pararam. Eles não querem parar de novo, mas também mandaram o recado e pediram que aqui, neste audiência pública, eu falasse: se não houver acordo, vão parar de novo. Repito: eles não querem parar; eles querem trabalhar, eles querem produzir, eles querem mostrar que vão continuar levando o Brasil nas costas.

Enfim, senhoras, quero aqui destacar a sanção do projeto da lei dos Caminhoneiros, Lei nº 13.113, sancionada pela Presidenta, que trouxe a primeira vitória. Trabalhamos aqui intensamente com os senhores na elaboração dessa lei. Diferentes exigências trabalhistas e jurídicas da classe para garantir melhorias nas condições de trabalho e reduzir o número de acidentes com transporte de cargas nas estradas devem ser tomadas, de carga e de passageiros. Não é o ideal, mas foi um avanço imediato nessa luta. Foi uma primeira conquista essa lei, mas um rol de reivindicações foi colocado, e espero que amanhã se construa o grande entendimento.

A cada momento vejo nos olhos de quem constrói esse debate que não é mais uma questão de direitos humanos do trabalho, mas da sobrevivência do País, tendo, com certeza, a garantia da dignidade à vida. Claro, tudo isso são direitos humanos. Defendo aqui, sim, nosso guerreiros, repito, que carregam o Brasil na boleia.

Esta Comissão não descansará enquanto não tivermos uma solução positiva. Agora, a memória de Cléber Adriano deve ser, mais do que nunca, honrada para jamais lamentarmos outras mortes aqui ou onde for. É bom lembrarmos as perdas numa luta para defender a vida de tantos que se perdem nas estradas todos os dias pelo cansaço da jornada exaustiva, do desgaste constante, dos assaltos. Muitos são assassinados, têm o caminhão roubado, e muitos são explorados nas mãos dos atravessadores.

O povo organizado e nós, do Parlamento e do Executivo, acreditamos no futuro. Acreditamos todos, sim, podem ter certeza (Executivo, Legislativo e sociedade organizada), em um futuro melhor para todos, sem distinção. Continuaremos, unidos, fazendo o bem sem olhar a quem. Que o futuro do País possa ser cada vez mais um presente ainda melhor.

Essa é a apresentação que queríamos fazer na abertura.

(Palmas.)

Vamos, agora, enquanto o vídeo vai rodando, chamar a primeira Mesa:

Valdemar Haln Raupp, Presidente da Associação dos Proprietários de Caminhões São José. Ele já se encontra?

Venha para a mesa, aqui ao meu lado, Sr. Valdemar.

Eu vi todo o charme aqui do seu sobrenome e eu só o chamo de Valdemar. Por isso, eu não conseguia localizar onde estava o Valdemar. Eu lia aqui Haln Raupp...

Consegui pronunciar mais ou menos?

O SR. VALDEMAR HALN RAUPP - Sim; é Valdemar Haln Raupp.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Olha aí! Viu?!

O Valdemar foi um dos lutadores que, lá em Cachoeira do Sul, nos ajudaram a construir o entendimento para que nós pudéssemos sair daquele impasse tão grande - não é, Valdemar? -, juntamente com outros que também vou chamar aqui.

O Carlos Alberto Litti, que também esteve conosco aqui, é Presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Cargas do Rio Grande do Sul (Sinditac). O Litti também esteve aqui antes, durante e depois da paralisação. O Litti, inclusive, esteve aqui avisando o que iria acontecer. No dia em que o Litti esteve aqui - e não só ele, mas outros 20 que o acompanhavam -, eu marquei, de imediato, uma audiência junto ao Poder Executivo. Eles foram lá e alertaram, mas é claro que, naquele momento, não dava para o Executivo - e eu quero ser muito parceiro na minha forma de colocar - atender todo um rol de reivindicações. Mas o Litti, com aquela equipe, esteve aqui para avisar do que aconteceria na próxima semana. Então, fiz questão e insisti para que o Litti viesse aqui neste momento.

O Luís Antônio Festino é Diretor de Assuntos Trabalhistas e Segurança do Trabalho da Nova Central Sindical e também da Confederação Nacional dos Trabalhadores no Transporte. O Festino sempre esteve conosco aqui toda vez que se discutiu lei dos caminhoneiros, lei dos motoristas; enfim, sempre preocupado com que houvesse uma legislação clara e transparente, que garantisse os direitos de todos os assalariados, autônomos, enfim. Por isso, fiz questão que ele voltasse também aqui.

O Valdir de Souza de Pestana não chegou ainda, não é?

(Intervenção fora do microfone.)

Ele, que é o Presidente da Federação dos Trabalhadores Rodoviários do Estado de São Paulo, também já esteve conosco algumas vezes.

O Luiz Carlos Neves, Presidente da Federação Nacional das Associações de Caminhoneiros e Transportadores (Fenacat). O Luiz Carlos esteve conosco e foi um dos que provocou a mim mesmo a apresentar um projeto, cuja Relatora é a Senadora Gleisi Hoffmann. E, no desenrolar da greve, a Senadora Gleisi assumiu o compromisso de agilizar o seu relatório sobre esse projeto, a respeito do qual, provavelmente, ele vai falar, que é uma das dificuldades do caminhoneiro.

Se vocês me permitem, eu vou simplificar o porquê do Luiz Carlos estar aqui. Qual é o problema deles? Eu vou simplificar, mas ele, depois, vai explicar.

Para um caminhão com mais de 15 anos, as grandes seguradoras não querem - e eles estiveram comigo - fazer o seguro e, ainda, não querem que os próprios caminhoneiros façam um fundo mútuo e, assim, todos recolham uma parcela do seu salário, do seu rendimento para, no caso de um desastre, dividirem o prejuízo entre eles. E, aí, vem o órgão fiscalizador, a Susep, cujo representante eu quero convidar também para a nossa próxima audiência... Eu quero que eles me expliquem por que razão há multas que chegam a R\$200 milhões. Vejam o que estou dizendo: multas de R\$200 milhões! Assim, eu acho que nós já devíamos ter convidado a Susep para esta audiência; porém que venha numa outra para explicar o que está acontecendo.

Convido também Jacqueline Carrijo, representante do Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais do Trabalho.

Eu pergunto ao meu querido amigo, representante do Ministério dos Transportes, Sr. Jorge Bastos... O senhor, aqui, é a autoridade máxima. Eu até proporia, se assim V. S^a concordar, que o senhor participasse das duas mesas, podendo intervir a qualquer momento. A gente coloca mais uma cadeira aqui à mesa e, assim, V. S^a participa das duas rodadas de debates.

Então, eu convidar o Sr. Jorge Bastos para que participe das duas mesas e, a todo momento que ele assim entender, como ele está aqui representando dois Ministérios, que ele possa fazer alguma consideração que ajude nos esclarecimentos.

Então, passamos o Sr. Jorge Bastos para esta e para a segunda mesa. Assim, na segunda mesa, o Sr. Jorge também continua. Eu vou seguir aqui exatamente a organização que me foi passada.

Está pronto, Valdemar?

Quem sabe eu começo de lá para cá, para te dar um fôlego.

O Valdemar é líder da peãozada, lá na base.

Então, vamos começar com o Festino, que já está mais acostumado aqui.

Vou passar a palavra ao meu amigo Luís Antônio Festino, que conhece toda essa história, participa ativamente, está preocupado, quer achar soluções também junto conosco. Eu digo soluções porque são tantos os problemas que não basta uma solução, em tantas áreas que envolvem este debate.

Luís Antônio Festino, Diretor de Assuntos Trabalhistas, Segurança e Saúde do Trabalho da Nova Central Sindical e também da Confederação Nacional dos Trabalhadores no Transporte. Vou dar o tempo de dez minutos e mais cinco, mas aqui nada é rígido. Se precisar de mais cinco, a gente dá também.

Festino, para sua introdução e apresentação.

O SR. LUIS ANTONIO FESTINO - Bom dia, Senador. Agradeço, mais uma vez, o convite em nome do José Calixto Ramos, nosso Presidente, do Sr. Omar Gomes, Presidente da Confederação, pela oportunidade de estar falando sobre a questão da profissão de motorista, a profissão transporte.

Eu não queria ficar somente com a questão dos caminhoneiros, porque o caminhoneiro é um motorista que faz parte de uma grande profissão.

Senador, nós, diversas vezes, discutimos esse tema, foram mais de 40 audiências antes da aprovação da Lei nº 12.619. Mais uma vez estamos vindo logo após a sanção de uma nova lei. Logo após a sanção da 12.619, quando o grande questionamento que a gente fazia era sobre a não participação de todos os setores envolvidos. Naquele momento, mais uma vez, o Governo estava ouvindo somente uma parte e não todo o segmento.

Eu hoje estou falando aqui não apenas em nome da Nova Central e da Confederação, mas falo também em nome da CTB (Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil), falo em nome da Força Sindical - apesar de o Vice-Presidente, Pestana, estar chegando para a segunda parte - e em nome da UGT (União Geral dos Trabalhadores). Todos vêm fazendo essa discussão em conjunto com os trabalhadores em transporte.

Uma grande polêmica se criou, Senador, e eu coloco a culpa na Câmara dos Deputados e no próprio Governo, que tentou jogar trabalhador contra trabalhador. Isso fez com que o pessoal com vínculo empregatício fosse contra os caminhoneiros, estão defendendo jornada onde não há frete. Mas a realidade é totalmente outra. Em momento algum, a nossa intenção era aprovar uma lei contra os caminhoneiros. E foi o que aconteceu: aprovou-se a regulamentação da profissão. E o que aconteceu agora? Aprovou-se o mercado de trabalho, excluindo-se direitos que tinham sido aprovados na regulamentação. Justa reivindicação a dos caminhoneiros: a questão do frete, do financiamento, da hospedagem. São justas as reivindicações. Mas, na hora que colocaram as questões trabalhistas, as questões de saúde e segurança, desconfiguraram totalmente a Lei nº 12.619.

E, trazendo um detalhe aqui, vou tentar passar alguns números de referência sobre o que acontece com essas leis. Nós tivemos uma audiência na aprovação da Lei nº 12.619 com um Ministro de Estado. E o que ele colocou? Que tem lei que pega e tem lei que não pega. Eu falei que a morte não quer dizer que tem que ficar atrás de "tem lei que pega e tem lei que não pega".

E estou dando aqui um exemplo de leis que envolvem a questão do trabalho e a questão do transporte e que simplesmente não saem do papel: a Lei nº 12.379, que dispõe sobre aviação e transporte. Foi aprovado aqui no Senado, na Câmara em 2011 e simplesmente não saiu do papel.

A 12.587, que regulamenta a Política Nacional de Mobilidade Urbana - o Senador também já fez uma audiência sobre essa questão -; a 12.009, que regulamenta o exercício dos mototaxistas e motofrete - e aqui inclusive está o Presidente do Sindicato e Diretor da Nova Central, o Rivaldo -, que também está inserido na Lei; e a 12.468, que regulamenta a profissão de taxista. Então, todas essas leis são sancionadas, são discutidas, mas não saem do papel. Como aconteceu com a 12.619, não é?

E o que acontece? Para quem foi regulamentada? Como foi regulamentada a profissão? Na Câmara dos Deputados, tentou-se jogar que não houve discussão entre os diversos segmentos da sociedade, coisa que não é verdade. É uma lei discutida há mais de 50 anos. A primeira regulamentação foi do Presidente João Goulart, no fim do seu mandato, por meio do Decreto nº 53.831, que estabelecia aposentadoria especial para todos os motoristas, inclusive ajudantes de carga e cobradores. Essa lei perdurou até 1995, quando o Presidente Fernando Henrique acabou criando critérios que dificultaram a aposentadoria especial dos trabalhadores em transporte em geral, não somente de um segmento.

Em seguida, o que foi aprovado? Disseram que não houve discussão na Câmara. A verdade é que houve discussão. A lei foi aprovada após mais de 40 audiências, somente via Senado, e muito mais, se for contar a Câmara dos Deputados. O Litti, que está aqui, é um dos que participaram de várias audiências, não é? Então, houve uma grande discussão. Mas interesses do agronegócio e de grandes embarcadores acabaram se utilizando de caminhoneiros autônomos, aproveitaram o momento de dificuldade dos caminhoneiros e acabaram embutindo em um novo projeto de lei que desconfigurou por completo a Lei nº 12.619.

Só para citar alguns dados, o que diz a Lei e inclusive o que foi aprovado agora? Art. 1º: "É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei". Qualificação profissional todo mundo sabe que é a Carteira de Habilitação. O primeiro ponto essencial para ser motorista é a Carteira de Habilitação. E onde? No transporte rodoviário de passageiros e no transporte rodoviários de cargas. Tudo isso está no art. 140 ou no art. 160 do Código de Trânsito e, principalmente, no art. 147, que determina que a condição de motorista profissional - não estou falando aqui só de caminhoneiro, pois motorista profissional inclui moto, inclui taxista, inclui todos - tem que ser incluída em sua Carteira de Habilitação. E um dos grandes questionamentos que fazíamos na época era também sobre o serviço público. Quando um caminhão presta serviço para a Prefeitura A ou a Prefeitura B ou quando está no governo do Estado, a ANTT, que regulamenta boa parte do transporte, sabe que esse motorista tem que estar enquadrado no art. 147. Ele não pode dirigir profissionalmente sem ter a sua Carteira de Habilitação.

E aí nós entramos na grande polêmica, não é? Quantos são os motoristas no País? Não há dados concretos, o Governo não fornece, mas são mais de 5 milhões de trabalhadores, motoristas profissionais, em todo segmento: autônomo, em transportadora, empresas de ônibus, no comércio, na indústria. Só para se ter uma ideia, fiz um levantamento ontem: a ANTT registra 2,258 milhões de veículos cadastrados no Registro Nacional de Transportes.

Mas hoje nós temos 3,8 milhões de caminhões registrados no Denatran. Nós temos mais 46 milhões de automóveis em que uma boa parte também está trabalhando com serviço profissional. Mais 912 mil ônibus que equivalem a 1,4 milhões de trabalhadores. E todos esses enquadrados onde? Profissão: motorista. Não é somente dos caminhoneiros autônomos que a gente não dá conta. E a lei?

Por muito tempo a gente discutiu as causas. Finalmente, quando da aprovação da lei, nós discutimos as consequências e não as causas. E a lei foi aprovada em cima das causas, que é o principal fator: jornada de trabalho.

Aí algum dado. Foi justa a homenagem feita ao Cléber Adriano, mas eu queria ressaltar que, no Brasil, só de acidentes de trabalho registrados foram 2.731 mortes, em 2012. O transporte terrestre, o transporte rodoviário entrou com 1.077 mortes e incapacidades permanentes, que dá uma média de três...

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Festino, essa questão do Cléber é só uma simbologia. Nós sabemos que trânsito é o que mais mata no Brasil

O SR. LUIS ANTONIO FESTINO - Eu acho que é justa a homenagem.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Faz bem lembrar os dados. Que seja a questão do Cléber uma simbologia. Mas são gravíssimos os números que você nos traz.

O SR. LUIS ANTONIO FESTINO - E 362 mortes num universo de 2,7 milhões.

Veja bem, isso é somente os registrados. Grande parte dos caminhoneiros autônomos a Previdência não coloca nessa estatística. Muitos caminhoneiros morrem; muitos trabalhadores do comércio, da indústria morrem, mas como a legislação, o fator acidentário determina a categoria preponderante, eles acabam não aparecendo na estatística da Previdência. Então, é um fato preocupante.

Quanto ao que foi aprovado, nós encaminhamos para a Presidência da República, desde o ano passado, uma vez que havia a certeza de que seria aprovado na Câmara dos Deputados depois de ter passado aqui pelo Senado, diversos ofícios para a Presidência da República.

Logo em seguida à sanção da lei... Um pouquinho antes da sanção da lei - deixe-me ver aqui que data -, no dia 13 de fevereiro, encaminhamos ofício para todos os Ministérios envolvidos, inclusive para a Presidência da República. E de quem obtivemos resposta, retorno? Somente do Ministério do Trabalho e do Ministério da Previdência.

Tivemos reunião a semana passada com o Ministro da Previdência, que declarou que não foi consultado sobre a sanção da lei. Vejam bem o grave problema que a Presidência da República colocou. O Ministério da Previdência, que regula todas essas mortes e está fazendo todos os registros, nem sequer foi consultado. No dia seguinte, tivemos reunião com o Ministro do Trabalho, Manoel Dias, que também não foi ouvido.

Dos pareceres técnicos que nós solicitamos, já começamos a receber alguns pareceres. Recebemos do Contran, que não entra no mérito. O Contran entra somente na legislação de trânsito. O parecer técnico que nos foi enviado não entra no mérito da saúde e da segurança, que envolve todos esses trabalhadores e é uma questão muito mais preocupante agora.

O Governo, pressionado por uma questão justa - volto a repetir - mas que envolve a questão financeira, jogou todo mundo no mesmo balaio e agora quer tentar impor essa nova legislação.

Para encerrar, Senador, eu não vou entrar em detalhes do que foi aprovado e dos nossos questionamentos sobre os vetos, porque o Dr. Adélio estará fazendo isso, a Jacqueline também, provavelmente com muito mais qualidade e capacidade do que eu tenho.

Mas, por último, queria colocar aqui o último artigo, Senador. O último artigo, Senador, que se torna bem preocupante é que ficam convertidas à sanção (todas as multas) em advertência.

E eu queria apresentar aqui um dado, bem rapidamente, de um trabalho feito pelo Ministério do Trabalho somente na região metropolitana de Recife e somente nas empresas de ônibus urbano e metropolitano. De 2010 a 2014, foram executadas 12 milhões de infrações somente em questão de jornada de trabalho. A intrajornada, 6.907.000 infrações; a realização de horas extras, 1.830.000 infrações. Tudo isso, pelo último artigo, será cancelado, a não ser o que teve antes de 2012; mas, o que foi após 2012, inclusive o intervalo de refeição, está na Lei 12.619 e na 13.103. Então, a situação é preocupante: número de infrações cometidas - e isso falo apenas no transporte rodoviário, de passageiros. No setor de cargas, a situação é muito mais preocupante.

Então, Senador, não vou entrar no detalhe da lei, que é uma coisa muito longa, mas eu queria agradecer e coloco sempre que não é uma luta entre motorista e caminhoneiro, porque todos são motoristas profissionais. E todos esses cinco milhões de trabalhadores têm de ter uma melhor condição de trabalho e de vida. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem... Esse foi Luís Antônio Festino que falou em nome da Nova Central Sindical e da CNTTT.

Passamos a palavra agora, seguindo a lista, ao Sr. Waldemar Hahn Raupp, que é Presidente da Associação dos Proprietários de Caminhões de São José (APROCASJ), que terá o mesmo tempo dado ao Festino.

O SR. VALDEMAR HALN RAUPP - Bom dia a todos. É uma satisfação o Paim ter me trazido aqui à Mesa para falar sobre o caminhoneiro.

Quero agradecer a palavra do Sr. Festino que disse coisas importantes aqui. Mas as multas que ele falou ali... Há muitas multas para caminhoneiros com caminhões vazios nas balanças, e ele vai dar redenção a essas multas, vai participar... Então, nós queremos agradecer a ele essa parte.

Então, eu vim falar e agradecer nossa manifestação que fizemos em Três Cachoeiras. Quero agradecer ao pessoal lá que foi muito importante. Lá não deu, pedi a eles... Quando eu comecei, quando começamos, quando me convidaram para começar a paralisação, eu disse a eles o seguinte: "Vocês querem fazer uma paralisação legal? Eu ajudo vocês: vamos tirar tudo para dentro da cidade e nada em cima da pista." E o que aconteceu? Nós trabalhamos direitinho lá, sem apedrejamento, não deu nada. Foi muito bonita nossa paralisação. Então, agradeço o pessoal de lá.

Só tem um detalhe: depois que o negócio começou demais, os caminhoneiros... A polícia começou, foram para lá invadir a pista. Eu pedi para eles para nós liberarmos a pista. O que aconteceu? Nós liberamos a pista e conseguimos liberá-la, eu e mais meus colegas, trouxemos tudo para dentro da cidade, novamente. Mas, como tinha muito caminhão naquela rodovia, estavam paralisados uns 25km de paralisação em duplicação, o que aconteceu? A polícia, de madrugada, mandou tudo para Três Cachoeiras em cima da pista. E o que aconteceu lá? De manhã cedo, cheguei lá e falei para muitos lá, meus colegas: "Olha, acho que está na hora de liberarmos um pouco dessa caminhão aí que vai dar porcaria aqui." O que aconteceu? Não sei se foi a Governadora ou quem mandou a Força lá... O que aconteceu? A Força chegou batendo em todo mundo, querendo bater, bateu em mulher, tirou mulher, tirou criança. Então, naquilo ali, senti uma falta de colaboração para nós... Eu acho que eles podiam chegar e perguntar... Porque ninguém era... Eram caminhoneiros. Ninguém era responsável pela paralisação. De quem era a paralisação? Dos caminhoneiros. Nós começamos pelos caminhoneiros.

Os caminhoneiros chegaram lá e disseram: "Valdemar, vamos começar?". Eu disse: olha, rapaz, nós precisamos de cinquenta motoristas. E o que aconteceu? Foram lá e fizeram uma reunião e eu disse: só vou fazer dessa parte aqui. Se vocês concordarem... Todo mundo concordou. E o que aconteceu? Eles vieram, chegaram tocando madeira, tocando gás, gás lacrimogênio nas crianças, nos caras. Os caras ficaram... Chegaram arrombando oficina. Foram arrombando oficina. Fizeram "rebardaria" lá, o que eu acho que não precisava.

Não precisava acontecer isso aí. Eu acho que nós tínhamos... Que chegassem para nós e dissessem: "Vamos liberar!" E nós iríamos liberar. Os motoristas iriam liberar com conversas boas. Mas não! Bancaram o valente. Eu acho que não tem ninguém ladrão lá dentro. Nós somos todos trabalhadores, nós somos todos motoristas. Então, eu disse para eles - eu falei para eles mesmo, a Virgínia está ali de prova de que eu falei; ela me escutou, ela me ligou na hora -, eu disse: esses aqui são todos baderneiros.

O que fizeram a nós lá é como se todos fossem baderneiros. Eu acho que, se chegassem, numa boa, a nós, não teria havido aquilo que aconteceu lá. O que aconteceu? Foram lá, pegaram um cara que estava soldando - ele veio com a máscara, acharam que o cara tinha vindo com máscara -, prenderam o rapaz dentro da oficina. Quiseram invadir a oficina e pegar gente lá dentro, porque não conseguiram pegar lá em cima do asfalto, ali, em cima da rodovia. Foram lá, pegaram os caras, mas terminaram soltando o rapaz.

Eu acho que é muita imprudência deles chegar desse jeito lá, porque lá nós temos motoristas, não somos bandidos. Então, eu acho muita falta do Governo fazer isso aí. Deveria tratar o motorista como um cidadão brasileiro mesmo.

Nós hoje estamos transportando as cargas e temos sentido uma dificuldade imensa, por quê? Porque o frete nosso não está compensando. Por que não está compensando? O óleo diesel está caro, está muito caro, e o frete está lá em baixo. Subiu tudo. A única coisa que não subiu, que nós estamos ainda considerando, é o pneu. O pneu ainda está mais ou menos. Mas o resto...

Eu tenho um cooperativa lá. Faz dois anos que eu comecei a cooperativa. Estava vendendo óleo a R\$145,00, o óleo lubrificante para motor. Hoje está R\$215,00. Então, não tem como a gente trabalhar.

O motorista hoje está tirando dinheiro do bolso, está tirando dinheiro dos fretes que ele já fez para sustentar o caminhão. Eu tiro por mim. Faz um ano que eu tinha um motorista, iniciei uma microempresa. Tinha que registrar empregado, tinha que falar, tinha que pagar todos os direitos dele. Todo o dinheiro que vinha do caminhão para o mês não dava para pagar as despesas. Tinha de tirar dinheiro do meu ordenado, eu estava na cooperativa, para pagar as despesas do caminhão. E o meu caminhão não era um caminhão velho que rodava muito. Mas é que não funciona. O frete não está dando para manter a despesa do caminhão hoje.

Então, eu acho que o Governo tem de enxergar isso aí, o Governo, os Senadores e mais: Deputados e Governador, porque eu acho que têm que dar uma força para o caminhoneiro, porque o caminhoneiro é que levanta o Brasil. O Brasil hoje é comandado pelo caminhão, pelo transporte. A Presidenta falou que não precisava de caminhão para transporte. Eu acho que ela está muito enganada, porque hoje quem é que transporta por avião, quem é que transporta por trem, quem é que transporta por navio, se não por caminhão?

Então, acho que hoje nós temos uma responsabilidade muito grande pelo caminhoneiro. Eu acho que eles têm que olhar pelo caminhoneiro, porque o caminhoneiro hoje está sustentando o Brasil inteiro, transportando alimentos, estão sustentando o Brasil inteiro, até mesmo a Presidenta. Quem é que sustenta a Presidenta? Quem é que trabalha para ela? Quem é que trabalha para o Governo? Quem é que trabalha para o Senador? Quem é que trabalha? Quem é que leva mercadoria se não o caminhoneiro?

Então, acho que o caminhoneiro tem que receber um pouco mais de compreensão. Ela tem que ter mais um pouco de compreensão com o caminhoneiro, porque é o caminhoneiro que transporta todo o País.

Outra coisa sobre a qual o Sr. Senador falou aqui é que nós hoje, na estrada, somos muito multados. Multados, por quê? Eu acho que tem que ter uma fiscalização severa para quem anda mal na estrada. Mas eu acho que quem anda certo não têm de fiscalizar. Hoje eles estão fiscalizando quem anda certo. Os que andam certo eles estão fiscalizando. Quem anda errado não fiscalizam.

Hoje nós temos a maior dificuldade em São Paulo, no Rio de Janeiro, em toda cidade para a entrada de caminhão, por quê? No mês passado me roubaram um caminhão dentro de São Paulo. O cara estava descarregando e, quando foi engatar a outra carretinha, levaram o caminhão. E até agora não o encontrei. O caminhão tinha adesivo, era cheio daqueles adesivos que colocam no caminhão, tinha 85 adesivos. Era um caminhão Volvo 440. O que eles querem com esse caminhão? Acho que esse caminhão está até trabalhando nas caçambas por aí por Santos, São Paulo.

Então, é difícil da gente encontrar, e não encontra mais.

O problema é que nós temos que ter segurança. Nós temos que ter segurança no País, o que não temos hoje. Em todo o lugar a que nós vamos hoje não temos segurança. Não tem ninguém por nós. Nós chegamos, estacionamos o caminhão numa rua qualquer aí e tem gente que só quer tirar o caminhão. Por quê? É o caminhão que está trazendo mercadoria pra eles. Eles deviam dizer: "Não, fulano, encosta do lado ali que ali tem um lugarzinho, arruma um lugarzinho melhor." Mas não. Tiram o caminhoneiro a tapas, a bem-dizer, da cidade, a tapas da cidade. Então, hoje nós temos que dar previsão a isso aí. Porque, senão, o caminhoneiro hoje não vai à cidade nenhuma.

Vocês querem mercadoria? Querem comer? Tem que ter o caminhão. Se não tiver o caminhão hoje, se não se der valor ao caminhão, eu acho que estamos atrasados. Eu sinto isso aí. Acho que o Governo tem que dar mais assistência ao caminhoneiro.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Sr. Valdemar, Presidente da Associação dos Proprietários de Caminhão de São José. *(Palmas.)*

Pessoal, eu não sou especialista na área, mas eu conversava aqui com o Sr. Valdemar e também com o Litti, por que há quatro líderes de Três Cachoeiras, que vão falar aqui? Porque, trancando Três Cachoeiras, ninguém entra e ninguém sai, via Rio Grande do Sul, 101. Lá era o movimento mais forte que estava havendo no Estado sem prejuízo de outra zona que o Litti vai falar. E foi fazendo um apelo para eles... E um dos compromissos foi esta audiência de hoje, um dos compromissos foi a conversa que eu tive com a Gleisi, Gleisi Hoffmann, daquele projeto. Liguei para o Ministro Miguel Rossetto, que disse: "Pode assegurar". E quero dizer que o Miguel, até agora, tem cumprido com a palavra dele. O Ministro Miguel Rossetto, meu diretor aqui, tem cumprido. "Pode falar para os líderes que eles suspendam o movimento para nós dialogarmos até o dia 10 e algumas coisas vocês me levantarem". Inclusive você levantou aquela previsão da preocupação maior, eu passei para ele. Congela o diesel, mas daqui a cinco, seis meses, um ano, sei lá o que, o diesel dispara e como é que fica, daí, a situação de vocês se o frete está congelado e o diesel dispara? Tudo isso eu passei para ele. Liguei pra vocês, falei com todos vocês. "Olha, nós vamos fazer a nossa parte." E vocês fizeram e por isso estão aqui. Eu me comprometi que faria uma audiência pública no dia de hoje, como está acontecendo agora. Então, de tudo o que você falou aqui eu sou testemunha porque, por telefone, nós conversávamos.

Antes de passar a palavra para o próximo convidado, quero registrar aqui a presença de dois Senadores que tiveram conosco também nessa caminhada, dialogando, conversando, buscando contribuir para aquilo que eu chamo a grande concertação, o grande diálogo entre todos os setores da sociedade, buscando o atendimento às reivindicações dos caminhoneiros e também, claro, à situação do País, que se encontrava praticamente parado pela força da mobilização de vocês.

Eu queria cumprimentar primeiro ele, porque hoje ele está de aniversário, Senador Hélio José, o aniversariante de hoje aqui. *(Palmas.)*

Aqui os Senadores usam a palavra no momento que acharem mais adequado. Escolhem o momento.

Também quero cumprimentar o Senador José Medeiros, que inclusive conversou comigo, pediu que eu interagisse também para uma reunião junto ao Ministro Miguel Rossetto. Assim eu o fiz. E ele, de imediato, me deu retorno. Aí você já

estava junto com o Senador Blairo Maggi, que ajudou também, que já estava se deslocando para lá, porque o Senador Blairo Maggi também deve ter feito o mesmo pedido. Mas quero demonstrar que você estava interessadíssimo em ajudar a resolver a questão. Por isso, junto com alguns motoristas, líderes, estava disposto a ir lá conversar também.

Eu quero fazer esse registro. Parabéns aos Senadores que têm compromisso com a causa. *(Palmas.)*

Vou passar a palavra agora, seguindo pela sequência aqui - os dois Senadores usam a palavra a qualquer momento, no momento que entenderem -, ao Presidente do Sindicato dos Caminhoneiros Transportadores Autônomos lá do Rio Grande, o Sinditac, o líder Carlos Alberto Litti Dahmer.

Quero lembrar outra vez, pessoal, que o Litti, na quinta ou sexta que antecedeu à paralisação, esteve junto com o Bira e outros companheiro, em torno de vinte, aqui no cafezinho do Senado, e falava exatamente o que ia acontecer. Disse: "Olha, se não tiver solução [aí o senhor levantou principalmente o frete, né?] para essa série de reivindicações, vai acontecer exatamente isso." Daí, eles foram até o Ministro Miguel Rossetto, dialogaram, mas não houve tempo pra encaminhar uma negociação.

Dialogaram, mas não houve tempo para encaminharem uma negociação. mesmo com a boa vontade, quero aqui destacar, do trabalho do Miguel. Não houve tempo, e a paralisação aconteceu.

Com a palavra, Litti.

O SR. CARLOS ALBERTO LITTI DAHMER - Bom dia, Senador Paulo Paim. Cumprimentando V. Ex^a, cumprimento o Diretor da ANTT, Jorge Bastos; o Luiz Carlos, da Fenacat; o Valdemar, companheiro importantíssimo não dessa paralisação, mas já de longas outras atividades, como Três Cachoeiras e Ijuí. São companheiros de luta mesmo sem uma proximidade de diálogo, o que começa a acontecer hoje. No movimento, sempre são espelho para o Rio Grande, como que dizia do Senador Paulo Paim, na parte litorânea; e nós, como maior entroncamento do Rio Grande do Sul, ligando o Porto de Rio Grande, o trevo de acesso ao Porto de Rio Grande, lá em Ijuí, com o Mercosul, a rodovia que transporta o Mercosul. Esses são pontos estratégicos nos movimentos.

Um abraço ao Festino, companheiro também de longo diálogo nas negociações e também dentro da Comissão de Saúde, no Ministério da Saúde, saúde do trabalhador. Cumprimentando a Jacqueline, cumprimento todas as mulheres, saudando ontem o Dia Internacional da Mulher, suas conquistas e lutas.

É importante fazer um resgate em cima do que o Senador falava. Antes, cumprimento - eu estava me esquecendo - meus companheiros que estão no plenário: Vantuir José Rodrigues, do Sinditac de Goiás; Durão, também do Sinditac de Goiás; Esmeraldo, do Catalão; meu companheiro Chico Nehring, da Diretoria do Sindicato de Ijuí; Henrique Ferla, de Garibaldi; e também o Marcelo Prado, que é Superintendente da ANTT. Um abraço a todos.

(Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, são todos bem-vindos, companheiros da Nova Central também, que se encontram de amarelo.

São pessoas que conheço há anos, de peleias que travamos juntos.

O SR. CARLOS ALBERTO LITTI DAHMER - Aqui também me pronuncio pela Central Geral dos Trabalhadores do Brasil, pela CGTB, companheiro Ubiraci Dantas de Oliveira, que também esteve presente ao longo dessas negociações.

Quero buscar uma reflexão um pouco anterior ao movimento, na linha que o Senador Paulo Paim disse para nós aqui. Em 7 de maio de 2014, o então Ministro da Secretaria da Presidência, Gilberto Carvalho, recebeu uma comitiva de mais ou menos 30 sindicalistas com uma pauta de reivindicações. Muito desse cenário foi apresentado lá então. Ficamos de estudar, ficamos de estudar, passamos o ano e fomos reprovados porque não estudamos o suficiente.

Em novembro, no Encontro Nacional dos Transportadores Autônomos, em Sorocaba, tirou novamente uma pauta. E, em novembro, em 26 de novembro, houve uma audiência com José Feijó, e foi entregue uma pauta de reivindicações, entre elas, um canal permanente de negociação.

A renegociação das dívidas dos transportadores autônomos de carga era o segundo item, com renegociação dos financiamentos, garantindo uma carência de um ano para o início do pagamento de novas parcelas, prorrogação do prazo de refinanciamento por um período igual ao contratado originalmente, a não cobrança de juros sobre os novos valores financiados.

Terceiro: criação de um programa permanente de financiamento destinado exclusivamente à renovação da frota dos autônomos, nas seguintes condições: o aceite do atual veículo de propriedade do autônomos como parte do pagamento desde que com idade mínima de 15 anos e que deveria ser retirado de circulação; limite para a participação no programa Um Veículo por Caminhoneiro Autônomo; carência de um ano para o início do pagamento, com juros limitados a 1,5%

ano ano e 120 meses de prazo para pagar. Isso para melhorar a manutenção, o seu custo, e retirar esse caminhão. Essa frota, segundo dados da ANTT, gira em torno de 21 anos, caminhões velhos que estão aí. Além disso, implantação de pontos de parada, com estrutura de saúde, conforto, pouso alimentação, segurança, administrado pelas associações, pelos sindicatos, pelas cooperativas como forma de alavancar isso e ter menor custo por caminhoneiro.

Outro: a melhoria das condições das rodovias, com a apresentação de todas as obras contratadas ou em execução nas rodovias federais e estaduais e os cronogramas dessas obras;

6º - criação da tabela mínima de frete para o transportador;

7º - proibição do repasse das obrigações tributárias próprias das transportadoras sobre os fretes repassados aos autônomos. Aqui, existe diferenciação entre um autônomo e o da contratação por empresa em 9,25, que é a oneração que a empresa tem ao contratar um transportador autônomo.

Por isso, dificulta a questão no frete, a diminuição de uma obrigação que é da transportadora para fazer. Ou o Governo fiscaliza as transportadoras para que cumpram com as obrigações que são delas, ou desonera a folha - eram as proposições que nós tínhamos.

A criação de uma secretaria especial para a área de transporte rodoviário - aqui, o dado, Sr. Valdemar: 64% de tudo que é produzido é transporte rodoviário. Então, a importância fundamental que tem o caminhão no sistema que foi criado ao longo de mais de 50, 60 anos, quando se optou por essa modalidade.

Esse modal é significativo e dizer que não é importante é, no mínimo, desconhecer a realidade.

9º - a indicação, pelo setor, de um membro representante, para participar do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes, Conit, que é algo que discute.

Bom, isso chegou, novamente, à mão do Feijó. Nada aconteceu, nem uma reunião de avanço, para a frente.

Quando da troca do comando e que veio para o Miguel Rossetto, nós buscamos, novamente, esse contato e, aí, a sua participação foi fundamental, porque nós viemos para uma audiência pública a respeito da Resolução 3056, da ANTT, naquela data - e foi em 25 de fevereiro, se não me falha a memória -, e nós dissemos lá: "Senador, estamos preocupados e não estamos conseguindo o diálogo, aí, com alguém que nos escute." De pronto, o senhor chamou, o Miguel Rossetto atendeu na mesma hora, e estávamos em mais de 20 representantes de 14 Estados, SINDITACs do Brasil, e, na reunião com o Ministro, fomos muito claros: "Ministro, é um barril de pólvora que está para explodir. Precisa medidas urgentes que tem que tocar, porque isso vai acontecer e não vai ter comando. Isso vai ser voluntário. Não vai ter ninguém que venha, não vai ser confederação, não vai ser federação, não vai ser sindicato. Vai ser um movimento voluntário e sem controle. E o que irá acontecer está por aí."

Na oportunidade, inclusive, reforçando o que seriam os passos iniciais para que isso fosse, nós tocamos na questão do óleo diesel, e lá, já...

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Você insistiu muito nessa questão do óleo diesel.

O SR. CARLOS ALBERTO LITTI DAHMER - Com toda a transparência e com toda a clareza que o Ministro nos mostrou, disse: "Olha, isso não é possível." E eu falei para ele, ainda, no final: "Isso vai dar problema, porque o setor não aguenta mais, porque de 50% a 60% daquilo que você faz no frete representam o óleo diesel na sua planilha de custo."

Então, eu dou um exemplo: é como se qualquer trabalhador assalariado, pelo menor salário, o salário mínimo, ou pelo maior salário que tiver, como se ele gastasse, para sair da sua casa até o seu local de trabalho, 60% do seu salário. Não tem condição de manutenção disso. Então, medidas precisavam ser tomadas.

Não deu, não aconteceu, parou o País, voluntariamente, e, aí, um problema para o Governo: com quem vai negociar, quem vai chamar para ter a representatividade se cada um é liderança? Se todos são lideranças e o País inteiro parou, quem chamar?

No meu entender, o Governo fez o procedimento correto: chamou aquelas lideranças que, segundo o Ministério do Trabalho, estão... As confederações, CNTA, CNT, federações, sindicatos. Esse grupo, no qual eu também estou, que negociou e avisou o Governo, foi chamado para essa primeira audiência numa quarta-feira, não lembro a data agora, para uma tentativa de negociação.

Isso entabulou algumas coisas, que vocês já conhecem, nos avanços que verdadeiramente tem, é inegável: sem veto; a questão dos pontos de parada; a questão do eixo suspenso no pedágio; os 5% do peso bruto total de tolerância; os 10% no entre-eixo; o aumento da diária, a partir da quinta hora, de R\$1,00 para R\$1,38 por tonelada/hora; uma flexibilização...

(Soa a campanha.)

O SR. CARLOS ALBERTO LITTI DAHMER - ...na jornada de trabalho. Nem a prisão dos onze e a negociação, ainda que ela toda produzida, como o Festino relatou antes... Os pontos de parada, a obrigatoriedade de ter uma linha de crédito, e, aí, a gente tem que trabalhar, novamente, na questão das cooperativas das associações, nisso tudo é inegável que tem um avanço. Mas ainda, e o Dr. Jorge Bastos estava nessa reunião, na quarta-feira, entrou a questão: "E o óleo diesel, Ministro?" "Não, esse é intocável."

Naquele momento, eu disse: "Isso não vai dialogar com a base. Essas medidas que serão assinadas aqui não suspendem o movimento, porque a questão é, agora, de custo maior."

Eu, inclusive, disse aos meus companheiros que isso era um tiro no pé, que não ia parar esse movimento, que ele iria se tornar maior ainda. E mais: que, assim, não assino o documento, retiro-me e volto para o Rio Grande para continuar a luta. E, realmente, foi o que aconteceu, Senador.

Antes do acordo, no Rio Grande do Sul, eram 48 pontos de parada. Assinado o acordo, quase que se duplicou, passando a 86 pontos. Então, isso significa que a base, realmente, não aceitou isso. Não por culpa... Não está aqui nenhum tipo de mácula a quem dos companheiros lá estava presente na tentativa de abrir negociação, mas do entendimento de que isso não ia dialogar.

Seguiu o movimento e, na outra quarta-feira, depois de muita interferência do senhor, que esteve conosco lá, e do gabinete da Senadora Gleisi Hoffmann, que ajudou, mas nada se produziu. Até que, enfim, na quarta-feira, numa nova rodada, o Ministro Miguel Rossetto recebeu um novo comando, que se formou pelas pessoas que estavam em cada ponto fazendo a liderança - e aqui está o companheiro Henrique Ferla, que fez parte desse movimento - e, unificando as vozes dissidentes, montou-se um novo grupo que foi para uma conversa com o Miguel Rossetto, apresentando uma pauta mínima para solucionar o problema, a partir da reunião de amanhã, a fim de que dê possibilidade.

Gostaria de fazer a leitura daquilo que ficou da nossa produção com o Governo.

a. Redução do percentual do último aumento...

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - É importante que você faça a leitura, porque esta nossa audiência pública está sendo transmitida ao vivo para todo o Brasil, e, segundo informação que recebi, é uma das audiências com o maior número de telespectadores, que sabiam que esse tema seria aprofundado aqui.

O SR. CARLOS ALBERTO LITTI DAHMER - Então, nós colocamos para o Ministro, a fim de que houvesse uma trégua do movimento, enquanto se produziam os resultados, os seguintes itens:

a. redução do percentual do último aumento de PIS e Cofins sobre o óleo diesel;

b. que o governo defina a opção por uma tabela mínima de frete, nas discussões que serão realizadas no dia 10 de março, amanhã, sob a coordenação do Ministério dos Transportes, e que, no prazo de 45 dias, implemente essa tabela mínima.

E já temos, agora, a notícia de que essa reunião se dará amanhã, no auditório da ANTT, a partir das 9 horas, quando iniciaremos essa negociação para a produção de uma tabela mínima.

O item "c", fundamental para o trabalhador autônomo - fundamental! -, trata da abertura de uma linha de crédito especial para o transportador autônomo de cargas, no limite de R\$50 mil, carência de três meses, 24 meses para pagar e juros de 2,5% ao ano.

E por que isso? Porque não chega a 10% o número de transportadores autônomos que conseguiu pegar a linha de crédito do Procaminhoneiro, e que seria o refinanciamento a fazer. E por conta de quê? Não conseguiam comprovar a renda, tinham dificuldades econômicas para o acesso a esse crédito. Isso aqui significa, mais ou menos, R\$4 bilhões que o Governo coloca na economia, para que o caminhoneiro vá lá saldar a oficina, saldar o posto, pagar o pneu, arejando a vida econômica da região, porque, inclusive, isso é dinheiro injetado indiretamente na economia; e vai aguardar enquanto se implementa essa tabela mínima de frete, conseguindo respirar para poder tocar. É importante que seja para todos os caminhoneiros autônomos, inclusive aqueles que estão negativados, que são muitos. Dos 800 mil caminhoneiros autônomos que temos aí, podemos dizer que 70% estão nessas condições difíceis. A exemplo do que o Governo já faz com a agricultura familiar, com os pequenos produtores, abrindo essa linha.

d. reserva de mercado...

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Até para os grandes investimentos, que são sempre renegociados.

O SR. CARLOS ALBERTO LITTI DAHMER - Reserva de mercado de 40% dos produtos transportados no País, que sejam lotes de propriedade do governo, através dos seus estoques reguladores ou que tenham financiamento público, para que sejam transportados pelos autônomos através das suas cooperativas.

É uma iniciativa de reserva para que a cooperativa, evidentemente, proporcione ao seu cooperado um frete diferenciado, tirando a concorrência desleal das empresas de transporte.

A letra "e", para a qual o Governo já acenou, trata da carência de 12 meses para o pagamento das parcelas de financiamento para cada conjunto - caminhões, carretas e semirreboques -, até o limite máximo de três conjuntos, dos contratos em vigor, independentemente da modalidade contratada - Procaminhoneiro, Finame e outros. Aqui, ele avança um pouquinho, pois é para os transportadores autônomos, para as empresas de pequeno porte e as grandes também. Então, são três contratos que igualam a todos, dando condições isonômicas para todos de se beneficiarem do programa.

Observados os prazos dos contratos originais, tudo aquilo que foi contratado joga-se para frente, e sem juros.

O item "f" acho que é muito importante para coisas futuras que nós precisamos regulamentar: um fórum permanente de debate para discutir as demandas apresentadas e oriundas da paralisação nacional, porque, depois que houve o movimento de paralisação, todos se somaram - alguns na carona, outros não - e apresentaram as suas demandas ao Governo e que, evidentemente, têm que ser discutidas e ampliadas.

Por último, o perdão das multas e notificações, conforme a Lei nº 13.603, de 2015, art. 22, e processos judiciais aplicadas durante as paralisações aos transportadores - que foi o que o Sr. Valdemar falou: a Força Nacional, fazendo com que multas de R\$10 mil para o cara que estivesse parado, inclusive nos 45m de distância, num direito legítimo de greve, direito que a Constituição permite. Foram obrigados a voltar a rodar porque a polícia usou a força para isso, senão iam usar o poder econômico dos R\$10 mil para dismantelar.

E as lideranças do movimento, que, ao longo do País, se manifestaram e que também estão com esse problema.

Isso está aqui colocado e, amanhã, parte disso será discutido.

Para finalizar, Senador Paim, quero dizer que a luta do Cléber, o tombamento do Cléber nos revigora, nos dá força, porque essa justa causa que ele defendia não será abandonada, teremos tantas outras lideranças, como foi o Cléber, e vamos nos pegar no seu exemplo de força, de garra, de determinação para seguir na luta. Meus pêsames à família do Cléber, mas saiba que o sonho dele é meu sonho, o sonho dele é o sonho da nossa categoria e a vida que se foi renascerá em forma de luta para a melhoria de muitas outras vidas.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem. Esse foi o líder sindical Carlos Alberto Litti Dahmer, Presidente do Sindicato de Transportadores Autônomos do Rio Grande do Sul (Sinditac).

Parabéns ao Litti, que fez uma exposição com muita clareza e respeitosa, apontando que a sua liderança é de fortalecer o movimento, mas aberto ao diálogo, na mesma linha que fez aqui o Sr. Valdemar, com a sua experiência no dia a dia da peleia.

Vou passar a palavra ao Luiz Carlos Neves, Presidente da Federação Nacional das Associações de Caminhoneiros e Transportadores (Fenacat).

O SR. LUIZ CARLOS NEVES - Bom dia a todos. Agradeço ao Senador Paulo Paim por mais esta oportunidade de estarmos aqui defendendo os caminhoneiros.

Quero agradecer também a presença no auditório do Litti, do Jorge Bastos, do Valdemar, do Festina, da Jaqueline e de todos.

Como foi falado pelo Litti, eu tenho acompanhado, a Fenacat tem realmente acompanhado toda essa luta do caminhoneiro. Sou um caminhoneiro. Participamos de várias reuniões com o Litti e com todo o setor sindical. É um momento do transporte rodoviário fazer todas essas reivindicações, porque realmente chegamos a um gargalo. A gente não aguenta mais essa situação do transporte rodoviário. E esse é o momento. Estamos sendo recepcionados pelo Governo, atendendo às nossas reivindicações. Agora, basta nos unirmos para construir um objetivo, uma tabela de frete - a principal ordem - que venha atender aos anseios de toda a categoria.

Então, por tudo isso que está sendo feito, por que a Fenacat está envolvida? Porque há um projeto de lei tramitando no Senado, o 356, de 2012, de autoria do Senador - quando nós o procuramos, ele apresentou esse projeto -, que vem tratar da regulamentação das associações de transportadores rodoviários de cargas e autônomos. O que vêm a ser essas associações? Hoje, a maior dificuldade do caminhoneiro, como nós já falamos aqui, é que ele não consegue nem sobreviver do seu transporte, quanto mais pagar um seguro. Hoje, nenhum transportador.. A gente fala até das empresas grandes, que bancam seu próprio risco. Ninguém faz seguro, a não ser a responsabilidade civil que o embarcadores e transportadores grandes acabam fazendo.

Mas o pequeno, o transportador autônomo não tem essa condição, pelos preços praticados pelo mercado de seguros que são exorbitantes. Eles alegam que é em função das condições da rodovia, do ano dos caminhões. Há uma série de fatores e realmente o mercado de seguradoras acaba declinando esses riscos e nos deixando à margem de tudo isso.

É aquilo que o mercado faz. Se o mercado está expurgando uma coisa, então a gente cria soluções. Qual foi a solução? Criar essas associações de transportadoras e caminhoneiros. É lógico que dentro do que foi criado sempre aparecem os oportunistas querendo tirar proveito disso. Por isso estamos buscando essa regulamentação, para que venha definir quem vai poder constituir essas associações e de que forma podem ser constituídas, para que não venham a lesar nenhum caminhoneiro.

A gente tem esse projeto que está em tramitação; tem a relatoria agora, quando definir a Comissão que ainda não está definida. A hora em que definir a Comissão, já temos confirmado que a Senadora Gleisi Hoffmann vai pegar essa relatoria do nosso projeto. E é o apoio que peço aos senhores que são do transporte, como eu sou do transporte. Que todos venham realmente nos apoiar porque isso vai trazer um importante benefício para o caminhoneiro em relação aos custos. Hoje a gente realmente não consegue fazer. E vai ajudar também a toda a sociedade.

A partir do momento em que o setor de transporte com o autônomo consigam criar coberturas... Até o Seguro de Responsabilidade Civil - é bom deixar bem enfatizado aqui - algumas associações... nós como associações temos dificuldade de contratar. Por quê? Como nós fazemos a autogestão do nosso risco, o Seguro de Responsabilidade Civil não quer aceitar, alegando que o seguro das associações é uma maneira de pressionar para que não façamos esse seguro e contratemos com a seguradora. Até com o risco de responsabilidade civil a gente tem essa dificuldade, porque você só consegue contratar individualmente. Mas individualmente, o custo geralmente é impraticável.

Então, há necessidade de construir apólices coletivas dentro das associações, com o risco pela seguradora, a fim de que possamos fazer esses seguros e até garantindo, quando houver um acidente, a reparação do dano daquele que causou o acidente. Hoje o Estado acaba tendo todo esse ônus. A gente vê todas essas coisas acontecendo.

Estamos fazendo parte disso. Essa lei que foi criada agora, dos caminhoneiros, é importantíssima. E dentro de tudo isso que está sendo colocado para nós e essa discussão junto ao Governo, eu peço o apoio de vocês para que nos fortaleçamos e passemos mais esse projeto, que é do interesse do caminhoneiro.

Lembro aqui de dar os meus sentimentos para a família do Cléber, que foi uma pessoa que lutou; e sua luta não foi em vão, vamos continuar aqui batalhando para que a vida do caminhoneiro e do autônomo seja melhor, para todos nós. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem.

Esse foi o Luiz Carlos Neves, Presidente da Federação Nacional das Associações de Caminhoneiros e Transportadores (Fenacat).

Só lembrar que esse projeto já teve parecer favorável do atual Ministro do Tribunal de Contas e ex-Senador Vital do Rêgo. E lá tem um artigo, também, em que ele pede a anistia das multas.

Segundo me disseram num congresso em que eu estive, as multas já ultrapassam R\$200 milhões a R\$300 milhões. Nem se os caminhoneiros entregarem todos os seus caminhões vão conseguir pagar essa multa. Então, tem toda uma lógica.

Eu só apresentei o projeto porque vi que era justo. Não sou de apresentar projeto por apresentar. Quando me mostraram essa realidade, eu apresentei o projeto. Eu quero dizer que vamos marcar uma audiência pública aqui entre Fenacat, Susepe e também a relatora, juntos na mesa, para resolver essa questão de uma vez por todas. E é o Congresso, não é o Executivo. Nós que temos de resolver. O projeto está aqui, é só votá-lo. Depois, quanto à questão de veto ou não, é outra negociação. Mas essa responsabilidade é do Senado e da Câmara e não dá para passá-la para outro Poder.

Vou passar a palavra, agora, para a representante do Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais do Trabalho (Sinait), Dr^a Jaqueline Carrijo.

Quero lembrar a todos que o Dr. Jorge fará sua fala em nome do Governo quando todos os expositores colocarem o seu ponto de vista.

Assim, Dr^a Jacqueline Carrijo.

A SR^a JACQUELINE CARRIJO - Bom dia a todos.

Para nós, é uma honra, Senador, estar presentes nesta mesa, nesta discussão. O senhor sabe disso. Temos participado desde a época da elaboração da Lei nº 12.619, a qual defendemos.

Eu começo aqui rendendo minhas homenagens às mulheres, às viúvas, às mães de todos os motoristas assassinados no transporte ao longo dos anos, por conta dessa selvageria que existe nos contratos individuais e coletivos de trabalho, que têm sido muito pouco discutidos.

Eu falo em nome da nossa categoria dos auditores fiscais do trabalho. Nós defendemos a classe trabalhadora de maneira integral. Para nós, não importa se você é autônomo, se você é eventual, se você é celetista, se você é estatutário, se você é doméstico. Hoje, a selvageria no trânsito alcança todo mundo.

Eu estava até comentando aqui com o Festino e os sindicalistas que estão aqui que eu rendo também as minhas homenagens ao pessoal que está fazendo esse movimento, porque o que faltou na época na defesa da Lei nº 12.619 foi isto: os trabalhadores defendendo uma jornada de trabalho digna sem redução de salário, sem redução daquilo que garante a sua sobrevivência digna. Quando os autônomos, legitimamente, falam a respeito do frete, isso é o quê? É comida da família. Quando ele falou a respeito da manutenção do veículo, como é que se faz manutenção do veículo com uma margem de lucro reduzidíssima como acontece hoje? Então, nós defendemos o movimento. Entendemos que o Governo tem de ser provocado, sim, de maneira direta e inequívoca, que todas as autoridades políticas e de Estado têm de ser provocadas. As autoridades de Estado não podem ficar numa postura de enterrar a democracia, porque é uma reivindicação legítima da classe trabalhadora.

A única coisa de que falo abertamente também que sou contra é essa dicotomia, essa separação entre celetistas e autônomos, como se houvesse reivindicações e causas separadas. Não são. São idênticas. E cadê os trabalhadores celetistas, cadê os estatutários nas ruas também, ajudando, fortalecendo esse movimento? Olhem só a gravidade da situação e o quanto impacta politicamente! Quando vocês foram às ruas, saiu da mesa da Presidência da República a assinatura da revogação da Lei nº 12.619.

Eu sei, porque eu converso muito com vocês, que vocês não são a favor de jornada de trabalho exaustiva. Não são. Vocês querem relações comerciais justas, e relações comerciais justas implicam boas condições de trabalho para todos os trabalhadores, para a classe como um todo.

Ficamos indignados de perceber que, para a riqueza nacional, para o equilíbrio econômico hoje, a classe trabalhadora tenha de continuar a ser sacrificada. Hoje, Senador, o Governo, o Estado depende da superexploração dessa mão de obra. Puxa vida! Acho que já superamos a fase da escravidão - não está superada, não? -, a fase de ter se submeter a toda e qualquer condição de trabalho para garantir sua sobrevivência no final do mês.

As oligarquias rurais têm de ser enterradas aqui, no Congresso Nacional, nos tribunais, onde for. Enquanto houver oligarquia rural mandando e desmandando neste País, nós não vamos passar dessa fase de escravidão, nós não vamos superar essa fase de ineficiência de Estado, pois é isso que acontece. Hoje, pegando todos os indicadores econômicos e políticos do Brasil, vê-se que está todo mundo se afastando daqui. Profissionais qualificados hoje não querem vir para cá, e os que estão aqui querem ir embora. O que é? Vamos nos tornar quintal para superexploração, para o trabalho escravo?

Hoje, caminhoneiro, celetista, estatutário, a pessoa que transporta é um escravo do caminhão, ele não pode sair, ele tem de ficar perto dele, ele é vigia, ele se torna polícia, ele tem de assumir a segurança pública. Há assalto e, então, para proteger a carga e o veículo... Ou seja, com a vida dele ninguém se importa. Seguradoras? Procaminhoneiro. Vamos pegar a estatística. Cadê o Ministério Público Federal para verificar no Procaminhoneiro se os trabalhadores que mais precisam do crédito estão tendo acesso a ele?

Gente, eu sou do transporte também. Eu faço pista e rodovia. Quando eu rendo homenagem às vítimas, é porque eu estou cansada de fazer investigação de acidente fatal. Essa é a realidade da Polícia Rodoviária Federal, da Polícia Rodoviária Estadual, dos auditores fiscais, de todos nós que fazemos essas investigações.

O meu sonho, Senador, é que aqui no Brasil nós tenhamos um controle efetivo sobre essas relações. E justo, é claro, mas a ponto de acontecer como acontece, por exemplo, nos Estados Unidos, onde, quando um veículo tomba ou causa uma tragédia, é investigado em todas as frentes: se o trabalhador falhou, se o erro foi dele, se ele usou droga, se ele bebeu, se ele foi irresponsável.

Aí eu vou voltar a um ponto: não defendemos jornada de trabalho exaustiva, mas também não defendemos que os trabalhadores usem isso como argumento para ficar usando droga, para usar álcool e drogas para ficar acordado para, no final do mês, conseguir um ganho razoável e tudo o mais.

O Brasil tinha de ter, falta isso no País, fiscalização. Quando o Festino disse que uma lei não pega... Se realmente não houver fiscalização, lei nenhuma pega, não é Festino? Fala sério!

Onde está o Ministério da Justiça, que capacitou, ou deveria ter capacitado, todos os policiais rodoviários para fiscalização de jornada de trabalho?

Se todo mundo estivesse tendo essa atenção com a jornada de trabalho, a Lei 12.619 teria pegado, e não estariam fazendo essas argumentações de sabotagem, porque para mim é pura sabotagem, dizendo que ela não pega porque é injusta. Não. Muito pelo contrário, afinal de contas, a quem interessa ficar mantendo jornada de trabalho exaustiva? A quem interessa

não fazer troca de veículo? A quem interessa não fazer controle toxicológico, porque, afinal de contas, quando você começa a levantar, a revelar um problema, logo, logo vão apontar o quê? Jornada, jornada.

Meu costume na pista, em 20, 30, 40 horas rodadas, é de que rebite já passou da época. Agora é cocaína e *crack*. Por quê? Para ficar acordado. Por que ele é vagabundo? Não é, não. Vocês me desculpem o termo, mas não é, não. É para ficar acordado para não perder o frete. É para ficar acordado para não perder a entrega da carga ou para que os passageiros estejam no local como no contrato que foi firmado. E essa discussão da jornada está passando à margem.

Se vocês, os trabalhadores, todos eles, não se unirem numa marcha comum, incluindo aí a questão da jornada de trabalho segura, que tipo de construção nós estaremos fazendo para as novas gerações?

Para nós é lamentável, é triste que o tema jornada de trabalho não tenha sido pautado, Presidente, em nenhum momento. Para nós é triste vermos faixas: revogação da Lei 12.619. Pelo amor de Deus! Isso é tiro no pé! Vocês estão trabalhando contra vocês mesmos. É isso que o Governo quer; é isso que os embarcadores querem; é isso que os atravessadores, os agenciadores, entre o embarcador e a transportadora, querem. Como é que vocês vão discutir valor de frete com essa porcaria de atravessador no meio?

A iniciativa é ótima, a dele ali - desculpe-me, não sei o seu nome. É ótima, excelente. Realmente tem de haver entidades que façam essa vigilância. E para fazer vigilância você tem que conhecer o setor. Pouca gente sabe que existem esses atravessadores, esses agenciadores que hoje não têm responsabilidade nenhuma nessa cadeia produtiva e ganham milhões; milhões. Receita Federal não pega, ninguém está pegando. Eles são grandes responsáveis por essa redução dos valores finais que são pagos.

Eu não vou me delongar muito, não, porque eu já falei demais, não é Senador?

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Falou bem.

A SR^a JACQUELINE CARRIJO - A respeito dessa proteção por que a gente tem clamado, penso, Senador - olha, respeito o senhor, o senhor sabe disso, demais; respeito os dignos que estão aqui -, penso que aqueles que pautam suas decisões, em nível político, as do Brasil, em interesses que afrontam padrões mínimos de decência... Porque colocar trabalhador para trabalhar 12 ou 14 horas por dia sem folga, direto, sem controle, é desumano!

As pessoas que tomam essas decisões, mesmo que sejam lideranças políticas, nos desobrigam de honrar qualquer obrigação que tenhamos com elas.

Espero que todos, nessas relações, tenham sabedoria, porque precisamos disso para agir com prudência e honra e também para não deixar que as paixões afetem a verdade. Então, não fiquem separados nessa luta, porque as causas são comuns. Obrigada. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Dr^a Jaqueline Carrijo, representante do Sindicato Nacional dos Auditores do Ministério do Trabalho, que já esteve diversas vezes aqui conosco, sempre com a mesma firmeza e postura, alguém que tem auxiliado sempre esta Comissão de Direitos Humanos. Por isso, caminhamos no mesmo sentido. Se eu errar, a culpada é ela, porque, normalmente, ela é que me aconselha nesses sistemas, viu? Qualquer erro que eu cometer aqui podem xingá-la, e não a mim, não é doutora? Isso é porque ontem foi o dia das mulheres! Isso é uma brincadeira para desconstruir. Na verdade, a doutora é, de fato, uma lutadora, por quem tenho muito respeito, e quem tem ajudado muito a melhorar a vida dos trabalhadores.

Neste momento, vamos trocar de Mesa. Essa Mesa vai para o plenário, fica conosco o Dr. Jorge. Vou chamar a segunda Mesa.

A segunda Mesa... Todos vão participar do debate final. Para ganhar tempo, chamo o Sr. Nelson Antônio Selau, representante da Associação dos Proprietários de Caminhões de Três Cachoeiras; Chamo Vinícius Matos Valim, representante dos caminhoneiros autônomos independentes - não veio; Flávio Raupp Lipert; representante do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens; chamo Marcelo Vinaud Prado, Superintendente de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodais de Cargas, da ANTT; chamo Valdir de Souza Pestana, Presidente da Federação dos Trabalhadores Rodoviários do Estado de São Paulo; chamo o Dr. Adélio Justino Lucas, Procurador do Trabalho da 10^a Região.

Pessoal, vamos fazer, neste momento, uma pequeníssima apresentação entre uma Mesa e outra, em uma pequeníssima homenagem às mulheres. É só rodar o vídeo, depois vamos ao debate.

(*Procede-se à apresentação de vídeo*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem (*Palmas.*)

Vamos agora à nossa segunda Mesa.

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PSD - DF) - Senador Paulo Paim, quero um aparte, por favor.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - V. Ex^a não pede aparte; V. Ex^a já está com a palavra.

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PSD - DF) - Eu gostaria de saudar aqui todos os representantes dos caminhoneiros do Brasil, parabenizando-os, em primeiro lugar, pela produção desse lindo vídeo sobre as mulheres. Eu acho que as mulheres são fundamentais para a nossa sobrevivência, para a nossa vida, e a elas a gente rende todas as homenagens.

Eu, hoje, tenho o privilégio de aniversariar. A minha data de nascimento é um dia após a data em que se comemora o Dia Internacional da Mulher, pelo que fico muito feliz.

Estive com a minha esposa e com todos os demais em meu gabinete e, por isso, cheguei um pouco atrasado.

Obrigado, Senador, pela lembrança que colocou aqui.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - O seu aniversário?

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PSD - DF) - Sim; do meu aniversário hoje.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Então, bem rápido, pessoal, aqui sentados mesmo, vamos cantar os parabéns, porque ele merece.

(Procede-se à homenagem.) (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Valeu!

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PSD - DF) - Obrigado, Excelência. V. Ex^a, sempre tão condescendente.

Eu quero dizer aos caminhoneiros do Brasil, às entidades representativas que, realmente, a situação dos transportes, principalmente, pelo estado das rodovias, é muito séria. Preocupa-me bastante a situação de paralisia em várias obras fundamentais. Lendo os jornais de hoje, vemos que várias das obras que foram licitadas estão com dificuldades de terem prosseguimento.

Eu sei o tanto que é difícil trafegar pelas rodovias brasileiras, porque eu mesmo já fiz questão de, em várias oportunidades, durante as férias, andar com o meu próprio carro e conhecer este nosso Brasil imenso, de fora a fora. Já tive oportunidade de ir do Chuí a até praticamente Oiapoque, de carro. Então, sei que vocês enfrentam uma barra muito grande e que, por isso, precisam de toda a atenção possível.

A infraestrutura nacional - e sou da carreira da infraestrutura, sou analista de infraestrutura... Os trabalhadores do Ministério dos Transportes, os trabalhadores do Dnit são trabalhadores da minha categoria. Eu sei do tanto que precisa haver investimentos nessa área e da dificuldade por que vocês passam.

Eu quero rogar para que haja o bom entendimento. Eu acho que as coisas já estão caminhando bem. E quero dizer que nós, aqui do Senado Federal, vamos estar juntos. O Senador Paulo Paim é um entusiasta da causa. Estamos batalhando para poder ajudá-los a ter melhores condições de trabalho, poder ajudá-los a ter uma condição de frete que propicie, realmente, que o caminhoneiro tenha uma vida adequada, uma condição adequada de recebimento de seus salários, de seus proventos, e que os transportadores também exerçam a sua atividade da melhor forma possível, transportando os seus produtos de Norte a Sul deste País.

Entendemos que o transporte brasileiro tem que fazer uma rediscussão adequada de como melhor transportar as suas cargas, independentemente da questão de aqui nós estarmos falando dos caminhoneiros. Os modais de transporte brasileiro têm que ser melhor discutidos, para que a gente torne esse transporte mais ágil, mais econômico e com menos perdas.

Compreendemos o que a Jaqueline coloca, como servidora pública. Eu também sou servidor público federal concursado e sei que é importante o servidor público contribuir para que as políticas públicas e para que os trabalhadores da iniciativa privada possam bem desempenhar as suas tarefas, bem atendendo o País, bem atendendo os consumidores, bem atendendo a todos que necessitam da tarefa de cada um. Então, sou solidário a isso.

O nosso Ministro Miguel Rossetto, em nome da Presidenta da República, a Presidenta Dilma, está negociando, discutindo com vocês uma saída adequada para essa crise. Estamos acompanhando aqui no Senado. E o nosso Presidente da Comissão de Direitos Humanos, S. Ex^a Senador Paulo Paim, está acompanhando mais de perto ainda, e nós estamos aqui junto dele sendo solidários. Do que vocês precisarem nós estaremos encaminhando, tudo dentro de uma compreensão de que é necessário que todos os setores sobrevivam; é necessário que os produtos não fiquem tão caros; é necessário que o caminhoneiro tenha uma condição de vida adequada; é necessário também que o Governo propicie estradas em condições; que o frete não seja tão alto; que as pessoas possam desempenhar as suas atividades; e que o pedágio seja acessível.

Então, nós sabemos que há várias políticas públicas que precisam ser concatenadas e analisadas da melhor forma possível.

Estamos juntos nessa batalha para colaborar. Só queria dizer a vocês que é com muito prazer que estou aqui hoje ouvindo de vocês os pontos de vista. E vamos estar juntos na discussão, acompanhando o próximo. Não sou da área, sou engenheiro mas a minha área é energia elétrica. Trabalho no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, fazendo serviços no Ministério de Minas e Energia. Atualmente sou Senador da República, pelos próximos quatro anos. E espero poder contribuir com essa política pública tão importante que é o transporte de cargas no Brasil, a sobrevivência dos trabalhadores. Já fui diretor da Central Única dos Trabalhadores por alguns mandatos, sou sensível à questão dos trabalhadores, mas temos que olhar todos os lados e trabalhar uma forma adequada a todas as partes envolvidas da melhor forma possível.

Obrigado pela atenção e estamos juntos para ouvi-los e encaminhar o que for possível.

Obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Senador Hélio José, aniversariante do dia.

Vamos de imediato à nossa mesa. Passamos a palavra ao Sr. Nelson Selau, representante da Associação dos Proprietários de Caminhões de Três Cachoeiras (Aproctec).

O SR. NELSON ANTÔNIO SELAU - Bom dia a todos presentes, Senador Paulo Paim e todos que compõem a mesa, o Sr. Valdemar, Dr^a Virgínia, Luís Carlos Neves, todos que estão aqui.

Pessoal, eu quero falar sobre o banco BNDES. O caminhoneiro autônomo, o pequeno e o médio caminhoneiro, que tem de um a dois, três, quatro caminhões, vai lá fazer um Procaminhoneiro; e chega lá, aprovam o financiamento e ele fica contente. Ao mesmo tempo, fica triste porque o banco exige que ele faça o seguro no banco. Daí, o valor que foi aprovado no Procaminhoneiro dele, R\$4,3 mil, R\$5 mil, quando ele vai fazer o seguro com o banco, fica triste porque não consegue mais pagar o caminhão. Vai fazer o orçamento do seguro e fica R\$ 29 mil, R\$30 mil, R\$32 mil, dependendo da localidade onde ele mora.

Aí, de que adiantou? Chama-se venda casada. Isso, na verdade, é ilegal. Mas, se não fizer o seguro com eles, não liberam o Procaminhoneiro. Não adiantou de nada o cara ser aprovado no Procaminhoneiro. Isso teria que ser cobrado no pedido ao Miguel Rossetto.

Ao mesmo tempo que ajudam em uma coisa, pioram na outra. Entendeu? Então, tem que fazer alguma coisa sobre isso.

Quero falar também da Susep, que vem atuando nas associações, tentando aplicar multas altíssimas, multas milionárias, alegando que nós não temos direito de associarmos associados, que nós estamos vendendo seguros ilegalmente. E não é. Na verdade, a própria Receita Federal dá a legitimidade para a gente fazer uma associação e depois vem e aplica multas em cima de nós. Multas milionárias, que ultrapassam o valor de R\$80 milhões. Coisas exorbitantes! E sem fundamento.

Quero agradecer a todos.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Sr. Nelson Antônio Selau, representante da Associação dos Proprietários de Caminhões de Três Cachoeiras.

A Secretaria Geral me fala que muitos caminhoneiros estão assistindo, de dentro do caminhão, a essa nossa audiência. E aqui as colocações deles são só por telefone. Eles não têm como mandar por escrito. São inúmeros os questionamentos que fazem, cumprimentando, claro, a audiência pública pela importância que tem.

Por exemplo, Sebastião Batista, Belo Horizonte. Mas ele está no Rio de Janeiro. É autônomo. Ele diz: "Noventa por cento dos trabalhadores ficam no perímetro urbano (caminhoneiros). O dobro do peso da carga. Sofre aumento a manutenção do caminhão e das estradas pelo congelamento do frete". Ou seja, ele tem que colocar o dobro da carga que deveria colocar; ele se obriga a colocar. As estradas não estão em condições e o frete congelado. Por isso dá esse tipo de problema, conforme ele está colocando aqui. Mas depois vocês podem responder, se entenderem que dá para assimilar o que ele quis dizer.

Eu quero também registrar mais duas outras colocações. Nelma Stela Arribamar Marinho: "O que o Governo pode fazer para os caminhoneiros autônomos, que só conseguiram financiar seu caminhão por bancos particulares, já que não conseguiram crédito pelo Finame ou pelo Procaminhoneiro? Estão inadimplentes pelo fato de o custo estar sendo superior ao lucro".

Depois, o Marcos Amaral pergunta: "Por que o BNDES pode dar carência de um ano?" Aí ele diz: "Por que os bancos privados também não podem? Queremos pagar, só que a dívida ficou impagável". Ele está se referindo aos bancos privados. Marcos Amaral. "A lei que foi aprovada favorece o motorista e não o caminhoneiro autônomo", na visão dele.

Eu vou deixar aqui na mesa. Os que quiserem responder fiquem à vontade.

Quero registrar a presença de Henrique Galvão Costa, da Nova Central Sindical de Trabalhadores; Mario Cesar dos Santos, também da Nova Central Sindical; Edir Nunes dos Santos, também da Nova Central Sindical; Rubens de Almeida, também da Nova Central; Suelen Fottele, da CNA; Sandra Bezerra, CNA; Alfredo Peres da Silva, Associação das Administradoras de Meios de Pagamento Eletrônico de Frete; Esmeralda Alves Barbosa, Sinditac/GO; Vladimir Lenin Durão, Sinditac/GO. São alguns que mandaram o nome aqui para a mesa.

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PSD - DF) - Senador Paim?

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Aqui também está presente conosco o Pedro Paulo, da Assessoria Parlamentar da Polícia Rodoviária Federal, que também se precisar de algum esclarecimento está à disposição para dar.

Pois não, Senador.

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PSD - DF) - Senador Paulo Paim e demais autoridades dos trabalhadores caminhoneiros, eu gostaria de fazer um apelo a vocês, aproveitando talvez essa audiência pública ou outro momento, para que conseguissem unificar mais ou menos uma pauta nacional para a gente, a fim de facilitar o entendimento. Estou falando isso porque para mim, que sou de uma categoria de servidor público que sempre acompanhou os trabalhadores, é muito complicado ter uma pauta tão dispersa e tão diferente uma da outra. São tantas entidades representativas importantes que ficamos numa complicação de entender qual é a pauta principal a ser atendida.

Estou falando como uma pessoa que não está fazendo parte do dia-a-dia da discussão que é importante para o Brasil. Por isso, eu sou aqui membro da Comissão de Direitos Humanos e fiz questão de vir na audiência pública coordenada por S. Ex^a Senador Paulo Paim, juntamente com vocês, porque é uma oportunidade de ouro para unificarmos os pleitos e vermos aquilo que é essencial para ser atendido e que possa contemplar a maioria, para fazermos uma ação conjunta.

Quando há vários aspectos diferenciados, vários tipos de freteiros diferenciados, vários tipos de transportes diferenciados e com pautas distintas e ainda diferentes das do caminhoneiro, a gente precisa juntar tudo em algo mínimo para sabermos a melhor defesa do direito do Brasil, dos trabalhadores e das entidades.

Então, eu deixo esse registro, Senador Paulo Paim, para aproveitarmos esse momento importante aqui da CDH, em que fazemos esta audiência pública para darmos início a um trabalho, a uma tentativa de unificação de esforços para termos uma pauta mais clara, mais enxuta, que nos permita trabalhar junto.

Quero registrar que vou ter de me retirar, mas o Senador Paulo Paim tem o meu apoio integral nesse encaminhamento. É um Senador valoroso desta Casa, acompanha, ao longo do tempo, essa luta, conhece muito mais do que eu o dia a dia dessa luta, porque a está acompanhando há longo tempo. Vamos estar juntos, nesse aspecto. Com vocês.

Se vocês tiverem condições de encaminhar para nós, outros Senadores, uma pauta mais enxuta depois, mais unificada, ficaremos agradecidos.

De qualquer forma...

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Senador, antes que V. Ex^a saia, só para ajudar, quero dizer que, de fato, o tema é complexo. Calcule: motorista de táxi, de ônibus, de caminhão, de van, motorista autônomo, celetista, de moto, taxista, cegonheiro, todos os que estão aí... Tanto é que nós apresentamos aqui nesta Comissão o estatuto do profissional do volante. E qual é a nossa intenção? Esse estatuto temos de discutir com tranquilidade e sem pressa, pegando artigo por artigo. No capítulo 1, digamos, dos profissionais autônomos, faremos aquele capítulo ser dos profissionais autônomos, claro que vai ter muita coisa que vai coincidir e vai haver coisas que não vão coincidir. Celetista. Há celetista e celetista; o nome já diz. Quem é autônomo é autônomo. Quem é taxista celetista ou que só vai lá render o outro... É uma realidade muito complexa.

Quanto à questão do seguro, como é que um caminhão com mais de 15 anos não tem direito a fazer seguro, não pode fazer? Aí eu tenho de recorrer à Susep.

Então, o tema é complexo. Mas o Litti apresentou aqui uma pauta mínima e propôs a formação de uma comissão permanente lá no Ministério dos Transportes, para receber toda essa demanda, ver o que é possível e ir ajustando. Mas o tema é esse mesmo. Devemos ir ajustando.

O senhor sabe muito bem que o próprio movimento, quando se deu, acabou, como foi dito aqui, não tendo uma liderança unificada. Não é a central, não é a confederação, não é o sindicato. É porque o movimento veio de baixo para cima.

Estou entendendo, claro, as suas preocupações. As normas, mesmo, aqui defendidas muito bem pela Dr^a Jacqueline, nós temos de ver como se faz para que sejam cumpridas até pela defesa da vida. A vida das pessoas está em jogo. Então, é uma tema que merece debate.

Nós já fizemos nesta Comissão, no período em que eu presido, umas 30 audiências públicas, no mínimo, e o pau comeu - desculpem-me a expressão aqui, mas é isso mesmo. A polêmica foi enorme de um lado e de outro, mas é assim mesmo. É assim que nós vamos ter de ir construindo aqui um entendimento, o que passa pela reunião de amanhã. Eu havia assumido este compromisso de fazer a audiência pública antes da reunião do dia 10. E estamos fazendo com esse objetivo, mas fica aqui a sua...

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Pois não, Senador José Medeiros, que também foi parceiro aqui e conhece bem o tema.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Primeiramente, dou bom dia a todos.

Parabenizo-o pela iniciativa, porque o tema é realmente muito complexo.

Compreendo quando o Senador Hélio coloca assim, porque é de ficar perdido mesmo. Os interesses são variados, são muitos e, por vezes, conflitantes. Por isso, quando surgiu o primeiro foco de manifestação dos caminhoneiros, eu subi à tribuna do Senado e alertei o Governo, porque eu sabia, já vinha acompanhando as demandas há um bom tempo, e via que esse assunto ia ferver. Eu creio que o Governo até se assustou quando viu o tamanho. Em princípio, meio que ignorou. Eu subi a segunda vez, V. Ex^a estava coordenando, naquele momento, os trabalhos da Casa e avisei. Falei: olha, vai se espalhar pelo Brasil inteiro. Não tinha dúvida. As demandas, vamos dizer assim, o sapato estava apertando no calo de todo mundo.

Esse problema tem uma complexidade muito grande, por quê? Nós temos... Além dos variados prestadores de serviços - vamos colocar assim -, temos o graneleiro, que trabalha só com grãos, temos o câmara fria, temos o madeireiro, temos os atacadistas, os cegonheiros e por aí vai em uma infinidade, que, por vezes, têm demandas até diferentes. Mas uma coisa que, creio, temos que levar em conta é que estamos analisando, até mesmo os manifestantes, muito pela ótica do mercado, muito pela ótica do frete. O que fez toda essa coisa foi o frete. Mas o momento é propício para analisarmos o que aflige toda a classe, o que aflige todo esse setor.

Trabalhei na Polícia Rodoviária Federal durante 20 anos e acompanhei muito esses problemas do setor, principalmente as tragédias que aconteceram, principalmente a vida sofrida do caminhoneiro, porque, vamos lá: o que o caminhoneiro quer? Ele quer qualidade de vida, boas condições de trabalho, quer um bom salário, quer estar sempre vendo a família, quer ter saúde, quer ser respeitado pelas autoridades, pela fiscalização, quer segurança. Mas quando vemos essa lista básica, que quase todos os outros trabalhadores brasileiros já têm, notamos que o caminhoneiro não tem nada disso. O que foi colocado aqui acontece todos os dias: eles morrem, morrem por estradas ruins, morrem por assaltos, trabalham além da conta, sim, e os próprios patrões sabem que acontece. Ficam em filas por dias, Senador Paim, e isso já é outro problema.

Temos um problema sério de armazenamento, e o caminhão hoje, no Brasil, é uma extensão dos silos. Esses caminhões o são. Há poucos dias, havia uma demanda no Estado de Mato Grosso: faltava um fiscal agropecuário no terminal de carga, no maior terminal de carga da América Latina, da Ferronorte, e não tinha quem fiscalizasse essa carga. Essa carga ia para o porto, e lá o caminhoneiro teria que ficar esperando para que o fiscal liberasse a carga. Isso, às vezes, leva uma semana. Conversei com alguns profissionais que ficavam uma semana lá. Então, V. Ex^a veja bem.

Vou dar meu exemplo: se vou ao meu Estado e fico três ou quatro dias longe da minha família, quando eu chego, a casa cai. As esposas ficam chateadas com isso bem como os filhos. E o caminhoneiro, que não é diferente de nós, às vezes fica meses - meses! - longe da família. Isso desagrega o lar, a família, às vezes entra droga na família. Por vezes - por vezes, não - a droga já é uma realidade no meio dos caminhoneiros.

Há algum tempo, na delegacia onde eu trabalhava, em Rondonópolis, Mato Grosso, começamos um estudo junto com o Ministério Público do Trabalho, que deu origem a uma discussão da jornada do trabalho. Eu me lembro de que o Dr. Paulo Douglas foi demonizado até, mas foi importante o trabalho dele. Um dia, ele chegou com uma equipe multidisciplinar, no posto da Polícia Rodoviária Federal, e pediu que parássemos alguns profissionais com quem ele conversava, dizendo: "olha, não é obrigado". E ele não pegava nomes, não pegava nada. E, de uma forma voluntária, Senador Paim, ele coletou amostras de sangue, urina etc. E o número foi estarrecedor!

E ali começamos a entender porque havia tantas tragédias e alguns acidentes inexplicáveis. Como foi colocado pela nossa companheira aqui, não temos no Brasil a cultura de fazer com os acidentes rodoviários o que se faz com o transporte aéreo, com os acidentes de avião. Falo por experiência própria: ali a gente chega, faz o levantamento, e esse levantamento

do acidente é muito superficial. Preenchem-se os dados, manda e pronto. Acho - acho, não, estou certo - que deveria ser feita a apuração do que ocasionou aquilo. Muitas vezes a gente sabe empiricamente, mas foi feito um estudo? O problema foi de engenharia, foi de falha humana, falha técnica? Então, esses são os problemas seriíssimos que afligem e às vezes são o pano de fundo que faz explodir movimentos como esse.

Obviamente, eu penso que a discussão serviu para levantar esse problema. Contudo, temo que o ganho dos profissionais do volante sairá até menor desse movimento.

Vamos lá! O frete é mercado. Por mais que a gente tente estabelecer uma tabela referencial, uma tabela de preços mínimos, não temos como fugir da implacável lei da oferta e da procura. Boa parte do que está acontecendo hoje, começou quando foram liberadas as linhas de financiamento, quando o BNDES encharcou um pouco o mercado, que já vinha também de um outro fato, o próprio surgimento da lei dos caminhoneiros. Quando começou a discussão da lei dos caminhoneiros aqui, o frete foi lá para cima, já prevendo esses custos. E isso empolgou um pouco a categoria - isso é um fato! Eu tenho amigos que tinham três caminhões e que foram para sete, oito. E a conta chegou agora, num momento em que a safra atrasou um pouco. Era um momento de se ter dinheiro, mas faltou dinheiro, e o desespero bateu, porque as contas chegaram.

Então, se juntarmos isso tudo, esse caldo todo, nós teremos esse problema.

Mas o que fica é o seguinte: o que vamos fazer com esta oportunidade de ouro que temos? E, por isso, esse debate é importante, Senador Paim. Se não aproveitarmos este momento para vermos todas essas questões, inclusive as que dizem respeito ao profissional do volante, se ficarmos olhando apenas sob a ótica do frete, nós vamos ter, em breve, outro movimento como esse - e, talvez, pior! Então, este é o momento propício para arredondarmos essa coisa e começarmos a resolver, até porque isso não se resolve de uma hora para outra.

Agora, eu não vejo - e não quero agredir os patrões, não quero que se sintam ofendidos - essa greve como uma greve dos caminhoneiros. Eu vejo essa greve como... Na minha cidade, tenho um amigo que, todas as vezes que ele precisa subir a tarifa do ônibus, coloca os funcionários para fazer greve. Eu não estou falando... Não houve isso! Não estou acusando que houve isso, mas essa greve é mais uma greve pelo calo ter apertado na questão do frete - só!

Quando se fala da tabela... E eu penso que temos como fazer uma coisa próxima, pois o transporte coletivo é um pouco exemplo disso. Não que vamos enrijecer o mercado, mas isso também é uma realidade: as pessoas estão trabalhando abaixo da tabela. Já não se paga... Então, podemos usar aquele índice de preços por quilômetro, por exemplo, que é usado no transporte coletivo. Acho que, nessa reunião, eu até sugeri ao Ministro Miguel Rossetto que se faça o seguinte: levantam-se esses custos e se coloca um percentual para se ter uma referência. Agora, não creio, também, que o governo vá conseguir fazer uma tabela de preços mínimos, porque isso aí quem vai obviamente definir é o mercado.

Mas fica aqui mais a minha preocupação com o fato de que o elemento principal, a engrenagem mestra que move o setor, que é o motorista, não está inserida nessa discussão. Ela está muito mais centrada na questão financeira mesmo. Corrijam-me, por favor, se eu estiver errado, mas nós estamos discutindo financiamento, nós estamos discutindo multas, nós estamos discutindo seguros, nós estamos discutido tudo que se refere à parte financeira do setor. E quanto a esse profissional, que vem há muito tempo sendo negligenciado pelo Governo e por toda a sociedade até, nós não estamos avançando. Vejo isso porque assisti, por 20 anos, Senador Paim, a esses profissionais irem se degradando, evoluindo do "rebite" para a cocaína, da cocaína para o *crack*, e, com isso, as tragédias aumentando.

Aqui já se falou sobre o número de vítimas do trânsito. Já estamos nos aproximando de 50 mil mortes anuais - isso é mais do que todas as guerras do Oriente. Então, fica esse alerta para a gente poder inserir também nessa discussão. Eu acho que até já perdemos muito porque, perdoem-me, considero um retrocesso a forma como foi aprovada a lei a toque de caixa. Para mim, houve perdas ali na questão da lei dos caminhoneiros. Mas isso é a minha ótica. Obviamente, há outros pontos de vista.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Senador José Medeiros, expressando o seu ponto de vista.

Na sequência, o próximo que vai fazer uso da palavra é o líder sindical Valdir de Souza Pestana, Presidente da Federação dos Trabalhadores Rodoviários do Estado de São Paulo. Mas permita-me, Pestana, antes de você usar da palavra, eu vou ler alguns questionamentos que estão vindo. Estão chegando muitos questionamentos, e por parte dos caminhoneiros. O pessoal está simplificando por causa da quantidade.

Por exemplo, o cidadão sugere que a Comissão de Direitos Humanos, que está tratando da situação dos caminhoneiros, fale também sobre um grande mal da classe, que é a forma como é feita a carta-frete. Se alguém quiser depois responder. Todos os painelistas poderão falar o que eles pensam da carta-frete. Os cidadãos estão fornecendo nome, endereço, data de

nascimento, protocolo, tudo direitinho. Vamos pegar o nome apenas. Esse foi o Cléber Roberto César Ferreira Filgueiras Martins, do Gama.

Outro: o cidadão discorda do fato de os agenciadores de carga passarem as cargas aos motoristas por valores inferiores, pois, em sua opinião, os agenciadores estão se beneficiando com essas atribuições. Diante do exposto, solicita providências para que os motoristas não sejam mais prejudicados. Quem fala aqui é o Clayton Rodrigues Salles, de Uberlândia, Minas Gerais.

O cidadão pergunta que benefícios serão concedidos aos caminhoneiros autônomos no que tange à troca do veículo. Depois alguém pode também responder e pode pegar esses documentos aqui. Quem pergunta é Júlio Antonio Pires, de Caldas Novas, Goiás.

O cidadão pergunta o que será feito em prol dos caminhoneiros autônomos, que, segundo ele, é uma classe que trabalha muito e não é reconhecida. Robson Aparecido Silva de Jesus, de Jardim das Nações, São Paulo.

Vou ler na íntegra, como está aqui: o cidadão comenta que não estão debatendo os principais assuntos que afetam os caminhoneiros honestos. As sugestões dele, ele critica mas sugere: tem que debater a corrupção que está ocorrendo por parte da Polícia Rodoviária Federal. Opinião dele. O excesso do peso transportado nas estradas e a utilização do transporte de carga para lavagem de dinheiro às vezes criminoso. E também quer que debata corruptos políticos.

Estão aqui os documentos e vamos, então, agora, para... Ficam aqui na mesa e podem olhar e trocar quem quiser responder depois.

Agora vamos passar a palavra ao nosso líder Valdir de Souza Pestana, Presidente da Federação dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário do Estado de São Paulo.

O SR. VALDIR DE SOUZA PESTANA - Bom dia a todos e a todas. Você eu já vi num vídeo do YouTube, ou eu estou equivocado? Eu vi e vi bem. Eu vi sua soja toda derramada... Milho, perdão. O outro caminhão seu na frente e o atrás. Eu vi. Vi e sei o que vi. Foi o motivo de eu divulgar aquilo milhares de vezes. Esperamos que você tenha condições de falar no final se não se emocionar muito.

Senador Paulo Paim, é um prazer mesmo escutá-lo em mais uma oportunidade e esse Senador que, se não estiver equivocado, foi da Polícia Rodoviária. E junto com o Paulo Douglas ainda.

Mas gostaria de deixar uma coisa bem clara nesta mesa: nós vamos entrar com uma ADIn, vocês queiram ou não. Se ela vai ter resultado ou não, Senador...

Nós representamos em São Paulo 84 sindicatos filiados. Já estivemos reunidos no Mato Grosso do Sul, em Campo Grande, Goiás, Belo Horizonte, Paraná, e vamos entrar com a ADIn, porque até o evento da Lei nº 12.619... Deixo bem claro que essa era uma lei não perfeita, mas era uma lei para motoristas. Do mesmo jeito que tem o aeroviário, o ferroviário, nós criamos uma lei para os motoristas.

O senhor acompanhou, trabalhou; ex-Procurador trabalhou; a Dr^a Jaqueline trabalhou; o Festino trabalhou. Nós todos trabalhamos. Agora, não foi justo o jabuti entrar na lei, Senador. É ter coragem de chegar nesta Comissão e falar que não foi legal nem foi bonito aquele jabuti ficar passeando dentro da lei dos motoristas e acontecer o que aconteceu até agora. Discutir frete? Discutir eixo levantado? Ah! Vai voltar o botãozinho para subir o eixo mesmo carregado. Alguém tem dúvida?

Eu vou ver despencar caminhão naquela Anchieta abaixo, indo para o porto com o triplo da carga, que nem era no passado. Quem é da Polícia Rodoviária sabe do que estou falando. Aquelas bombas vão voltar a descer, porque o eixo vai estar levantado. E eles vão descer porque não vão pagar excesso de peso. E vão embarcar mais barato, só que o embarcador não vai pagar um centavo a mais no frete.

Enganou aos autônomos, enganou aos próprios trabalhadores com carteira assinada, os celetistas, e tem gente aqui olhando para a minha cara e balançando a cabeça que sim ou que não. Na hora de dar o tal do Renovar ou seja lá o nome que quisesse dar, um seguro corporativo que pudesse ter sido dado para os trabalhadores, não houve. Por quê? Os interesses foram um pouco maiores dentro da lei. Eu vi distribuir retroescavadeira, patrôla, caminhão para um monte de prefeitura politicamente, mas abrir o financiamento para os trabalhadores autônomos, não.

Eu garanto que a maioria dos autônomos foi um dia um empregado celetista; e do jeito que está indo, ele vai voltar a ser celetista, se continuar assim. E pior ainda, se eu não estiver equivocado dentro da lei... Eu preciso dar uma analisada porque não quero falar abobrinha aqui, Senador, mas parece que o autônomo pode trabalhar no equipamento de empresário dentro de empresa - se eu não estiver equivocado na lei. Precisamos dar uma olhadinha. Eu vou dar uma olhadinha, não é certeza não. Posso estar errado, mas estava lá.

Eu me lembro de que, na época de analisar a lei, o autônomo podia trabalhar no equipamento de uma empresa de transporte. Se eu estiver equivocado, corrijam-me, mas estava lá quando da discussão. Se não é, até hoje eles tentam agregar o cavalo e o motorista dentro das empresas de transporte. Não falo abobrinha aqui não. Tanto é que estão tentando fundar mais um sindicato agora, Senador Paulo Paim, de trabalhadores em agregados. Chega lá, está bom? Já tem autônomo, tem confederação, e agora tem de agregados. Quando ele é agregado de uma empresa, já tem um outro de especificidade para ele: “Agora eu sou agregado, não sou mais autônomo; criei mais uma profissão que não existia”. Já tem o motorista de carga pesada, de pluma, de chumbo, de ouro; vai ter motorista de tudo quanto é jeito neste País.

Agora, era uma discussão sindical. Era uma discussão entre autônomos e trabalhadores celetistas para discutir só uma coisa: a profissão dele, o que ele podia. Era o diploma, como tem o médico, o dentista, o advogado, como todos têm. Era o nosso diploma. E virou o quê? Isso!

Gozado, desculpe-me, Senador, o senhor está correto: para mim, foi lock-out. Nem foi. Igual foi a briga em Sertãozinho, que colocou 12 mil pessoas na estrada, enquanto na Paulista, em São Paulo, conseguimos colocar só oito mil. Por quê? O setor sucroalcooleiro quebrando, e não tem incentivo. “A gasolina está baratinha, que se dane o álcool”. Agora, não: 60%. O senhor foi educado. Isso já estava previsto. Essa inflação louca que vem vindo aí, por mandos e desmandos, por corrupção, como colocou o companheiro no papel, já era de se esperar. E a lei dos motoristas vai para o brejo. O motorista, nós, autônomos e também motoristas celetistas, vamos para o brejo, porque a gente vai continuar discutindo eixo levantado, seguro, vai discutir tudo. Não era a lei do motorista.

Não tiveram coragem! Não tiveram coragem! Os nobres Deputados Federais, os nobres Senadores. Paulo Paim sofreu comigo no Senado no dia. Imaginem que levei cinco horas e meia calado, fiquei quieto, que ainda era bom. Mas aí veio o resto. Não foi suficiente. Não ficaram satisfeitos. “Vamos acabar com o trabalhador mesmo. Vamos escravizá-lo mesmo.”

Colocar oito horas, mais duas horas extras, mais duas horas de acordo e convenção, a pelegada está doidinha para assinar isso e ganhar um dinheirinho! Estão lá, esperando com a boca na botija. Vai nascer mais um sindicato por Município, para assinar o maldito acordo coletivo. Dá dó falar isso de pares, mas eu vou falar.

Acabamos de assinar a lei, já tinha um cara com bola de cristal assinando, Senador. Então, estamos fazendo seminários jurídicos para acabar com isso.

Agora, nosso entendimento em relação à lei dos motoristas é de que vamos entrar com ADIn, vocês queiram ou não. Se ela vai ou não prosperar... Nós vamos fazer isso. Se vamos, como o senhor colocou, Senador, para as estradas, se vai ter guerra com autônomo, isso eu não sei, porque vamos mostrar nosso lado. Qual é o lado dos motoristas? Não queremos nos matar e ficar longe da família, não! Do jeito que eu vi você tombar o seu caminhão... Eu mesmo passei em um monte de estradas indo de Mato Grosso do Sul para Goiás e fiquei na estrada com um pneuzinho pequenininho, não podia passar de 80, e as carretas me empurrando. Eu, com um carrão. Eu uso carrão, porque corro o Estado todinho e parte do Brasil, mas fiquei na estrada sem pneu.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. VALDIR DE SOUZA PESTANA - E o que acontece, então? Quem era o motorista que passava por mim, e eu parava no posto de gasolina e conversava?

Em Chapadão do Sul, fiquei lá, plantado! Dormi lá. Não tinha coragem de andar naquelas estradas, e cada fazenda emendando na outra, Senador. Impressionante de ver! Está lá toda aquela soja, todo aquele milho, toda aquela cana. Muito bonito de ver, mas, na hora de pagar os companheiros e ver as estradas asfaltadas...

Em Minas Gerais, já começaram as praças de pedágio. Para quem não tinha pedágio, agora, há um monte nascendo lá. Já começou. Dava gosto! A gente vinha de Goiás, Minas e ia se divertindo. Não tinha pedágio. Pouquíssimos radares. Agora, vai começar. Desculpe, Senador, mas vai ficar igual São Paulo. Pegadinha para cima e para baixo. As melhores estradas estão em São Paulo? Estão! Mas também os maiores custos estão em São Paulo. Tudo está em São Paulo.

Senador, não vim ser técnico. Vim discutir o que discuti com o senhor exaustivamente, com o outro Senador, com a Dr^a Jaqueline, com o Procurador, com o Festino.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. VALDIR DE SOUZA PESTANA - Faustino, não! Festino.

Carrijo. Chorei com essa senhora, com essa mulher, no Senado. Discuti muito com o Jonas, que está ali sentado, para tentar achar um mecanismo mediado, mas não tivemos sucesso, nem ele, nem nós.

Agora, essa lei não pode ficar do jeito que está. Do jeito que está colocada, vão chegar ainda mais *e-mails*. Não vou pactuar, nem compactuar, com essas mortes que vão continuar acontecendo. Deixando bem claro, é um paisinho que

eu nunca vi igual, Senador. O capital, o agronegócio ditando regras, de novo, no Brasil. O senhor conhece algum porto indústria no Brasil? *(Pausa.)*

Não, não é? *(Pausa.)*

Nosso suco de laranja sai como para fora? Sai em batelão ou em porão de navio, mas, de lá, sai na caixinha longa vida, no navio, para lá e para cá e volta para o Brasil. Que tristeza, não é? E a família do grande agricultor vai bem aqui e o de lá se diverte.

Quando vamos mudar essa concepção no povo brasileiro, para procurar o que é melhor para nós, e não ficarmos sendo usados, por massas, nas rodovias? Temos que ir para as rodovias mesmo para bater panelas, assim como eu vi, quando o bicho pegou, a própria mulher do caminhoneiro levando bomba em São Paulo, no porto de Santos.

Sabem qual foi o único caminhão que queimou? Foi o de uma empresa com celetista dentro. De autônomo nenhum queimou. Sabiam disso ou não? E não vai me caber aqui falar o porquê disso! Porque eu conheço tanto o presidente do sindicato dos autônomos como o dos celetistas. Convivo com 84 sindicatos dentro daquela federação. Nessa hora, tenho que olhar no olho de cada caminhoneiro e falar "qual é a nossa realidade na estrada?".

A Dilma ainda vai pensar nas licitações de quando vamos ter o nosso cantinho para parar, onde haverá o médico para nos atender, para medir a pressão... Quem vai nos fiscalizar quando estamos andando? Eu vejo a companheirada parada na estrada, Senador. Para, desce, estica a perna, acende um cigarrinho, toma um mate, faz qualquer coisa e cai na estrada, mas está cumprindo a Lei nº 12.619. Agora, o que não vejo é o embarcador ir lá e dizer que o frete merece isso, que o óleo diesel subiu e, por isso, tem que usar o B10, tem que usar não sei o quê. Ninguém está discutindo isso! Ainda tem o atravessador! Dentro da lei, vieram discutir o frete, se é poupança, se é seguro... Pô, deveriam ter levado isso para outro campo, não para o campo da profissão, do motorista, era só o que a gente queria! Era só regulamentar a profissão do motorista, dali para frente seria outro campo, mas não! Enfiaram o jabuti dentro da lei e acabaram com a gente.

Desculpe, mas eu tinha que falar. Vamos para ADIn!

Um abraço!

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Esse foi o Presidente da Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado de São Paulo, Valdir de Souza Pestana, que, toda vez que vem aqui, fala exatamente o que pensa, mas esse é o objetivo, senão não teriam razão essas audiências públicas.

Agora, passamos a palavra ao Dr. Adélio Justino Lucas, Procurador do Trabalho da 10ª Região.

Como havíamos combinado, o Governo fala no encerramento.

O SR. ADÉLIO JUSTINO LUCAS - Bom dia, Senador Paulo Paim.

O Ministério Público do Trabalho, mais uma vez, agradece a V. Exª por poder participar desta audiência pública por intermédio deste Procurador Regional do Trabalho.

Quero dizer a V. Exª e a todos aqui presentes, a quem cumprimento em nome de V. Exª, que o tema hoje sugerido para esta audiência refere-se mais a uma questão econômica e menos técnica que caberia ao Ministério Público do Trabalho. Entretanto, a edição desta lei, creio eu, veio ferir de morte um trabalho longo e discutido por muito tempo até a promulgação da lei dos motoristas.

Acho que houve um equívoco profundo no entendimento, na construção desse movimento e dessa lei, desconstruindo uma lei que veio para dar um diploma legal àqueles trabalhadores que viveram por muitos anos, mais de cinco décadas, sem um estatuto profissional. Trabalhamos, todos, muito forte no sentido de gerar e possibilitar a criação da lei dos motoristas. Diversas vezes já participei com V. Exª nesta Comissão e com os trabalhadores, com o patronal, com a categoria laboral, e conseguimos dar uma formatação jurídica, que era necessária, ao trabalhador motorista.

Houve uma confusão; houve uma confusão no sentido de introduzir, como o nosso Dr. Pestana acabou de falar, um jabuti em lei que não precisava ter sido mexida. Evidentemente que aquela construção foi originária, como o Senador José Medeiros se referiu aqui, da atuação de um colega nosso do Ministério Público do Trabalho, no Estado de Mato Grosso, em Rondonópolis - não é isso? -, e essa ação civil pública gerada, veio para Brasília e coube a mim a sua condução aqui no Distrito Federal. E nós optamos... Conversei com a Confederação dos Trabalhadores (CNT) e naquele momento, ao invés de um julgamento que apenas regularizasse ou regulamentasse ou dissesse judicialmente, naquele processo, que as horas trabalhadas seriam tais e tais, preferimos construir uma lei que viesse dar uma formatação jurídica à questão que já andava por muito tempo. E, só no Ministério Público, a nossa construção, participando de audiências, foram quase 10 meses para gerar essa lei.

Tivemos a felicidade, por intermédio do Senador Paulo Paim, de entregar um trabalho semipronto, elaborado, salvo engano, naquela ocasião para integrar um substitutivo do Senador Ferraço...

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Ferraço.

O SR. ADÉLIO JUSTINO LUCAS - ...- exatamente -, que gerou uma aprovação da lei por consenso nas duas Casas. O que foi uma maravilha.

Ela poderia ter algumas incorreções? Poderia. E poderia ter sido corrigida, mas em nada desconstruída.

Eu quero dizer aqui que a nossa preocupação como membro do Ministério Público vai muito na linha do que a Dr^a Jaqueline falou aqui. Chama-se jornada de trabalho. Jornada de trabalho é a moldura jurídica que nós precisamos trabalhar. Hoje, essa jornada de trabalho é para o trabalhador do volante. Agora, a formatação da remuneração do frete disso ou daquilo são outros aspectos econômicos que devem ser tratados nas esferas corretas e não desconstruir uma jornada.

Imaginem só: naquela ocasião lutamos para até tentar constitucionalizar a questão da jornada, porque na lei do motorista, que foi editada, que foi alterada, nós colocamos que seria jornada constitucional, para tentar evitar, em qualquer momento, fazer qualquer tipo de alteração, apesar de ser uma lei ordinária. Hoje, o que aconteceu? Colocaram, voltaram para a lei uma jornada de oito mais quatro. Para nós, naquela ocasião, nós tínhamos essa demanda do patronal, nós do Ministério Público que redigimos aquela....Ministério Público que redigimos aquela lei, a quatro, a seis, a dez mãos.

Não autorizamos e não concordamos com aquela redação, e colocamos oito, excepcionalmente mais duas, porque existiriam situações em que poderia haver essa necessidade. Inclusive, na questão da jornada de trabalho, na jornada de 12 por 36, que hoje veio de uma maneira aberta, nós fechamos, no sentido de, observando a sazonalidade, a necessidade, as situações de estados com a malha viária deficitária... Recebi muitas ligações de colegas meus de Rondônia que diziam "olha, para sair daqui, para chegar a Porto Velho, eu preciso... Não dá!" Então, eu falo assim: "leva isso a acordo, a convenção coletiva, porque você trata de uma questão regional específica para poder equacionar esse problema". Então o Ministério Público do Trabalho é, nesse sentido, evidentemente, um escravo da lei.

Ocorre que há situações em que nós não podemos concordar com essa jornada excessiva. Por quê? Porque aquele caminho de regularização da jornada de trabalho, que é a nossa maior moldura, nasceu de uma constatação fática de que os trabalhadores do volante estavam, como foi dito aqui pelo Senador José Medeiros, tomando medicamentos, drogas ilícitas, para manterem-se "acesos" no volante, trabalhando diuturnamente para chegar ao ponto, para sair daquele ponto e chegar ao ponto de descarga. E foi constatado também - a Dr^a Jaqueline disse aqui -, nós temos a constatação fática dessa realidade de que o motorista, para cumprir aquela entrega, tem de se drogar.

Só que aí vem o perigo, Senador, porque aquele motorista está drogado ao volante, usando, por necessidade, por estado de necessidade remuneratória ou por cumprimento de ordem, colocando a sociedade inteira em risco. Eles estão trafegando nas estradas, passando por dentro das cidades, com uma carga pesadíssima, com excesso de carga nos eixos, e estamos diante de uma situação que precisa ser revertida.

Nós procuramos, naquele primeiro momento, Senador Paulo Paim, traçar para o empresariado uma segurança jurídica de que aquela jornada era aquela jornada, e não criar um passivo trabalhista para as empresas, porque, do jeito que está, vai gerar a incerteza, a incerteza do que ele pagou, do que ele deverá pagar, de que ele poderá ser acionado. Por quê? Porque há situações, aqui... Por exemplo, no caso do caminhoneiro auxiliar. Ele é um trabalhador subordinado. Quer queira, quer não, amanhã ou depois, isso vai chegar à Justiça e vai gerar mais um passivo trabalhista para esse autônomo que está aqui hoje alegando dificuldade.

Então, nós temos que ser claros. Nós não podemos tapar o sol com a peneira. Precisamos saber que aquilo é uma relação de emprego, de trabalho, legal, e que assim vai ser declarada um dia, com as consequências para aquele que já está em dificuldade. Então, nós precisamos trazer isso bem às claras.

Ficamos bastante preocupados também com o tempo de direção. É uma preocupação profunda. Porque nós saímos daqui e dirigimos um carro confortável por duas ou três horas e já estamos mais ou menos amarrados, precisando levantar, nos movimentar, descansar... Não, agora aumentou a responsabilidade de um motorista que está transportando uma carga de responsabilidade para dirigir mais e mais tempo em estradas ruins... E como fica essa fiscalização até das cinco horas e 30 minutos? Antes era de quatro horas, com 30 minutos de parada, podendo fracionar se as quatro horas não fossem completadas.

Então, Senador, nós entendemos que essa lei veio para prejudicar aquelas conquistas que foram introduzidas na lei do motorista, inclusive com redução de valores remuneratórios, o que também não cabe a mim... Inclusive, com - o que é pior - a violação do direito do trabalhador à higiene, à saúde, nos pontos de embarcação, porque foram desonerados alguns

pontos de embarque, ficando a responsabilidade com alguns setores. Precisamos de acertar isso, porque isso vai gerar, também, no futuro, um passivo trabalhista.

Quero dizer, Senador Paim, que, no caso, outro gravame é o tempo de espera. Ele foi mudado. Então, o tempo de espera começa dentro da própria jornada. Estou trabalhando, de repente, tenho de parar para uma fiscalização e, aí, entro em *stand by*. Isso não pode acontecer. Isso vai ser declarado também jornada de trabalho, hora extra e suas consequências. É por aí.

Então, todos devem ficar atentos para o fato de que o restauro de muitos aspectos da lei deve acontecer ou ser reparado na inteligência jurídica quando o juiz for interpretado, ou caso a caso. Essas inseguranças jurídicas é que devemos abolir.

Mais ainda, procuramos, sempre como foco naquele momento de elaboração da lei, foi exatamente o seguinte: a segurança jurídica, evitando, assim, as mortes no trânsito, com esses caminhoneiros trabalhando em jornada excessiva.

Não sei se meu tempo está encerrado, Senador...

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Não. O senhor tem cinco minutos ainda.

O SR. ADÉLIO JUSTINO LUCAS - Tenho cinco minutos.

Bem, o Ministério Público quer alertar o seguinte: no aspecto em que ocorreu a movimentação, não temos ingerência alguma. Temos preocupação e lutamos muito, da forma que pudemos, no sentido de preservar a questão da lei do motorista, para não causar interferência no movimento de vocês, que é justo. Vejo que é um movimento por preço de carga, preço de frete, melhores condições de trabalho, segurança etc. Não há interferência da referida lei, até porque os celetistas também se beneficiam disso e vice-versa.

Acho que Jaqueline foi infeliz. Trata-se de uma categoria única, dividida em atividades de trabalho. É uma categoria única, que deve unir-se, para ter um estatuto, como até disse o Senador, e, numa lei geral, ser especificado o que é isso, o que é aquilo, o que é para o autônomo, o que é para o transportador de minério, de chumbo, de nióbio, de urânio, o que é para o graneleiro, o que é para o canavieiro, que seja. Agora, vocês têm de se unir, não se separar, não desconstituir uma lei.

Agora, o fato de ter desconstituído muitos aspectos importantes da lei é um retrocesso, porque retira conquistas. Acho que cabe aos trabalhadores reconquistá-los. Naquilo que entendemos ser inconstitucional trabalharemos para assim o fazer, mas queremos sempre tranquilizá-los, no sentido de que o Ministério Público sempre há de trilhar os caminhos da legalidade, nada afoito. Queremos trabalhar no sentido de que as coisas possam ser equacionadas quando houver as dificuldades, as sazonalidades, e as questões específicas de cada segmento do transporte.

Senador Paulo Paim, agradeço a V. Ex^a mais uma vez em nome do Ministério Público e digo sempre que estamos sempre à disposição, no sentido de colaborar. Saio daqui com uma sensação de 7 a 1, numa lei que construímos e vimos V. Ex^a entregar, junto conosco, ao então Senador Clésio Andrade, que era Presidente do CNT, para levá-la...

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Aqui, nesta mesa.

O SR. ADÉLIO JUSTINO LUCAS - Então, tenho essa sensação, mas quero revertê-la, porque nada é permanente. Podemos mudar.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Procurador do Trabalho da 10^a Região, Dr. Adélio Justino Lucas.

Vou fazer aqui uma leitura, para que aqueles que a nós estão assistindo e mandando mensagens para esta Comissão saibam que estamos lendo tudo que aqui chega de forma resumida.

Marcos Amaral: "Por que não se faz um cadastro nacional de associações, para que não haja oportunistas? E também fazer um cadastro nacional de agenciador de carga, pois estes são os que mais se aproveitam dos caminhoneiros, porque se ganharem um valor alto sobre a carga, acabam repassando uma pequena quantia. "

Quer dizer, o agenciador é aquele que fica com a maior quantia, segundo ele. Depois, vocês poderão comentar, responder, enfim. O meu papel, aqui, é ser transparente e ler tudo o que chega.

Sobre a audiência pública... Esse aqui foi o Marcos Amaral.

Ah, não! Vou ler essa aqui também, senão vão dizer que não a li.

Carlos Henrique Florenzano diz que, quanto à questão dos pedágios, a Presidente da República afirmou que os pedágios que possuem alta tarifa são os das concessões feitas no governo anterior. Entretanto, existe o instituto da encampação, que é a retomada dessas concessões pelo Poder Público, e pergunta por que a medida não foi tomada. Ele também lembra isso aqui.

Sobre a audiência pública desta segunda-feira a respeito da situação dos caminhoneiros no Brasil, o cidadão comenta que a maioria dos postos cobra taxa para que o caminhoneiro tenha o direito de fazer ali a sua higiene pessoal, o que, em sua opinião, é um absurdo. Diante do exposto, sugere que os caminhoneiros tenham o direito de realizar a sua higiene gratuitamente. Isso é mais do que justo. É um absurdo! Se eu encosto o meu carro em um posto, vou lá e uso tudo o que eu bem entender. O caminhoneiro é discriminado, então. Estou falando de qualquer veículo. *(Pausa.)*

Tudo bem, eu sei, mas, muitas vezes, quando paro em um posto de gasolina, e não só eu, os meus funcionários também, muitos deles são peões, paro somente para ir ao banheiro. Não vejo por que proibir que eles possam ir ao banheiro. Eu vou abrir o espaço para todos depois, só para não suscitar o debate agora. Não tem como não deixar ir ao banheiro - é isso que estou levantando aqui! - ou tomar um copo de água. É isso que eles estão pedindo aqui. É isso que ele está dizendo, e acho que ele está coberto de razão. Claro que os postos de parada com toda estrutura seriam essenciais.

O SR. NELSON ANTONIO SELAU - Tem posto de combustível que chega a cobrar R\$10 para o motorista tomar banho.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Ele não cita o número aqui, mas você está dando o dado: até R\$10 para tomar um banho. Quem fala isso é o Nelito Ferreira de Araújo, Minas Gerais.

Depois, os convidados poderão responder. Só estou lendo.

O cidadão pergunta por que o representante dos caminhoneiros Ivar Schmidt não está presente nesta audiência pública.

Ivar, é só você fazer contato com a Comissão. Saiba que essa não é a primeira, nem a última, para ser convidado. Não vejo problema nenhum. Eu, particularmente, não conheço o Ivar Schmidt. Vocês conhecem? *(Pausa.)*

De onde ele é?

O SR. CARLOS ALBERTO LITTI DAHMER - O Ivar foi uma das vozes do acordo. Ele é natural de Palmitos, em Santa Catarina, mas hoje está em Mossoró, no Rio Grande do Norte. É caminhoneiro e também tem um pequeno negócio de agência de transportes. Assinou conosco esse documento. Foi uma liderança que não existia antes e que surgiu nesse movimento.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Fica aqui o compromisso, Ivar, de você, na próxima audiência, ser convocado para estar aqui.

Quem mandou essa pergunta do porquê não está presente; foi o Everton Machioli, de Sarandi, Paraná.

O cidadão sugere a elaboração de um projeto de lei que vise a conceder descontos no valor do combustível para os caminhoneiros que transportarem produtos de gênero alimentício e remédios. Acredita que essa proposição pode diminuir o preço do produto final ao consumidor no que se refere à cesta básica e aos medicamentos. João Pedro da Silva, Campinas, São Paulo.

Esses são os últimos que chegaram aqui.

Passo a palavra ao Dr. Marcelo Prado, Superintendente de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas da ANTT.

O SR. MARCELO VINAUD PRADO - Obrigado.

Senador Paulo Paim, agradeço a oportunidade e cumprimento a todos.

Apesar de vários dos temas que estão sendo aqui discutidos não serem afetos diretamente à ANTT, é de competência da ANTT regular esse mercado, principalmente no que concerne à competência técnica dos regulados, bem como influenciar na oferta e demanda, sempre que isso apresente alguma ameaça para como esse mercado tem que funcionar.

Em relação a isso, gostaria de fazer alguns comentários eminentemente técnicos em relação à colocação do Sr. Festino, que é colega nosso na Comissão Tripartite do Ministério da Saúde, sobre a saúde do transportador rodoviário de carga, sobre a questão do número de caminhões hoje inscritos na ANTT. S. S^a registrou 2, 358 milhões, sendo que no Denatran, hoje, encontram-se registrados 3,5 milhões veículos, Festino. Isso se dá porque no RNTRC hoje estão os veículos inscritos das transportadoras que operam transportes remunerados de cargas. E, no caso, esse número maior, notadamente maior, é porque nessa soma do Denatran também estão os veículos de placa cinza, em que as empresas têm frota própria, cujos motoristas, empregados, operam os veículos.

Vale fazer consideração em cima do que a Dr^a Jaqueline colocou sobre os atravessadores, porque, hoje, a ANTT detecta essa situação. Nós enxergamos os atravessadores como oportunistas travestidos de transportadores de pequenas empresas. E, em relação à questão dos números e também da caracterização desses atravessadores, bem como no comentário do Dr. Adélio, que leva ao entendimento da informalidade desse setor, a ANTT está promovendo, este ano, o cadastramento dos transportadores. Esse cadastramento visa, vou usar um termo, vamos dizer, visa a adequar o cadastro do RNTRC,

em que pretendemos coletar várias informações, inclusive no sentido de identificar essas empresas atravessadoras por mecanismos regulatórios que estamos utilizando, e nós vamos também identificar, junto aos transportadores autônomos, os seus prepostos.

O Dr. Festino colocou muito bem que os dados de que hoje dispomos sobre a categoria não são suficientes para que a gente faça análises adequadas, e a gente pretende, com esse recadastramento que deve ter início em junho, tentar sanar essa falta de informação.

Vale também dizer que a ANTT vai regulamentar, tão pronto quanto seja possível, os aspectos que concernem à Lei nº 11.442, de 2011, que regulamenta e disciplina o transporte rodoviário de carga em termos de categoria de transportadores. A lei foi aprovada pela Presidência da República. Então a gente espera, já dentro de uma revisão que estamos fazendo da Resolução nº 3.056, como exemplo agora do que foi aprovado na lei, a questão do valor de referência da diária, a gente espera, prontamente, regulamentar isso no sentido de já trazer o benefício direto aos transportadores e também aos motoristas.

A ANTT vai sediar, amanhã, a reunião que o Ministério dos Transportes, bem como a Secretaria-Geral da Presidência da República, vai mediar. É uma continuação da outra reunião, oportunidade em que daremos todo o suporte técnico necessário tanto para o Ministério dos Transportes quanto para outros órgãos do Governo, bem como para todos os regulados, ou seja, se os transportadores que estiverem lá necessitarem de qualquer apoio, qualquer informação, nós estaremos disponíveis para darmos esse apoio lá.

A princípio seria essa a minha colocação.

Fico à disposição. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Marcelo Vinaud Prado, Superintendente de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas (SUROC) da ANTT.

Por fim, concedo a palavra ao Dr. Jorge Bastos, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), representando aqui o Ministério dos Transportes e a Secretaria-Geral da Presidência da República.

O SR. JORGE BASTOS - Bom dia a todos.

Eu queria cumprimentar V. Ex^a, Senador, pela iniciativa desta audiência pública. Eu acho que é superinteressante esse debate, a fim de chegarmos a um entendimento com a classe para que se tenha melhor desempenho.

Quero dizer que o Ministro dos Transportes, Antônio Carlos, está envolvido, empenhado para que essa condução seja a melhor possível e que possamos chegar a um denominador comum que atenda à categoria, pois eu acho que o Governo está preocupado. Eu ouvi falar que o Governo não... Pelo contrário.

O Governo entende que o coração do Brasil está no transporte rodoviário de cargas, o qual impulsiona o Brasil, que leva as nossas mercadorias para distribuição, entende que é realmente muito importante e tem um respeito muito grande pela classe. Eu quero frisar aqui que o Governo está empenhado para que essa solução seja encontrada.

Eu acho que o debate de amanhã vai ser muito proveitoso. Os senhores que estão aqui... Eu quero cumprimentar o Litti, na pessoa de quem quero cumprimentar todas as lideranças presentes. Amanhã, vamos ter, realmente, um debate que acho que vai mudar um pouco o rumo dessa história. E esse debate tem que ser permanente, não pode ser eventual.

Nós tivemos, na greve em 2013, Senador, infelizmente, também a morte de um caminhoneiro que levou uma pedrada e veio a falecer. Tivemos, infelizmente, agora o Cléber, então, para que isso não aconteça mais, temos que debater e chegar à conclusão conversando, não precisando chegar ao extremo que chegou. Eu acho que é direito de todo mundo fazer suas reivindicações, mas nós precisamos debater. Nós estamos prontos para o debate. Precisamos colocar as dificuldades que o Governo tem para atender todas as demandas. Nós precisamos chegar à conclusão, Senador, o que realmente vai melhorar a categoria, porque são vários aspectos que têm que ser discutidos.

Hoje, por exemplo, são registrados na ANTT novos registros de RNTRC. Uma média de 8.500 novos caminhoneiros. Isso é uma coisa que nós precisamos pensar. Por mês, entram 8.500 novos caminhoneiros! Nós temos carga para tudo isso? Então, está aí uma coisa que nós precisamos debater para ver qual é o problema, se é só o valor do frete, o que é. Então, nós precisamos sentar, dialogar e chegar à conclusão.

O Governo está disposto a isso. Amanhã vão estar presentes todos os Ministros. Eu quero, aqui, em nome do Ministro Miguel Rossetto, do Ministro Antônio Carlos, dizer que amanhã estarão presentes lá, junto com a Ministra Kátia Abreu, inclusive se o senhor puder ir, será um prazer contar com a sua presença lá, para que possamos debater e chegar a uma conclusão. Temos que debater permanentemente.

É essa a posição que eu queria trazer aos senhores e dizer que estamos realmente preocupados em tentar melhorar a condição do caminhoneiro no Brasil.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem!

Este foi o Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres, ANTT, que falou aqui em nome do Governo enfatizando a toda a importância da reunião de amanhã. De fato, a reunião de amanhã, pelas informações que eu tenho, pode ser o grande momento da concertação nacional dessa questão, pela presença dos Ministros e das lideranças do País que estarão lá, e inúmeros deles estão aqui neste momento participando deste debate.

Eu também queria só pedir, além de cumprimentar pela iniciativa da Confederação das Mulheres do Brasil, porque eu estou cansado de, aqui no Senado, todo ano se faz uma homenagem às mulheres, mas não se aprova um PL simples, o de número 130, de 2011. O projeto não é meu, mas do Deputado Marçal Filho, que não é nem do meu Partido. Eu só fui Relator do projeto. Aprovei o projeto nas comissões, a matéria foi para o Plenário, e mandaram o projeto para a Comissão de Infraestrutura, que trata de salário igual, trabalho igual para homem e mulher. Então, elas fazem esse movimento pela aprovação do PLC nº 130. Vai ser um grande evento na quarta-feira, dia 11, às 10 horas, com concentração no Ministério do Trabalho. Depois, às 14 horas, seminário nacional do PLC nº 130, no Senado Federal, ali no Petrônio Portela. Eu também estarei lá, pela sua importância. Isso, inclusive, está na Constituição. Vocês, mais do que ninguém, podem reforçar: salário igual, trabalho igual. Se da mesma função, ali diz tudo, da mesma atividade... É como se um Senador tivesse salário diferente de uma Senadora aqui na Casa. Aqui só se pede isto: trabalho igual, salário igual. É só o que se está pedindo. Infelizmente, a Câmara aprovou, e nós não aprovamos ainda.

Então, cada vez que vejo uma sessão de homenagem à mulher no Plenário, vou lá e digo que sessão de homenagens elas já estão cansadas. Ouvi, em um movimento para o Dia da Mulher, alguém dizer que "não adianta nos mandar flores, nós queremos é respeito na amplitude de nossas vidas".

Assim, é fundamental que o Senado aprove esse projeto de uma vez por todas, já que vai acontecer a Marcha das Mulheres. (*Palmas.*)

Muito bem. Pensei que as mulheres não fossem manifestar-se.

Pessoal, está chegando muito material aqui, penso que não dará tempo de continuar as leituras. Porém, como havia dito, vou continuar com as leituras.

Pergunta de Marcos Amaral:

Por que não se faz um cadastro nacional de Associações? Para que não haja oportunistas e também fazer um cadastro nacional de Agenciadores de carga? Pois esses são os que mais aproveitam dos caminhoneiros, ganhasse um valor alto sobre a carga e repassa uma quantia pequena.

Esse eu já havia lido, mas o li de novo. Ele vai na mesma linha, mas tudo bem. Está lido de novo.

A cidadã Daniela Rodrigues Jacondino, de Três Vendas, Pelotas, RS, pergunta:

Como o Governo responderá sobre a venda casada nos empréstimos aos caminhoneiros?

É aquilo que o Nelson já havia comentado.

O SR. JORGE BASTOS - Solicito a V. Ex^a que, depois, me manda essa reivindicação porque eu vou levá-la ao Fórum.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Está bem.

O.k..

Outro cidadão diz:

Os caminhoneiros autônomos, que utilizam caçamba basculante, circulam dentro da cidade e não há fiscalização para verificar o peso da carga transportada. Diante do exposto, pergunto: Quem é o responsável por fazer essa fiscalização que circula na zona urbana da cidade?

Acrescenta ainda:

Devido ao baixo valor do frete, os caminhoneiros autônomos tentam melhorar seu ganho com excesso de peso de carga [isso já foi comentado aqui]. Com isso, os custos de manutenção do caminhão e também a degradação das vias.

Um outro caminhoneiro também dizia isso, ou seja, que eles se obrigam a fazer isso.

O cidadão, que é caminhoneiro, conta que, "no final do ano de 2014, parou de realizar serviços por conta dos altos valores de frete. Diante disso, sugere a Vossa Excelência que um projeto de lei seja criado, estipulando o valor do quilômetro rodado do frete dos caminhoneiros, uma vez que, segundo ele, atualmente não existe uma tabela que especifique esses

valores. [Aqui deve ser pelo baixo valor do frete. Ele escreveu errado. Foi um erro de redação] Aproveita a oportunidade para reclamar que os donos de postos exigem a compra de cem litros de óleo diesel por uma pernoite, o que, em sua opinião, é errado".

O que, na opinião dele, é errado, porque se não comprar 100 litros de óleo diesel, não poderá pernoitar ali.

O SR. NELSON ANTONIO SELAU - Não pode pernoitar.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Tudo isso tem de ser discutido hoje e amanhã.

Alguém quer comentar alguma coisa sobre essas questões? *(Pausa.)*

O SR. JORGE BASTOS - Senador, eu queria colocar algo mais. Dentro do âmbito da ANTT, no que se refere às concessões rodoviárias, esse ponto de parada, ainda este ano, vai começar com toda a infraestrutura que o caminhoneiro merece. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Isso é muito bom. É uma boa notícia para nós aqui.

O SR. JORGE BASTOS - Vamos discutir com as lideranças o que é necessário. É preciso ter um posto de saúde, enfim, vamos discutir com os sindicatos o que é necessário. Acho que isso é importante para a segurança do caminhoneiro.

O DNIT também está estudando isso, Ministro, para as rodovias que são de responsabilidade do DNIT. Isso está sendo estudado para que seja implantado. Mas como as concessões têm muito mais agilidade para cumprir, eu acredito que as concessões vão fazer isso o mais rápido possível e a ANTT vai fiscalizar e implantar isso o mais rápido possível. Os senhores podem ter essa certeza.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Questão de ordem, Senador.

O SR. NELSON ANTONIO SELAU - Isso não vai ser cobrado não.

O SR. JORGE BASTOS - Não, senhor. Isso aí vai ser provavelmente... Nós estamos regulamentando ainda, mas quem vai tomar conta disso - pensamos - são os sindicatos da área em que estão instalados os pontos de parada. Então, isso nós vamos discutir com as federações, com os sindicatos, para que eles mesmos administrem o que é deles. É nesse sentido que nós estamos pensando.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem. Muito positiva a informação.

Pessoal, são 11 horas e 54 minutos. A audiência em si cumpriu o objetivo: que fossem levantadas as questões, que servirão, inclusive, para o debate de amanhã com os ministros. Mas, como é praxe - por isso eu pedi que V. Exª aguardasse -, eu sempre dou a palavra, além dos que falaram, para no mínimo três, conforme o caso, aqui no plenário.

Então, nós vamos dar, para as considerações finais, de dois a três minutos para cada um dos que usaram a palavra como painelistas. Depois, daremos pelo menos três minutos para aqueles que já pediram a palavra.

O senhor que está lá atrás foi o primeiro a pedir; também aqui na frente a pediram.

Então, deem os seus nomes, e a senhora também, porque as mulheres têm que falar aqui. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Então, falará o senhor, em primeiro lugar. Após cada um falar seu nome pode começar a falar; depois, será a vez da senhora, seguida pela pessoa que está aqui na frente. Ao término a palavra voltará para os painelistas.

O SR. VLADIMIR DURAN - Vladimir Duran, Sinditac Goiás.

Senador, a questão que nós queremos chama-se dignidade. Caminhoneiro, no Brasil, não tem dignidade. Ele é tratado como objeto de exploração financeira neste País. *(Palmas.)*

O SR. VLADIMIR DURAN - O que nós queremos, na realidade, é que, onde a gente estiver com o caminhão, que nós sejamos tratados como gente.

Para que o senhor tenha um exemplo: criaram no Brasil uma coisa chamada retorno. As empresas utilizam essa palavra para suprirem o custo de mandarem sua mercadoria lá para o Nordeste e trazerem o frete de lá de graça, simplesmente só para pagar o petróleo, o salário do funcionário e a manutenção do seu caminhão. *(Palmas.)*

O SR. VLADIMIR DURAN - Isso precisa acabar no Brasil!

Outra coisa: quando se fala no atravessador, precisamos entender o que a empresa tem feito com os caminhoneiros. Ela mesma cria a transportadora para poder explorar um pouco mais o caminhoneiro. Cria-se uma transportadora, transfere-se

o frete para essa transportadora, e ela leva no mínimo 15%. Todo e qualquer tanqueiro no Brasil hoje que transporta álcool paga 15% do frete para essas transportadoras, que são das próprias usinas. Então, este é o Brasil que nós conhecemos.

Agora, estou muito preocupado, Senador, porque o próprio companheiro ali já disse como a corrupção tem raízes neste País. O que nós queremos cobrar neste País? Seriedade? Como, se nós mesmos não a praticamos? Se os empresários no Brasil não a pratica? São corruptos, como todos os outros! Aonde vamos parar? Que País é este? Aí fica a pergunta: que homens são esses que estão neste País? Que seres humanos são esses que estão neste País?

Desculpe o meu desabafo, Senador, mas eu preciso dizer isso de coração, porque nós não aguentamos mais ser explorados neste País. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem. Falou com a alma e todos entenderam a questão da dignidade e do combate à corrupção de ponta a ponta.

Meus cumprimentos pela fala.

Agora a senhora, por favor. É bom se identificar e, em seguida, falar.

A SRª ONELIA PEREIRA BARBOSA - Primeiro, bom dia a todos. Meus cumprimentos a todas as pessoas que estão aqui envolvidas em defender essa categoria. Bom dia a todos os visitantes, em especial à equipe de Tabuleiro do Norte, do sindicato do Ceará, que está aqui também para reivindicar.

Eu quero dizer que não importa a origem da pessoa que está aqui. O importante é que quem está aqui está com um objetivo comum. E eu agradeço muito a Deus por haver homens que estão aqui preocupados em defender uma categoria dessas, porque o País, realmente, anda sobre rodas.

Quero agradecer também a Deus esta oportunidade.

Eu moro em Anápolis, tenho uma revenda de veículos pesados e estou indignada, como todo mundo. O que o colega falou é, em parte, o que eu vou dizer também.

Mas quero dizer aqui que fiquei maravilhada com a fala da falou, eu ouvi por intermédio da televisão, mas fiquei maravilhada quando ela falou, aqui, pois ela foi a nossa boca aqui. Acredito que muita gente aqui está sendo a boca dos caminhoneiros que estão, numa hora destas, nas estradas, sofrendo, ralando e pagando um alto preço, literalmente um alto preço.

Com relação à cobrança do pátio dos postos, não acho que isso seja em tudo errado, mesmo porque o posto é uma instituição particular, o posto não tem obrigação nenhuma de dar água, energia e tudo o mais. Ele não tem obrigação nenhuma. Isso é obrigação do Governo, de quem fez a estrada, pois, somos cobrados para andar em cima delas. Nós pagamos IPVA, nós pagamos um monte de impostos, e não há sequer um ponto de apoio onde a pessoa possa dormir com segurança. Na porta da minha loja, nós temos vigilância monitorada, e lá direto dormem caminhoneiros por acharem que lá é um lugar seguro.

Em qualquer horário do dia ou da noite, quando todo mundo está dormindo, o caminhoneiro está trabalhando. Eu gosto muito de viajar à noite, porque tenho dificuldade para dormir. Eu gosto muito de viajar à noite, até mesmo porque o trânsito é mais tranquilo. Um dia, aconteceu um fato, em Rondonópolis: o meu carro estragou, eram 3 horas e 30 minutos da manhã, e quem me socorreu foi um caminhoneiro. Isso significa que, em qualquer horário do dia ou da noite em que você estiver na estrada, há alguém trabalhando por mim e por você.

Como há homens e mulheres no poder e ninguém para ouvir isso? Agora, a Presidente Dilma se sentiu um pouquinho ameaçada, ela saiu da zona de conforto.

Estou falando para o pessoal, para os caminhoneiros, o seguinte: "Vamos parar de brigar lá na clara e vamos brigar na gema! Vamos parar de ficar brigando, fazendo greve e piquete no Rio Grande do Sul, em Mato Grosso ou sei lá onde e vamos todos parar aqui, fazer um buzinaço aqui, em Brasília!"

(Soa a campanha.)

A SRª ONELIA PEREIRA BARBOSA - Por que ninguém faz isso? Vamos parar de ficar prejudicando quem não deve! Vamos tirar da zona de conforto esses homens e mulheres que foram eleitos por nós! Está na hora de essa categoria ser ouvida! A voz do povo precisa ser ouvida!

Os caminhoneiros, em sua maioria, nem sequer têm tempo para votar. A maioria dos caminhoneiros não vota. Eles não estão em casa e não sabem o que é participar do aniversário do filho, do aniversário de casamento, do aniversário da esposa. Não podem levar o filho para a escola. Quando o caminhoneiro vê, o filho já é um rapaz, a filha já é uma moça! O tempo passa, e eles continuam na mesma vida. Ninguém melhora de situação mais!

Quem compra um caminhão hoje... O Governo está louco para vender caminhão novo, porque ele arrecada muito com ICMS. Existe a indústria envolvida com isso. Só que, hoje, se a pessoa quiser trocar seu caminhão, ela não quer comprar

um caminhão novo porque os juros referente ao caminhão novo é bom, mas o preço do caminhão está na faixa de R\$200 mil a R\$300 mil! Então, se ela quiser trocar um caminhão de R\$100 mil por um outro de R\$150 mil, ela não tem linha de crédito para isso. Se ela quiser financiar só R\$50 mil, será obrigada a pagar juros de 3%, se quiser, ou então ela continua com a sucata! Você entendeu?

Então, é preciso parar e olhar isso também. Hoje, qual o preço de um pneu? Um pneu custa em torno de R\$1,6 mil. O imposto pago sobre um pneu é de 23%. Por que vocês não param com isso e isentam o preço do pneu pelo menos de veículo pesado? Acho que essa é uma pauta importante. É importante colocar isso.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem!

A SRª ONELIA PEREIRA BARBOSA - O meu assunto era esse.

Agradeço muito a oportunidade. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Está muito bem colocado. Não se preocupe, que está muito bem colocado, seguindo a mesma linha da indignação do companheiro que está lá atrás e que a antecedeu.

O SR. HENRIQUE FELLAS - Bom dia a todos!

Sou caminhoneiro.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Qual o seu nome?

O SR. HENRIQUE FELLAS - Henrique Fellas. Sou lá da Serra Gaúcha, no Rio Grande do Sul, onde se produzem os espumantes.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Isso! E eu sou lá de Caxias.

O SR. HENRIQUE FELLAS - É ótimo! Eu sei.

Você fala bonito, meu amigo, como também o Senador.

Parabéns à nossa querida que estava sentada aqui! Ela colocou coisas muito importantes.

Estou pagando uma conta que não seria minha, porque um caminhão meu tombou. Ele tombou para salvar uma família, e eu aplaudi o motorista. Não era eu que estava dirigindo. Eu estava logo à frente e retornei. Estou pagando a conta, porque o Governo não me dá a infraestrutura adequada. Se houvesse um metro só de acostamento, o motorista salvava aquela família, e não tombaria o caminhão. Mas sobrou para mim a conta. Tudo bem!

Foi falado das estradas do Mato Grosso, por onde as drogas correm. É verdade. Eu presencio. Eu guio caminhão hoje por obrigação. Tenho cinco irmãos que guiam caminhões. O mais velho, com mais de 60 anos, obriga-se a dirigir um caminhão porque senão a empresa dele desce ladeira abaixo. Mas são pequenas empresas, com um, dois, três caminhões. Eu presencio empresas que têm 400, 500, 700, 1.500 caminhões, que obrigam seus motoristas a tocar durante a noite. É errado. Nunca ninguém na minha vida me disse: "Vai dormir ou levanta mais cedo." Só o meu pai. Ele dizia: "Amanhã vamos para a roça e vamos levantar mais cedo, porque a roça é longe." A gente ia.

É verdade que muitos caminhoneiros se drogam. Muitos se drogam. Eu posso falar que nunca tive um acidente, nunca provoquei um acidente na minha vida, nem os meus irmãos, porque temos responsabilidade ao volante.

Hoje, dirijo o caminhão mais pesado do Brasil, de transporte de grãos. Eu e os meus irmãos tocamos eles.

Quero lembrar as estradas do Mato Grosso. Eu convidei, tempos atrás, em um desabafo na Rádio Guaíba, de Porto Alegre - o Governo mandou tirar; não deixou colocar na internet -, o Ministro dos Transportes, o então, Ministro César Borges, para andar comigo nas estradas do Mato Grosso. Gente, há buracos maiores que um pneu, com meio metro de fundura! E os motoristas, despreparados. Despreparados!

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Senador Paim, só para acrescentar algo ao que ele está falando a respeito dos buracos: há poucos dias, o Governo do Estado mandou um caminhão para tampar alguns buracos. Mandou um caminhão de asfalto quente. Deu para tampar um buraco só! (*Risos.*)

O SR. HENRIQUE FELLAS - Então, fala-se da jornada de trabalho também. Nunca ninguém me controlou. Sei minha hora de levantar, minha hora de deitar.

Eu arrastei um comboio de caminhões durante anos. Eu e meus irmãos. Oito, nove, dez caminhões, sete, seis, com responsabilidade. Se há um motorista que tem sono, vamos dormir.

(*Soa a campanha.*)

O SR. HENRIQUE FELLAS - No anel viário, em Cuiabá, peguei fila no Trevo do Lagarto, para quem conhece, de 26 quilômetros, em média, e não foi por acidente, mas por buracos! Na ponte do Rio Cuiabá, ultrapassei a ponte e cheguei ao posto de um amigo em que os motoristas lá são bem recebidos. Não pagam pátio e nem banho, porque ele é nosso amigo. Posso falar o nome dele aqui?

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Deve.

O SR. HENRIQUE FELLAS - Aldo Locatelli.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Uma salva de palmas para o Aldo, que recebe os caminhoneiros! (*Palmas.*)

O SR. HENRIQUE FELLAS - Ele é amigo dos caminhoneiros.

Eu rodei 26 quilômetros durante um dia, das 6 horas da manhã às 6 horas da tarde, porque não há estradas. Se você mora no Mato Grosso, você é prova.

Mas quero concluir rapidamente, porque todo mundo quer falar um pouco.

Então, aqui, falo pela paralisação que nós tivemos agora, há 15 dias. Não foi nosso desejo. Acabaram os pneus, acabou o dinheiro, acabou o crédito. Os caminhões pararam porque não tinham mais créditos para fazer a manutenção devida nos caminhões.

O custo operacional de um caminhão, hoje, rodando, de 50 toneladas/carga, ultrapassa 110%. O que significa isso? Em um ano, tiraram todas as reservas que eles tinham, guardadas na poupança, para tentar uma melhora. Quem nos ouve? Ninguém! Tiveram que fazer essa parada para mostrar para o Governo que precisam nos atender; morreu gente!

Quantos acidentes acontecem por causa dos buracos? Muitas vezes eu vi estourarem pneus de automóveis em buracos - a visibilidade é pouca -, eles rodopiam e acabam morrendo embaixo de um caminhão.

O SR. NELSON ANTONIO SELAU - Aí dizem que o culpado é o caminhoneiro.

O SR. HENRIQUE FELLAS - É isso aí, bem lembrado.

Então, gente, o Governo tem que fazer a parte dele! O Governo tem que fazer a parte dele!

Aqui eu quero dizer para vocês: a minha família vive do caminhão. Meu pai é vivo, tem quase 87 anos, a minha mãe tem 84, e eles têm orgulho dos filhos que têm, porque todos trabalham com honestidade. Foi roubado o caminhão de um irmão meu no ano passado. Quatro meses depois levaram outro. Ele tinha quatro caminhões em sociedade com meu irmão Nenê, o último da família entre dez irmãos. O equipamento de carga dele, que ele comprou com dinheiro do BNDES, cujo percentual de dívida não me recordo agora, ainda está sendo pago - ele está pagando esse equipamento sem tê-lo, sem usá-lo!

Há outra coisa que quero colocar aqui para todo mundo sobre os pioneiros que arrancaram as riquezas de dentro do Mato Grosso e de Rondônia para trazer para os portos. Eu não quero me estender muito nos portos, depois alguém vai falar disso. Esses pioneiros, hoje - está lá na pastinha que vamos mostrar hoje para o Ministro dos Transportes -, estão vendo serem levados seus caminhões por Oficiais de Justiça porque não conseguem pagar as prestações.

Um homem de 67 anos, que tem uma frotinha de caminhões, falou para mim: "O que eu fiz dos meus 50 anos de trabalho? Eu paguei, paguei, paguei. Hoje não tenho mais nada. Eu cheguei ao fundo do poço. Eu não sei o que faço. Eu tenho um filho de 14 anos e não vou conseguir pagar a faculdade dele." É triste, gente, é muito triste!

Há outra coisa que eu quero colocar aqui. Lá no nosso querido Rio Grande, Paulo Paim, oito guaritas da Polícia Rodoviária e meia, por que meia? Porque a Polícia só vai lá na terça, na quinta, e no sábado um pouquinho, porque não tem viaturas, porque não tem homens. E as portas para os vagabundos se abriram! Eu não temo a Polícia, eu sou amigo dos policiais, e eles não precisam me fiscalizar, porque eu respeito, e muito, as leis - quem tem medo de polícia é bandido. E nós estamos com oito no Rio Grande - vão estar na pastinha também os lugares; e a meia também, eu já vou falar aqui: é Alegrete, lá no Rio Grande, eles vão duas ou três vezes por semana lá só.

Gente, nós não queríamos... O que aconteceu quinze dias atrás, eu não quero mais passar por isso, nem o meu filho, nem meus irmãos - acredito que ninguém. Atendam o que nós vamos botar lá no Ministério dos Transportes que nunca mais no País vai acontecer o que aconteceu 15 dias atrás.

Muito obrigado.

(*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, muito bem! Eu até dei um tempo maior porque senti que foi uma fala de coração, de alma, de sentimento, e realista, sem dourar a pílula.

Eu havia combinado que três iriam falar. Falaram três. Por mim, eu abria a palavra aqui para todos. Quem se inscreveu falou, quem não se inscreveu não falou. Mas como eu sou muito bonzinho, como dizem, os dois que levantaram a mão agora vão falar. Você e ele lá atrás. Pronto. Daí encerrou. (*Palmas.*)

O SR. DIEGO MENDES - Bom dia todos.

Meu nome é Diego e venho de Tabuleiro do Norte, Ceará. Hoje, há uma frota de quase 600 caminhões numa cidade de 30 mil habitantes.

Eu queria só enfatizar a questão da disparidade de frete que existe. Nós, do Nordeste, somos os mais prejudicados com isso. Hoje, há em torno de 100% a 120% de disparidade de frete. Para ser compreensível para todos, um número: saindo de Fortaleza para São Paulo, as transportadoras me repassam em torno de R\$4.500,00; saindo de São Paulo para Fortaleza, esse valor dobra, ficando em torno de R\$9.000,00. É a disparidade média, mas isso pode chegar a 120%. Entendam bem: é o mesmo percurso, é o mesmo profissional, são os mesmos pedágios, não há nenhuma isenção de óleo na ida ou na volta, é o mesmo óleo, o caminhão faz o mesmo percurso. Geralmente, de São Paulo, volta-se mais pesado, o que aumenta o consumo e aumenta o custo do quilômetro rodado. Então, é preciso ficar claro isso. A gente tira do frete de São Paulo para poder pagar, às vezes, parte da volta. É muito claro.

Outra questão que eu queria enfatizar também é a lei da ANTT. Eu sei que não é regra isto aí: primeiro se cria a lei, depois abre-se a infraestrutura. Como cumprir essa lei à risca? Se eu saio de Feira de Santana para chegar à divisa do meu Estado, eu levo oito horas, tendo de tirar isso na carreira, correndo da bala, porque não há um posto policial rodoviário. Como cumprir isso? Eu queria uma sugestão dos senhores. Não há um posto de Polícia Rodoviária Federal nesse percurso. É totalmente desassistido. Para a assistência entre Feira de Santana e Penaforte, só vai haver um posto lá no Pernambuco já, no Ibó.

O SR. FRANCISCO FRANCO CHAVES SOBRINHO - Chega a ter trecho de 150 quilômetros sem nenhum posto.

O SR. DIEGO MENDES - Sem nenhum posto.

Outra questão. A questão do pedágio é muito importante. Já existe a lei. Só que a lei tem uma brecha, e as transportadoras usam dessa brecha. Esse vale-pedágio só é repassado para a gente - pelo menos em Cumbica, que é uma área pedagiada - na primeira vez que se carrega lá. Existe uma brecha nessa lei que precisa ser revista. E esse sistema tem de ser ligado ao CIOT, que é um sistema muito importante também, para que esse vale-pedágio não caia na carta-frete, porque isso não é nosso custo, isso é lei, desde 2001, a Lei nº 10.209.

O SR. CARLOS ALBERTO LITTI DAHMER - CIOT para todos.

O SR. DIEGO MENDES - CIOT para todos.

Todas as transportadoras devem obedecer ao sistema.

O SR. JORGE BASTOS - Perfeito.

O SR. DIEGO MENDES - Amanhã, estarei na reunião como Ministro também e vou enfatizar mais algumas coisas.

Obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem.

O companheiro lá atrás, o último, daí volta para os painelistas, para cada um fazer suas considerações finais.

O SR. DAUTEIR J. RODRIGUES - Senador Paulo Paim, eu não vou ser demorado, não; vou ser breve.

O que o pessoal disse antes comprova para o senhor que, com essa categoria estando bem, ela tem condições de abaixar o custo do País. Essa categoria é extorquida desde a hora em que ela sai de casa.

O Dr. Jorge Bastos foi feliz em dizer que vai passar para as entidades sindicais de cada Estado os pontos de parada no País.

O Litti, no Rio Grande do Sul, já vende um mundo velho de óleo diesel diferente dos postos. A ANP foi lá e fechou o sindicato dele. Nós tínhamos conversado antes, e eu falei: "Litti, pode preparar que eles vão fechar a sua bomba". Pois foram lá e fecharam. Ele já tinha cooperativa pronta, que na cooperativa eles não podem mexer. A diferença é monstruosa entre o que o Litti passa para o autônomo em relação aos postos.

Dr. Jorge Bastos, é por isso que eu cobrei do senhor naquele dia no Ministério dos Transportes em relação às entidades sindicais com cooperativas administrarem esses pontos de parada no País. Com esses trabalhadores fazendo isso aí,

automaticamente vai chegar à mesa do brasileiro, porque o autônomo vai ganhar mais dinheiro, e, com o autônomo ganhando mais dinheiro, há condição de o Governo baixar os custos. Então, é por isso que nós estamos brigando. Litti, no dia da reunião lá, companheiro que nunca apareceu na introdução da Lei nº 12.619, agora, está lá representando o autônomo, falando que é o legítimo representante do autônomo. Manda contribuição sindical para o País inteiro, nunca passou uma câmara de ar para o autônomo, e falou: "Isto aqui é em troca do que você fez pela entidade".

Então, tem muito coisa, Senador Paulo Paim, que tem que ser revista urgentemente. Porque o caminhoneiro é extorquido em Mato Grosso, em Goiás, no Tocantins, no Rio Grande do Sul, por todo canto do País. Mas é porque a nossa categoria nunca fez o que está fazendo agora: se uniu e se deu as mãos para que realmente a coisa acontecesse. Tem lavagem de dinheiro, sim, no meio dos caminhoneiros, tem muita gente lavando dinheiro por conta da nossa desorganização, mas a partir de agora o senhor pode ter certeza de que vamos nos organizar, não só em Goiás, como no Brasil inteiro.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem. Muito bem.

Olha, foi muito boa a participação do plenário, dos cinco que usaram a palavra mostraram que conhecem o que é trecho, o que é andar nas estradas e a realidade.

Eu quero deixar bem claro aqui que também tenho o maior respeito por aqueles companheiros que têm posto de gasolina. Tenho uma relação excelente com eles.

Entendo o ponto de vista colocado aqui por um caminhoneiro que me disse o seguinte, eu nunca me esqueço - já usei a frase -: "Paim, caminhão parado para mim é prejuízo; andando é mais prejuízo ainda". Outro me perguntou: "Paim, como eu faço? Se eu paro na beira da estrada devido à carga horária" - e nós temos que ver como se faz isso -, "a polícia vem e diz que não posso. Se paro no posto, não posso. O que eu faço? Não tem parada, na beira da estrada não posso parar e no posto também não!". É que não há paradas. Então, vai ter que rodar. E se roda é multado porque entrou na linha do excesso. O que temos que fazer? É preciso - por isso bati palmas aqui, Dr. Jorge Bastos, quando o senhor falou - tocar os postos de parada, com estrutura para os caminhoneiros.

Neste período, enquanto os postos de parada não existem, o apelo que faço aqui aos meus amigos donos de postos de gasolina é que sejam tolerantes. Por exemplo, pode ser o critério que o Sr. Aldo citou aqui, que façam um carinho, um agrado ao caminhoneiro que está na estrada. Que digam: "Olha, eu vou te permitir ficar aqui, mas venha abastecer aqui". Podem trocar essas figurinhas enquanto não existem os postos de paradas que deveriam existir. Ou enquanto não existe uma cooperativa que possa montar os postos. Nós sabemos que o ideal é o posto de parada, mas sabemos que vai demorar um bocadinho ainda, não é, doutor? Não é do dia para a noite.

Então, nós temos que fazer um caminho de solidariedade entre os postos de gasolina, os caminhoneiros e as cooperativas, a fim de que possam tomar um banho, ir ao banheiro - o termo é esse mesmo -, tomar água. Esse é o apelo que fazemos.

Aqui foi levantado eu acho que pela senhora e pelo senhor também: "O Paim vem com essa história" - história no bom sentido -, "mas se aparecem 200 caminhoneiros no meu posto eles não entram". Não entram nem clientes, não é? Aí temos que fazer - como se diz? - um TAC, um Termo de Ajustamento de Conduta, quem é da área jurídica pode dizer, de forma tal que eles possam, nessa emergência, até que surjam os postos de parada, ter algum tipo de entendimento.

Vou agora para os "finalmentes" dos nossos convidados. E faço um apelo, sei que passaríamos o dia todo discutindo este tema, mas voltaremos em outras audiências, claro, quando vocês provocarem. Sempre digo que eu não invento audiência pública. Faço audiências às segundas e quintas-feiras pela manhã, toda semana. Na segunda-feira pela manhã e na quinta, por iniciativa minha ou dos Senadores, mas estou aqui junto. As audiências são provocadas pela sociedade. Esta audiência foi provocada pelos caminhoneiros e pela Fenacat, que insistiu muito para a realização desta audiência com o objetivo de, antes da reunião, dialogar um pouco com a sociedade brasileira, via TV Senado, pois hoje vocês falaram aqui para milhões de pessoas.

Vamos agora para as considerações finais. Na mesma sequência que começamos, porém vamos para a segunda Mesa.

Vou começar com o Nelson, para as suas considerações finais.

Peço que cada um fale no máximo por três minutos e que a Secretaria me passe a primeira lista.

Nelson, por favor.

O SR. NELSON ANTONIO SELAU - Quero relatar aqui a indagação de um caminhoneiro que me passou um *e-mail* referente à carta de frete. Empresas administradoras de cartões de frete estão - como é que vou citar aqui? - se aproveitando de taxas.

O caminhoneiro vai lá e carrega a carga, digamos, de R\$8 mil de frete. Cada vez que ele passa o cartão para retirar dinheiro do banco - Bradesco, Banco do Brasil, qualquer que for o banco -, ele vai pagar R\$8,00 para o saque. Então, teria que pôr uma taxa única de retirada. Enfim, se ele for retirar no caixa eletrônico, não vão sair os R\$8 mil de uma só vez. Então, que seja uma taxa única! Isto aqui é um abuso da administradora do cartão. Isto aqui deve ser falado amanhã na reunião.

Outra coisa que deve ser relatada também é a aposentadoria do caminhoneiro com 35 anos de trabalho. Qual é o caminhoneiro que aguenta trabalhar 35 anos na boleia de um caminhão? Trinta e cinco anos de carteira assinada? Essa idade deve ser reduzida para 25 anos, no meu ponto de vista. Isso também deve ser comentado amanhã.

Isso daí, pessoal. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Sr. Nelson. Parabéns por suas considerações, lembrando a importância de caminharmos... Já tínhamos no passado, não é? Todo motorista tinha direito a aposentadoria especial. E vocês sabem que muita gente se aposenta e, se tiver condições, toca sua vida assim mesmo. Mas a aposentadoria especial é um direito. Eu mesmo, como metalúrgico, se estivesse na fábrica ainda, poderia me aposentar com 25 anos de atividade, porque eu trabalhava em fundição, na forjaria também; consequentemente, poderia depois ter outras atividades, se assim o resolvesse. Mas é um direito. Quem trabalha em área insalubre, perigosa e penosa tem aposentadoria especial.

Passo agora a palavra para o Valdir de Souza Pestana, Presidente da Federação dos Trabalhadores Rodoviários do Estado de São Paulo.

O SR. VALDIR DE SOUZA PESTANA - Mais uma vez, Senador, eu insisto: em relação à ADIN, naqueles assuntos que são pertinentes aos trabalhadores com vínculo empregatício, nós vamos entrar. Não vai ter jeito, para nós é importante, porque nós entendemos que não é a lei do descanso, era a lei que salvava vidas. Para nós, isso não tinha preço. Nós colocamos aquelas 5 mil cruzeiras na porta do Congresso não foi à toa. Esse custo, Ministro, ainda continua para o Governo; consequentemente, vai para quem paga imposto pagar essa conta. Então, da nossa parte... São absurdas as mortes.

Agora, com relação aos pátios de descanso, vai ser difícil achar muito terreno.

Porto. Falou-se muito em porto. Alguém aqui conhece o "vira"? Quem é do autônomo conhece o "vira"? Sabem o que é o "vira"? Não? Sabe qual é a idade média? Tem Alfa rodando lá, tem FNM ainda rodando. Eu quero ver dar o financiamento para eles.

Questão do combustível, negócio interessante. Onde o Governo vai discutir o ICMS? Mato Grosso do Sul. Quem é do Mato Grosso do Sul? Qual é o valor do ICMS lá? Dezesete por cento? Quanto é o de São Paulo?

O SR. VLADIMIR LENIN DURÃO - Em Goiás é 25%.

O SR. VALDIR DE SOUZA PESTANA - Estranho: como é que vai acabar essa guerra?

Concessão de pedágio, eixo levantado. E vou perguntar ao Secretário, ao Ministro: como é que vão ficar agora os contratos com as concessionárias?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. VALDIR DE SOUZA PESTANA - Ah, vão ter que ser revistos. Quem vai pagar o pedágio de algum jeito? Eu aprendi uma coisa, isto eu aprendi: o Governo não tem dinheiro. O Governo arrecada dinheiro da gente. Então, isso não sai de graça. Como é que é feita a reengenharia, que eu gostaria que se discutisse na lei? Mas não foi feito isso. Todos os que estão aqui só dizem o seguinte: "É o Governo". Não é o Governo não, somos nós. Vai ter que ser por nós. Se o Governo não fizer o papel correto, do início ao final, não é só o meio, não é só o posto de gasolina. Quero ver você achar um terreno ali na boca do rodovial de quem vem do Paraná, eu quero ver achar terreno ali já. Tem muito é condomínio particular. Como é que faz o convênio?

O SR. NELSON ANTONIO SELAU - Para fazer praça de pedágio acham.

O SR. VALDIR DE SOUZA PESTANA - A praça é na estrada, está bonitinho, está na estrada! Está na estrada, a concessão está ali. Mas eu quero ver desapropriar o terreno e fazer. É como eu falo sobre o Porto de Santos.

E, olhem: tem que haver algumas discussões até maiores do que essa. Nós estamos aqui, um olhando a cara do outro, olhando o bolso, mas precisamos saber quais são os projetos futuros.

Nós teríamos de fazer pequenas e médias viagens, não longas viagens, longe da família. O trem estaria lá para fazer esse papel. Eu digo até para vocês que o trabalhador do porto não gosta de ver caminhoneiro. Sabem por quê? Vocês sabem

disso. Sabem ou não? Porque você arreia e cai na moega direto. Quando isso se dá no trem, a gente empurra o trem e ganha um dinheirinho lá no porto. Quem conhece o porto sabe o que eu estou falando.

Agora, quando eu falo para a parte do Governo, vou ali para o matinho, porque não tenho lugar para ir. Não vá, não, porque já está sujo o matinho, de tanto caminhão que é enfileirado ali, no canto da Alemoa. A estrutura ainda está muito precária. Agora, quando torno a dizer...

O meu companheiro ali colocou que ele perdeu o caminhão. Ele faz a jornada dele. Mas, se tiver de dar um jeitinho, o que é que você vai fazer? Você é responsável, mas o seu auxiliar, talvez, não seja responsável no futuro. Ele vai dar uma esticadinha, e essa esticadinha pode custar a vida dele e a de outras pessoas.

Então, quando nós discutimos a lei... Senador, o senhor sabe disto. Estou conversando com o Ministério Público aqui, ao meu lado. Não aguento mais a Dr^a Jaqueline e o Paulo Douglas me xingarem! Mas por quê? Nós não fomos para a rua para atrapalhar ninguém, mas a nossa ideia é ir para a rua. E, se nós tivermos de levar porrada de vocês, vai ser o mesmo caminho. Por quê? Aí vai doer no bolso de vocês também.

A gente não quer se matar nem quer que vocês se matem. Agora, como é que a gente vai construir isso a quatro mãos de novo, tudo de novo, Senador? Por quê? Eles precisam trabalhar, eles precisam de financiamento, eles precisam de seguro. Eles, como nós, precisam de local para descansar. E eles pagam a própria previdência deles.

A desoneração da folha não se discutiu na lei. É gozado! Discutiu-se o custo deles, mas a desoneração - desculpem-me por eu me alongar um pouquinho só - não há para se discutir! Senador, o senhor discutiu comigo, discutiu, discutiu. Nossos pares discutiram. Fizemos a lei perfeita! Ela foi perfeita! Agora, por que esse jabuti entrou? Por que não se discutiu isso em separado?

Fiquei com pena quando vi você dizendo que não ia matar uma família inteira quando o seu funcionário ou o seu irmão - acho que era o seu funcionário, na época, ou um auxiliar - tombou. Mas o Ministério Público já lhe avisou: cuidado! Imagina se seu funcionário morre! A sua conta seria impagável, porque ele ia ficar no seu pé lá, a Jaqueline ia fazer um laudo em que você, mesmo dependendo do Governo, ia ser culpado, porque alguém tem de pagar a conta.

Não conseguiram fazer um seguro comunitário, porque a Susep não deixa. Os grandes interesses, as grandes oligarquias, neste País, não estão permitindo vocês e nós fazermos isso!

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Eu estive com eles. É exatamente isso! Não deixam e não fazem!

O SR. VALDIR DE SOUZA DE PESTANA - Então, onde nós vamos discutir isso?

Agora, é como você falou: há empresas que têm mil carretas, mas que são bons patrões. Mas há aquele com três carretas que é dirigente sindical e que não faz mais nada. Sabia disso ou não? E é patrão, hem? Estou falando de dirigente sindical patrão, porque senão ele não estaria naquele local, não. Alguns viram até Senador.

Então, nesta hora, eu gostaria de olhar no olho do Governo e perguntar só uma coisinha: "Onde estávamos no dia da lei, no dia da sanção? O senhor nos viu lá ou não? O senhor viu a federação que eu represento ou não? Não!" O senhor viu lá a confederação onde há um velho de 96 anos? Não! Sabe quem estava lá ou não? Federação fantasma, confederação fantasma e autônomos parando a rodovia. Alguém se preocupou com as mortes e com a conta dos cinco mil que vão voltar para a rodovia ou não? Ninguém se preocupou com isso.

Este desabafo é feito para o Governo. Os caminhoneiros já o conhecem de cor, porque eles choram as vítimas, todos os anos, nas rodovias.

Então, da minha parte, como cidadão brasileiro, daquilo que me pega em relação... Se a minha confederação e as nossas federações não fizerem seu papel, vocês podem estar certos de que vamos encontrar vocês na rodovia. Mas a gente vai querer o apoio de vocês. Da parte do motorista celetista, nós vamos querer brigar, porque vamos proteger vocês mesmo! Não dá para morrer mais gente, não, nessas rodovias!

Desculpem-me!

Obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem!

Esse foi o Valdir de Souza de Pestana, Presidente da Federação dos Trabalhadores Rodoviários do Estado de São Paulo. Agora, falará o Procurador do Trabalho da 10^a Região, Dr. Adélio Justino Lucas.

O SR. ADÉLIO JUSTINO LUCAS - Senador, de fato, é até emocionante participar desta audiência pública, porque ela nos permite conhecer as realidades, não só aquelas que nos chegam, mas também aquelas que trazem aqui de forma viva, não aquelas só do papel.

Daí a nossa preocupação, concatenando as ideias no sentido de que a união da categoria dos motoristas, sejam eles autônomos ou celetistas, é fundamental para que se tenha um regime jurídico que venha a possibilitar segurança jurídica para que todos possam trabalhar e produzir neste País. Todos têm direito.

Volto aqui um pouquinho, se V. Ex^a me permitir, porque, no momento, eu não disse: a preocupação da mudança da lei é porque ela é tão maléfica, tão perniciosa que, naquilo que nós procuramos evitar que fosse incentivado, o pagamento do frete, seja por comissão, seja por tipo de carga, transporte ou distância, a lei nova veio e fez exatamente o contrário. Ela permitiu a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e da natureza do produto transportado. Veja só, naquilo que a gente procurou trazer de segurança nas estradas - segurança para o motorista, segurança para o autônomo, segurança para a sociedade -, a lei vem e autoriza exatamente a desconstrução dessa segurança.

Então, se houve algum equívoco, é preciso voltar ao ponto de origem e consertar. Essa concertação a que V. Ex^a se refere, precisa voltar também para os termos da lei, para a segurança do trabalho, tanto a do celetista quanto a dos autônomos.

Quero dizer uma coisa. O senhor veja que uma palavra muda tudo. A gente procurou, naquela ocasião, estabelecer aquilo que o termo da lei pudesse expressar. Veja só: na lei antiga, era proibida a remuneração, etc., se a remuneração ou o comissionamento comprometesse a segurança rodoviária de forma geral, dos usuários e de toda a rodovia. A nova lei vem e preocupa com uma parte física. Passa a preocupar com a segurança da rodovia. Veja só que teratologia! Preocupou-se com o terreno, com a rodovia, e não se preocupou com a segurança rodoviária. Então, vejam a que situação nós chegamos de desconstrução de uma lei.

Quero dizer que o Ministério Público se encontra sempre à disposição no sentido de mediar, construir e refazer todo o caminho que venha a ser um caminho legal da segurança jurídica para a Nação brasileira.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem. Esse foi o Sr. Adélio Justino Lucas, Procurador do Trabalho da 10ª Região.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Senador Paim, eu vou precisar sair agora e queria só ressaltar a importância disso, sobre o qual todo mundo já falou, e o debate ficou, como disse o representante do Ministério Público, Dr. Adélio, até emocionante.

Aqui ficou bem claro aquilo que eu havia dito no início. A complexidade é tamanha porque os interesses são conflitantes, e aumenta o desafio disso.

Quanto ao que foi falado sobre o sucateamento da Polícia Rodoviária Federal, isso é uma realidade. Em Mato Grosso, por exemplo, há poucas rodovias. Só recentemente, nos últimos oito meses, já foram fechados três postos. Isso deixa os caminhoneiros muito desassistidos porque, por vezes, os pátios da Polícia Rodoviária Federal são pontos precários, mas de mínima segurança para eles. Ali, há banheiros, há uma mínima estrutura.

Essa é uma preocupação porque é uma realidade. A Polícia Rodoviária Federal está sucateada, mas um tipo de sucateamento muito grave, que é o sucateamento do efetivo. Viaturas até há. Às vezes, há um posto da Polícia Rodoviária Federal, quatro viaturas e um policial. Essa é uma realidade muito complicada.

Sobre as estradas, o companheiro falou muito bem. O Senador Paim é testemunha - e eu venho batendo nesta tecla, mas parece que a tecla está colada - de que, no Mato Grosso, nós temos praticamente uma rodovia. Em algum momento, ela se parte em duas. Há alguns galhos ali. De ferrovias, temos um pedaço. Há ferrovias de pé quebrado ali.

Estamos torcendo. Estou indo insistentemente à Valec, para ver se a gente consegue a Fico, ali, em cima, e torcendo para que a malha, principalmente, de Mato Grosso melhore.

Eu imagino, eu imagino não, eu vejo ali o tanto que os caminhoneiros sofrem. Senador Paim, onde as rodovias se sobrepõem, a BR-163 e a BR-364, há um trecho de 200 quilômetros que, às vezes, o caminhoneiro demora seis, sete horas para fazê-lo, o que é um absurdo.

Nós temos um item que quero colocar para refletirmos - a ANTT, os órgãos do Governo -: nossas rodovias foram projetadas numa época em que nosso maior veículo era o famoso jacaré. Agora, a cada dia, eu entrei na Polícia Rodoviária Federal em 1994, quando estavam surgindo os bitrens, mas a cada dia eles crescem, de forma que às vezes você tem, num trecho de 100 metros, três ou quatro caminhões apenas: são 25 metros, 30 metros e crescendo - não cabe, estão virando trens sobre rodas. Então, dá para ver que a malha rodoviária não suporta, porque ela foi projetada para um peso muito menor. Pode-se argumentar que está distribuído, mas essas coisas a gente sabe que a nossa fiscalização no Brasil é precária, por isso é que existe esse negócio de dizer que a lei não pega. É precária. A Polícia Rodoviária Federal não deu conta de fiscalizar essa Lei do Trabalho por falta de efetivo. É uma lei maravilhosa, mas não há fiscalização.

A fiscalização de peso praticamente inexistente no País. Pelo menos em Mato Grosso é uma realidade. Nós temos algumas rodovias que têm fiscalização do peso, mas, em geral, não há. Então, Senador Paim, esses bitrens, que deveriam andar com 74 mil, andam com 100, cento e poucos. Já tive oportunidade de pegar caminhões que não são bitrens, mas os chamados DLS, com 90 mil quilos! Isso, quando contei para alguns companheiros, acharam que eu estava mentindo, mas é uma realidade isso. E as estradas vão criando fissuras, vem a chuva e dá-lhe buraco!

Então, ficam todos esses pontos. Ainda que eu creia que sejam temas para outro momento, podemos começar a refletir: sucateamento da PRF, que impacta na segurança, na falta de pontos de apoio. Quem roda em Mato Grosso sabe: o posto da Petrovina era um lugar que servia de amparo para aquele grande trecho, mas acabou de fechar, e assim acontece em muitos outros locais.

Muito obrigado, Sr. Presidente. Ficam aqui os meus parabéns a cada um que compareceu e a V. Ex^a, por ter tido essa maravilhosa ideia de discutirmos esses temas aqui.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Senador, pela colaboração que deu desde o início desta audiência pública.

Passamos a palavra agora, devido ao nosso tempo, à Dr^a Jaqueline Carrijo.

A SR^a JAQUELINE CARRIJO - Bem, só para esclarecer: Goiás, por exemplo, tem uma balança. A turma de Goiás, que está aí, está confirmando: só tem uma balança.

Reitero a pergunta: a quem interessa o excesso de peso, o excesso de velocidade, o excesso de jornada? Todas são condições de trabalho que adoecem e matam os trabalhadores. Com certeza, o trabalhador brasileiro não concorda em piorar suas condições de trabalho. São situações que violam o direito à vida, à dignidade, à liberdade. Com certeza, os trabalhadores não aceitam vida degradante e morte precoce. Então, é absurdo pensar que exista algum trabalhador brasileiro que concorde com isso. Por isso eu defendo a unidade entre vocês, motoristas profissionais, porque as causas são as mesmas, são idênticas.

Informo que a Auditoria Fiscal do Trabalho, a nossa categoria, não fará valer uma lei que é imoral, inconstitucional e antissocial, como essa que revogou a 12.719. Nós temos missões institucionais muito bem definidas, em tratados internacionais e pela Constituição, e regras, inclusive, nacionais também. É nosso dever prevenir adoecimento e morte. É nosso dever combater toda e qualquer forma de discriminação, situações que estamos vendo nessas relações de trabalho e comerciais. Ou seja, não vamos aplicar essas normas que são manifestamente ilegais. Por posição, não vamos participar dessa chacina que acontece nas estradas brasileiras. Somos contra.

Aproveito o gancho do Senador, que era da Polícia Rodoviária, quero também falar do sucateamento. Em função da falta de fiscalização, Senador, nenhuma norma que promova dignidades, que faça valer direitos humanos em qualquer relação neste País, vai ser aplicada se não houver fiscalizações.

Então, estou falando do sucateamento da fiscalização do trabalho, de todas as fiscalizações, do Ministério da Justiça, do Ministério da Saúde, do Ministério dos Transportes, e por aí vai.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Dr^a Jaqueline Carrijo. *(Palmas.)*

Passamos a palavra agora, pedindo brevidade a todos, ao Presidente da Federação Nacional das Associações de Caminhoneiros e Transportadores (Fenacat), Sr. Luiz Carlos Neves.

O SR. LUIZ CARLOS NEVES - Quero, mais uma vez, Senador, agradecer pelo apoio que o senhor tem dado a toda a categoria efetivamente. E quero falar que eu acho que há sim condições de nós lutarmos, como estamos fazendo, e criar um entendimento com o Governo e criar uma tabela referencial, sim. Nós precisamos disso. Acho que o transportador precisa disso. Acho que nós somos capazes de sentar e dialogar com o Governo. Agora, eu acredito na categoria que está aqui, nos sindicatos que estão presentes, que eles possam fazer isso. Porque antes tínhamos um monte de pelego aí só lutando por outras coisas. Agora, não. A categoria efetivamente vai lutar. Acho que dá para construir uma solução sim. Nós não podemos desacreditar que isso não vai chegar a nada. Nós temos que acreditar que a solução existe e que nós podemos criar a solução.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem. *(Palmas.)*

Luiz Carlos Neves, Presidente da Fenacat.

Concedo a palavra ao Luis Antonio Festivo, Diretor de Assunto Trabalhista da Nova Central, CNTT.

O SR. LUIS ANTONIO FESTINO - Este ano comemoraremos cinco anos da década sem acidentes. Vai haver reunião de ministros do mundo inteiro. Só que nós não estamos comemorando nada.

No final de 2013, nós criamos o Fórum Nacional em Defesa da Lei nº 12.619, oportunidade em que colocamos que eles juntam dinheiro enquanto as famílias juntam pedaços. Por menos acidente e mais vida.

Agora, lamentavelmente, eu vejo o Governo nesta Mesa chamando pra uma reunião amanhã, onde os verdadeiros representantes - não estou falando de quem está aqui - dos trabalhadores não estão participando, apesar de terem mandado notas técnicas para todos os Ministérios.

A história se repete, como foi na 12.619, onde mais de cinco milhões de trabalhadores foram esquecidos, porque a luta dos caminhoneiros é igual a nossa, na questão da vida, na questão da segurança, porque, se não tem ponto de parada para um caminhoneiro, também não tem para o trabalhador celetista. Esse ponto de parada, do jeito que fizeram, é segurança do trabalho. Ponto de parada também nas cidades para motoristas de ônibus, cobradores, cobradoras, em grandes cidades não têm um banheiro sequer; O transporte urbano, com motoristas que fazem viagens de uma hora, uma hora e meia, sem poder fazer suas necessidades, sequer se alimentar. E, lamentavelmente, o Governo não vai discutir isso amanhã. Vai discutir somente a reivindicação justa de vocês, na questão do frete, na questão do financiamento, mas a vida novamente foi esquecida pelo Governo Federal.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Este foi o Luis Antonio Festivo, da Nova Central Sindical dos Trabalhadores. *(Palmas.)*

Concedo a palavra ao Sr. Carlos Alberto Litti, Presidente do Sindicato de Transportador Autônomo de Carga de Ijuí (RS), Sinditac.

O SR. CARLOS ALBERTO LITTI DAHMER - Senador Paim, agradecer a oportunidade, não a primeira, mas as inúmeras que o senhor proporciona para que a sociedade, toda ela, consiga fazer a discussão, como foi aqui neste debate envolvendo os interessados e a sociedade lá na outra ponta, trazendo para cá.

Eu me sinto muito esperançoso, mas muito esperançoso mesmo, confiante de que, amanhã, na reunião do dia 10, embora ressalvadas as questões que os companheiros colocam, que não estão na pauta, que é uma pauta de vida, mas, numa pauta que também é de vida, de uma pauta econômica, devemos, levando tudo isso que vocês têm em consideração, mas, para o momento que está colocado, para a situação que também é sobreviver, trata-se de sobrevivência, porque também se morre pelas estradas, sim, mas se morre também se não colocarmos o pão na mesa. E a situação é quase de não ter o que colocar para a alimentação, se a gente não for fazendo melhorias. E nesse sentido, nós vamos ter propostas para amanhã, que é uma tabela mínima de frete por quilômetro rodado e que leve em consideração todos os custos: óleo diesel, salário, pneus, recapagem, pedágio, manutenção, óleo lubrificante, IPVA, seguro, depreciação, monitoramento, ou tudo aquilo que compõe o frete, para que o transportador possa saber que esse é o mínimo. Se ele for por menos que isso é a morte. É a morte não por acidente, mas é a morte por aquilo que a gente fala, ou seja, pela falência exatamente.

E aí acrescentar outros itens. Há várias planilhas por aí. Mas o mais importante para depois dessa produção é a fiscalização disso, porque não adianta a gente produzir a melhor tabela do mundo e não ter quem ponha isso em prática. E a gente tem duas sugestões para isso: uma que envolve a ANTT, que ela consiga, quando fizer o Ciot para todos, ter uma pauta mínima que não deixe que o Ciot seja gerado; a outra é nas Secretarias de Fazenda dos Estados, onde ela também tem uma pauta mínima para o transporte. E que ela não gere o conhecimento de transporte, porque vai bloquear esse custo mínimo. E uma terceira ainda é que se crie uma comissão tripartite ou da sociedade para que depois, quando houver o desacordo entre os embarcadores ou entre as empresas, que se tenha também onde reclamar: "Escuta, eu estou sentindo isso." E que essa comissão que vai estar com o Governo, com a ANTT, com os sindicatos e com os embarcadores resolva esse conflito momentâneo lá.

Então, eu acho que amanhã haverá uma grande atividade. Nós estamos nos reunindo, convocando também os companheiros para somarmos aqui e termos uma proposta clara, objetiva para resolver o problema.

E, mais uma vez, para o Senador de todos, dos caminhoneiros, dos negros, dos pobres, dos indigentes, da luta social, muito obrigado pelo convite. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Obrigado, Litti.

Carlos Alberto Litti, Sindicato dos Autônomos lá do Rio Grande, Sinditac.

Concedo a palavra ao Sr. Valdemar Raupp, Associação dos Proprietários de Caminhões de São José.

O SR. VALDEMAR HALN RAUPP - Senador Paulo Paim, quero agradecer mais uma vez pelo convite. Quero agradecer a todos os que vieram aqui e também dizer que a palavra do doutor é muito importante. É muito importante tudo o que a gente está exigindo. Tudo aquilo que ele falou eu não preciso nem falar, porque ele já falou. E outra coisa é a respeito da balança e pedágio. O que eu acho muito abuso com relação à balança é o seguinte: haver balança de trecho em trecho,

como temos. Aqui ela falou que não há. Mas para nós lá a cada 50 quilômetros, 100 quilômetros há uma balança. Eu acho isso um abuso. O que eu acho a respeito da balança é que deveria ser pelo peso bruto do caminhão e não por eixo, porque onde ele carrega, ele já sai com o peso na nota. Então, fiscalizando pela nota, eu acho que não precisaria existir esse abuso de balança. Então, devia haver uma fiscalização sobre a balança.

Outra coisa é o pedágio. Eu acho um abuso esse negócio de pedágio de a cada 30 quilômetros. Ele tem uma carreta, embalou a carreta e tem que parar para pagar o pedágio novamente? Eu acho que pedágio devia ser a cada 100 quilômetros e a um preço relativo por eixo. Há lugares em que há abuso sobre o pedágio.

Sobre a tabela de frete já foi comentado, a gente vai ver se resolve isso amanhã. Muitos falaram e eu respeito todas as vozes, todos que falaram.

Obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Sr. Valdemar Raupp, um dos líderes do movimento lá em Três Cachoeiras.

Agora passamos a palavra aos representantes do Governo.

Primeiro, com a palavra, o Dr. Marcelo Vinaud Prado, que fala aqui também pela ANTT.

O SR. MARCELO VINAUD PRADO - Obrigado, Senador.

Para concluir, a gente gostaria de colocar que a ANTT tem agenda positiva com todas as representações das categorias dos transportadores autônomos, da empresa. O Litti é frequentador assíduo lá, conosco. E temos orientação da diretoria para que isso sempre seja intensificado. Da mesma forma, também temos um trabalho colaborativo com o Ministério Público do Trabalho e também com o Sr. Paulo Douglas na parte de fiscalização, e nós estamos buscando mecanismos para que a lei seja fiscalizada, e que possamos fazer isso em conjunto.

Houve alterações significativas, nós concordamos, e que não estão ao encontro do que se esperava.

Mas, independentemente da lei que for ficar, nós vamos fazer o esforço que conseguirmos para poder fiscalizar, porque entendemos que o pior de tudo, além do acordo malfeito, é que, se não conseguirmos fiscalizar, ainda pode ser pior.

Então, seria isso.

(Palmas.)

O SR. JORGE BASTOS - Muito bem, Dr. Marcelo, que falou também pela ANTT.

Agora, fala o Diretor-Geral da ANTT, Dr. Jorge Bastos.

O SR. JORGE BASTOS - Senador, eu queria cumprimentar o senhor mais uma vez pela audiência que acho que foi de grande valia. Nós tivemos aqui a oportunidade de ouvir diversos setores do transporte de carga no Brasil.

Para mim, foram muito proveitosas. Estou levando as reivindicações que foram feitas, todas elas, para que nós amanhã possamos debater.

Eu queria convidar o Sr. Festino e o Sr. Pestana para que compareçam amanhã à reunião. Acho que é importante vocês colocarem isso amanhã lá para que possamos debater com todos. A reunião é aberta, não tem restrição à presença de ninguém.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Se você me permite, posso tomar um pouquinho da liberdade que você está me dando?

O SR. JORGE BASTOS - É lógico. Por favor, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Que os membros da Mesa que aqui falaram estejam automaticamente convidados.

O SR. JORGE BASTOS - Com certeza, estão todos convidados. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - O.K.. E sem prejuízo de outros que estarão lá com convite já feito.

O SR. JORGE BASTOS - Eu acho que temos de debater. Acho que o debate é bom para aprofundar as questões e tentarmos resolvê-las.

Fica aqui o convite e o pensamento de todos de que amanhã, com certeza, vamos sair com uma solução. Não vamos com a expectativa de que amanhã vamos resolver todos os problemas. Amanhã, vamos começar a resolver os problemas. Isso que é importante. Esse debate que vai, ao longo do tempo, melhorar a vida dos caminhoneiros. É isso que nós esperamos.

Não adianta chegarmos e também achar que amanhã vamos dar solução para tudo, não é, Senador? Amanhã, vai ser um debate. Vamos ter de conversar e debater para que possamos aprofundar e resolver os problemas.

Mais uma vez, muito obrigado a todos.

Espero que tenhamos, amanhã, um bom dia. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Dr. Jorge Bastos, Diretor da ANTT.

Se vocês permitirem, eu vou ler a cartinha de um caminhoneiro - e quem está aqui vai ver que vou colocar sempre no plural -, porque é uma cartinha simples, mas que mostra a importância deste movimento:

Exmº Sr. Senador Paulo Paim, nós, caminhoneiros, aqui do sudoeste de Minas Gerais, consideramos os senhores nossos irmãos caminhoneiros. Assim vemos, assim queremos que os Poderes constituídos cumpram esse papel. [Estou interpretando aqui, porque a cartinha é bem simples.]

Sempre acompanhamos, por incrível que pareça, pois alguns pensam que não, da boleia do caminhão ou pela TV os pronunciamentos que vocês fazem no Congresso.

Deus, quando dá a cruz, também nos ajuda a carregá-la, e os senhores têm esse compromisso para ajudar o caminhoneiro a carregar, cada um, a sua cruz.

Consideramos os senhores políticos de todos os tempos que reconhecem os reais problemas da nossa profissão, que são tantos. Aqui, no sudoeste de Minas Gerais, os caminhoneiros disseram que não vão parar, que estão acreditando muito no que os senhores estão dizendo [Olhe a confiança que eles estão depositando e a responsabilidade de todos nós], só que estamos preocupados [diz ele] com nossos irmãos, caminhoneiros do Sul e do Norte do País.

Tudo indica, como aqui foi denunciado, que está havendo abuso da polícia nas manifestações.

Aí ele diz:

Tenho um pedido que sempre tive vontade de fazer, mas só agora criei coragem: peço que o senhor crie uma equipe permanente, aí na Comissão de Direitos Humanos, para que essa acompanhe o trabalho dos caminhoneiros.

Não são poucos os relatos de caminhoneiros de abusos pesados das autoridades contra eles, em nosso País, colocando em risco até a colocando em risco até a vida dos caminhoneiros. [É aquela comissão que vocês estão montando já em parceria. A Comissão de Direitos Humanos pode estar junto.]

Sei [ele fala da reunião] que da reunião do dia 10 poucos caminhoneiros irão participar. [E é verdade que nem todos podem se deslocar, diz ele], pois esses não têm condições financeiras para irem até Brasília. Assim depositamos toda a nossa confiança para que vocês que estão aí nos representem e tentem resolver uma pequena parte dos nossos problemas.

Senador, se essas palavras chegarem até o senhor, desde já agradeço. Que Deus e Nossa Senhora Aparecida iluminem os seus passos e de todos aqueles que têm compromisso com essa causa.

Espero um dia poder quem sabe ir aí e conhecê-los pessoalmente.

Obrigado.

Um grande abraço.

Essa cartinha diz um pouco de tudo que foi dito aqui. *(Palmas.)*

Ele me liberou inclusive para dizer o seu nome: Marcelo Daher Grilo, caminhoneiro de Minas Gerais. Deixou também o seu telefone.

Encerramos com uma salva de palmas a todos os motoristas: de caminhão, de táxi, de ônibus, celetistas, autônomos. *(Palmas.)*

Está encerrada a reunião.

(Iniciada às 9 horas e 3 minutos, a reunião é encerrada às 13 horas.)