



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

REUNIÃO

25/04/2016 - 33ª - Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Declaro aberta a 33ª Reunião, Extraordinária, da Comissão Permanente de Direitos Humanos e Legislação Participativa do Senado Federal da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública, nos termos do Requerimento nº 15, de 2016, da CDH, de autoria deste Senador, para debater o Estatuto do Motorista. 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 poderão fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, link www.senado.leg.br/ecidadania, e do Alô Senado, através do nº 0800 61 2211.

Enquanto os convidados estão chegando, eu vou fazer uma pequena introdução sobre o tema de hoje e depois darei alguns avisos.

A audiência pública de hoje destina-se a debater o projeto do Estatuto do Motorista. Essa é uma categoria extremamente injustiçada no Brasil. Falar que os homens e as mulheres do volante são imprescindíveis ao nosso País é nada mais do que dizer o óbvio, ou seja, somente a verdade. Ainda assim, parece que a sociedade olha de lado quando confrontada com os problemas desses trabalhadores.

Por exemplo, há a aposentadoria especial, que eu entendo ser mais do que justa, não importa se autônoma ou não a atividade dele. Importa que são milhares e milhares de pessoas que dedicam a sua vida a transportar pessoas ou cargas. Por isso é mais do que justo que tenham a aposentadoria especial, em razão do serviço exaustivo que exercem.

Todos sabemos que os motoristas profissionais submetem-se a um regime de trabalho degradante. No dia a dia, os caminhoneiros, os motoristas de ônibus, os taxistas e outros condutores de cargas geralmente estão submetidos a longas jornadas de trabalho, com veículos muitas vezes danificados ou sem condições de segurança, com baixos salários, além de estarem submetidos à pressão do empregador e à situação precaríssima das vias de rodagem, entre outras tantas dificuldades.

Em 2008, apresentei um projeto de lei que visava prover a categoria de um amparo legislativo legal, específico. Trata-se do Projeto de Lei do Senado nº 271, de 2008, que regulamenta carga de trabalho e descanso, remuneração e segurança, capacitação e responsabilidades, aposentadoria especial, entre outros temas.

Esse é o Estatuto que nós aqui vamos debater. Claro que não era um projeto acabado, e nem essa era minha intenção. A minha intenção era apresentar uma lei e vê-la dialogando com aqueles que atuam na área, tanto empregados e empregadores como os empreendedores, na construção, como ocorreu em outros projetos, dos quais eu tive a alegria de participar.

E deu certo. Quando eu apresentei o Estatuto da Igualdade Racial, muitos diziam que era sonho. Hoje é lei. O Estatuto da Pessoa com Deficiência - "Ah, é sonho do Paim" - beneficia 45 milhões de pessoas. É lei. O Estatuto da Juventude, do qual fui relator, é lei. Poderíamos falar aqui da política do salário mínimo inflação mais PIB. "É sonho. Quem é que vai concordar?" É lei. Tiramos o salário mínimo de US\$60 para mais de US\$300. A lei dos autistas. Nós a iniciamos num debate em audiência pública. Hoje é lei. Por isso, eu entendo que podemos, sim, com a grandeza de homens e mulheres - e não com a posição daqueles que querem o poder pelo poder ou tirar vantagem por vantagem, como eu vejo hoje na

nossa política nacional -, ter um caminho comum, que busque uma saída positiva para aqueles que tanto fazem pelo País, aqueles que trabalham no volante. Enfim, vamos hoje aqui discutir amplamente essa questão.

Antes de convidar a Mesa, eu quero dar outro aviso: nós aprovamos, na semana passada, a realização de um ciclo de debates aqui sobre o momento atual. Vamos discutir economia, vamos discutir a situação do País, vamos discutir a questão do desemprego. Vamos nos reunir - já estava marcado para o dia 27 e seria no Petrônio Portela - em um grande evento, com a participação de mais de 700 líderes do País, para discutir a questão da Previdência.

Como a questão do *impeachment*, queiramos ou não, tomou conta do País - não vou dizer só do Congresso -, eu estou avisando que, no dia 27 - iria ser agora, na quarta-feira -, por decisão do Presidente da Casa - e eu entendo o Senador Renan Calheiros -, o Petrônio Portela vai ficar reservado somente para a imprensa. Já está prevista a presença lá - entre jornalistas, TV e rádio - de mais de 800 pessoas. O mundo todo virá para cá para acompanhar, pessoal. O Brasil é a nona economia do mundo. Já foi a oitava. Está entre a nona e a décima. E, quando há uma situação como essa, em que, queiramos ou não, a democracia é abalada... Não estou nem fazendo juízo de valor neste momento porque eu sei que este plenário é livre para que cada um tenha a sua opinião. A democracia está abalada e, é claro, para aqueles homens e mulheres, no mundo todo, que têm uma visão de que a democracia é o melhor sistema que a humanidade já inventou, quando ela está sendo abalada - e da forma que está sendo abalada -, a situação demanda que se fique acompanhando. Então, entendo e aviso aqui, oficialmente, a todas as entidades, que está suspenso o grande evento do dia 27. Havia mais de 40 entidades ajudando a organizar - centrais, confederações, entidades de servidores públicos, inclusive entidades vinculadas à área privada. O evento foi suspenso. Provavelmente só ocorrerá em julho devido a este momento pelo qual o Congresso passa.

E reafirmo que esta Comissão não vai se omitir. Por isso, faremos um ciclo de debates aqui nesta Comissão com o título "Democracia e Direitos Humanos", para que cada um venha aqui e debata sobre como está vendo a situação do País, que preocupa a todos.

Deixem-me só mostrar, na abertura, dois cenários para vocês. Então, neste momento, pessoal, claro, eu estou aqui falando não só para vocês. Estou falando para o Brasil todo, pela TV, pela Rádio e pela Agência Senado.

Temos dois cenários que poderão acontecer.

Cenário nº 1: admissibilidade - é grande a chance de passar até o dia 12. A Presidente é afastada e assume o atual Vice-Presidente da República. O que vai acontecer? A partir do momento em que ele assumir - pelo menos em minha avaliação - vai começar uma grande campanha no País pelas eleições já. E por que eu digo isso? É só pegar a pesquisa do Ibope que saiu ontem e diz o seguinte: 62% da população querem eleições já; 25% preferem que a Presidenta Dilma fique - estou só dando os resultados da pesquisa -, mas querem que ela mude todo o Ministério e toda a sua política de alianças; e 8%, somente 8%, concordam que Michel assuma.

Veja em que situação nós estamos. Essa opinião não é de nenhuma agência da CUT, do Dieese ou deste ou daquele segmento, é uma pesquisa Ibope que está sendo divulgada em todo o País.

O que eu percebo? A opinião pública quer mudanças radicais, e nós sabemos... Vimos que isso aconteceu em grande parte do mundo. Então, nós estaríamos em um clima de instabilidade enorme.

Mas vamos para o cenário nº 2 agora.

Cenário nº 2: não passa e, daqui a seis meses, a Presidenta Dilma volta. O Presidente da Câmara, que, queiramos ou não, capitaneou aquele circo... E parece que outra pesquisa mostra que a única unanimidade que há no País é contra o Eduardo Cunha. As pesquisas todas mostram isso, aí é unanimidade: é zero para ele e todo mundo pedindo para que ele saia. E ele capitaneou aquele *impeachment*. Daí ele já disse que, se a Presidenta voltar em seis meses, ele apresenta mais nove pedidos de *impeachment*, e ficaremos todo o ano de 2017 discutindo *impeachment*.

Esse é o cenário que se apresenta, pessoal.

Então, devido a isso é que, a partir desse requerimento por mim apresentado, um dia por semana provavelmente, já a partir desta quarta, nós vamos debater aqui democracia e direitos humanos. Cada um vai expressar o seu ponto de vista. O que não pode são os homens públicos, em um momento como este, se esconderem, enfiarem a cabeça na areia e darem a impressão de que nada é com eles. É conosco sim!

Para mim, o que está faltando neste momento neste País não são incendiários - incendiários há um monte para botar fogo. Está faltando estadista, está faltando homem de diálogo, estão faltando homens e mulheres que construam o bem comum, estão faltando aqueles... E eu digo para vocês que, se perguntassem para mim: "Paim, se a saída for eleições gerais, você coloca o seu mandato à disposição?" Pode escrever e gravar: eu já coloco à disposição hoje se isso for necessário para eleger um novo Congresso, um novo Presidente ou Vice.

Sei que essa proposta dificilmente caminhará em um Congresso que protagonizou aquele espetáculo ridículo que o Brasil e o mundo viram na Câmara dos Deputados. Não é preciso que eu diga, é a própria imprensa nacional e a imprensa internacional que estão perguntando "Esse é o Parlamento brasileiro?". Infelizmente é aquilo que está ali mesmo. É aquilo que vocês viram e eu vi também. Eu assisti a mais de 400 falarem, mais de 400: era minha mãe, meu pai, minha avó, meu papagaio, meu passarinho e, por isso, se votava daquela forma. A que pontos chegamos! E houve aquela senhora Deputada que disse que falava em nome do combate à corrupção: de manhã o marido foi preso pela Polícia Federal por se estar apropriando do dinheiro da própria prefeitura.

Por isso, pessoal, é que eu estou aqui justificando que esta Comissão vai fazer o debate sim. Todos serão convidados. Não faremos só olhando a Comissão, que é formada legitimamente, pois já estão convidados, estarão lá Parlamentares de todos os partidos para debater o *impeachment*.

Eu espero que no Senado seja diferente. O Senado é uma Casa de ex-presidentes da República, é uma Casa de ex-governadores, de ex-deputados federais, de ex-prefeitos. Todos os que estão aqui têm uma certa experiência na vida pública. Que ela não seja somente um instrumento para carimbar o que a Câmara - essa Câmara que está aí, vocês sabem muito bem - mandar para cá. Se fosse para fazer isso, não teria razão de existir o Senado da República.

As pesquisas, vocês ouviram, nós vimos e sabemos. O ciclo de debates não é aqui. Vai ser na próxima quarta-feira, e já informo que será convidada a OAB, a CNBB, o representante dos empresários, o dos trabalhadores. Qual a saída para a crise? Para onde nós vamos? O que nós queremos? Nós queremos que Eduardo Cunha seja o Vice-Presidente da República? Então, venha aqui e diga para o povo brasileiro. Eu não quero! Eu não quero! Quem quiser venha aqui e diga. Ou alguém quer uma solução grandiosa, à altura dos 210 milhões de brasileiros?

Faço essa introdução. Tentei ser o mais equilibrado possível. Todo mundo sabe a minha opinião e posição. Cada um aqui tem a sua opinião e posição, e eu respeito os que pensam diferente. Há alguns que não respeitam. Aqueles que pensam diferente pregam uma política de ódio. Temos que respeitar os que pensam diferente. E oxalá nós consigamos, juntos, construir uma grande saída para o nosso País. O povo brasileiro não merece isso que está sendo engendrado, que está sendo articulado neste momento em nosso País. Vamos torcer para que dê tudo certo.

Vamos entrar agora no mérito da reunião de hoje, já que falei, dei todos os avisos e fiz a introdução que me vi obrigado a fazer - em uma conjuntura como esta, o bom para mim seria ficar aqui e dizer: "Olha, eu não sei, vou ver o que vai acontecer". Não. Nós temos que apontar caminhos na busca de uma solução.

Convido, então, Luís Antonio Festino, assessor e líder, naturalmente - conheço-o há muitos e muitos anos -, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres. Seja bem-vindo, Luís Antonio Festino! (*Palmas.*)

Adélio Justino Lucas, Procurador Regional do Trabalho do Ministério Público do Trabalho (MPT), que está sempre conosco aqui participando de momentos como este, com posição também muito clara e muito firme. (*Palmas.*)

Convido Edmara Claudino, Diretora Executiva da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística. Seja bem-vinda! Ela está sempre aqui contribuindo. Não é a primeira vez que vem participar do debate. (*Palmas.*)

Convido Alexandre Muñoz Lopes de Oliveira, Superintendente de Serviços de Transporte de Passageiros da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que também já esteve conosco aqui, nunca se furtou ao debate. (*Palmas.*)

Convido Neori Tigrão, Presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga, que sempre tem tido uma postura também muito equilibrada. Ainda hoje de manhã veio mais cedo para conversar um pouco sobre este evento. (*Palmas.*)

Convido Marcos Bicalho dos Santos, Diretor Administrativo e Institucional da Associação Nacional de Transporte Urbano. Grande Marcos, seja bem-vindo - você que sempre tem colaborado com este debate. (*Palmas.*)

A partir deste momento nós entramos na nossa audiência oficial. Vamos ao debate.

Todos sabem que esta não é a primeira reunião. Só recapitulando: esta já deve ser a trigésima, no mínimo.

O Festino disse que vai fazer uma retrospectiva para aqueles que estão assistindo à TV Senado não pensarem que nós estamos puxando esse assunto lá do meio de outros, de tantos milhares que há, devido à crise. Nós nunca pararemos de discutir grandes causas, e a causa do motorista, do profissional do volante, é uma grande causa. Ela estará sempre na pauta do Congresso Nacional, se depender de nós todos que estamos aqui, até que o Estatuto vire realidade.

Luís Antonio Festino com a palavra.

O SR. LUIS ANTONIO FESTINO - Bom dia a todos.

Primeiro já agradeço, em nome do Sr. Omar e do Sr. Calixto, presidente da Nova Central, por mais este convite para uma discussão tão importante, que é a questão do motorista.

Estamos presentes hoje aqui com as federações de Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo, do Norte - deixe-me ver quem mais -, do Mato Grosso e do Rio Grande do Sul. Então, temos uma boa representação para uma segunda-feira, isso mostra o interesse que nós temos nessa discussão.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. LUIS ANTONIO FESTINO - No meio desta crise.

E temos também um representante dos taxistas, que não é filiado à federação, mas está aí representando os trabalhadores. Senador, eu fiz uma retrospectiva porque dá a impressão de que não foi feito nada, mas nós temos uma longa história aí, desde 2008. *(Pausa.)*

Então, o primeiro destaque que eu quero dar, que nós vamos discutir mais à frente, é que o Estatuto regula a atuação no mercado de trabalho. E com as duas leis que foram aprovadas depois... Uma regula a profissão, e a outra, o mercado de trabalho, e, por isso, a importância do Estatuto.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. LUIS ANTONIO FESTINO - Ele envolve toda a categoria, todo o setor.

A justificativa, o senhor já deu, mas é a questão da profissão.

E o que foi feito? Desde 13/10, quando foi lançado aqui o Estatuto - inclusive foi com a presença do...

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Só ajudar, não é? Eu quero aquela foto. Naquela foto eu estou bem magrinho, viu? *(Risos.)*

Passaram-se seis anos, e eu engordei. É aquela foto lá, olha.

O SR. LUIS ANTONIO FESTINO - Nós tivemos a presença do Zé Teodoro, que faleceu, presidente da federação de Minas, mas que foi um grande incentivador da discussão.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Uma salva de palmas para ele. *(Palmas.)*

O SR. LUIS ANTONIO FESTINO - Logo após a aprovação da Lei nº 13.103, nós terminamos também com uma audiência, que foi convocada aqui pela CDH, no dia 9/3/2015. Então foram dezoito audiências discutindo não especificamente só o Estatuto, mas o transporte e condições de trabalho no contexto do Estatuto. Foi o que foi feito aqui no Senado.

Além disso, o Estatuto foi discutido em nove Estados: Paraná, São Paulo, Mato Grosso, Rio Grande do Sul, Bahia, Minas Gerais - houve duas, uma em Belo Horizonte e outra em Uberlândia -, Amazonas, Pará e Rio de Janeiro.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. LUIS ANTONIO FESTINO - São Paulo é o segundo. Tivemos a presença no Rio de Janeiro do Líder do PMDB.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Ele esteve em todas, não?

O SR. LUIS ANTONIO FESTINO - Esteve em todas. O Líder do PMDB, Leonardo Picciani. Em São Paulo, o Senador Suplicy prestigiou. Só não esteve no Amazonas a Senadora Vanessa Grazziotin, que coordenou.

Além dessas dez audiências, tivemos dez reuniões específicas sobre o Estatuto e acabamos tirando um documento final. Esse documento, depois das duas leis aprovadas, acredito que temos que rediscutir, voltar e rediscutir com quem for o Relator, porque algumas coisas aqui ficarão defasadas.

E o que deu para perceber em todas essas audiências e, depois, com a aprovação das duas leis? Ficou bem claro quem somos, onde atuamos e quantos somos, o que era a grande divergência.

Então, no setor de carga, as empresas de transporte rodoviário de carga, transporte autônomo de carga, cooperativa de transporte rodoviário de carga e o transporte rodoviário diferenciado, que é toda a cadeia produtiva do setor de transporte, desde a indústria, comércio, serviço, construção, agricultura, movimentação de mercadoria, cultura, educação, lazer e todos os demais setores.

Nas empresas de transporte rodoviário de passageiros, o urbano, o semiurbano, o metropolitano, o interurbano, o transporte escolar, o transporte rural, o fretamento e o táxi, que hoje, além do automóvel, há a motocicleta - como também, no setor de carga, a motocicleta vem aumentando muito a sua participação.

A grande divergência.

Nós pedimos, no dia 13 de janeiro, uma informação para o Denatran sobre quantos motoristas tinham o art. 147 registrado em sua carteira. Isso foi pedido e, pela Lei da Transparência, eles teriam 20 dias para responder, mas até hoje não responderam. O Denatran - não sei por que - não quer informar quantos motoristas têm a profissão remunerada em sua carteira. Então, é uma situação bem estranha, e o Sr. Omar já está tomando algumas providências jurídicas para obter esse dado.

Comparando, hoje em dia, com a nossa frota, com a frota que circula, dá para perceber quanto é grande o setor. Então, nós estamos com 90 milhões de veículos; o número de ônibus, 590 mil; de micro-ônibus, 375. É uma parte pequena, mas a maior parte é de trabalhadores. Fora isso, há os taxistas, os motociclistas, que não entraram nesse cálculo.

A frota de caminhões está perto de 12 milhões - não só caminhões, mas veículos no transporte de cargas.

Também foi pauta do nosso pedido para o Denatran, com base no art. 96 do Código de Trânsito, a questão de onde estão esses veículos, se eles estão trabalhando profissionalmente ou não. Também não houve resposta do Denatran. É uma situação difícil quando se tenta fazer um projeto e não se sabe onde estão os trabalhadores.

A ANTT dá um informe de 2.342.000 caminhões registrados no Registro Nacional de Transporte de Carga. Isso, no mês passado. Então, os veículos são aqueles: caminhão leve, caminhão simples, camionetes, todos aqueles que atuam no setor.

Agora, a grande questão é a nossa discussão, que vem ajudar na elaboração de uma nova norma, com uma base mais estratégica, uma base com o conhecimento do que que é a cadeia produtiva. Só para se ter uma ideia: nos últimos 10 anos, nós tivemos a Lei 11.442, que trata do transporte rodoviário de carga por conta de terceiro; a 12.009, que trata do exercício da profissão do motociclista, do mototaxista na entrega de mercadoria e comunitária; a Lei 12.468, que trata da profissão de taxista; a Lei 12.668, que trata de condutores de ambulância. Essa aí foi embutida em uma medida provisória. Por isso ela só tem um artigo. Então, quanto a essa última, passou despercebida a sua aprovação.

O importante para o Estado do Motorista é o Sistema Nacional de Viação, aprovado em 2011, e a Lei de Modalidade do Transporte, que é a 12.587.

Estão pedindo aqui para verificar se há alguém da federação do Nordeste.

Não, né?

Tudo bem, Sérgio?

O Sérgio é da federação do Nordeste, que envolve vários Estados. Então, está presente aqui praticamente toda a nossa representação.

Aí nós temos o conflito. A Lei 12.619, que foi aprovada...

Vejam bem: aquela discussão que eu falei, do Estatuto, não incluiu as discussões que nós fizemos da Lei 12.619 aqui no Senado. Então, naquelas 18 audiências, não está inclusa toda aquela discussão que foi feita aqui. E foi feito um acordo com o setor patronal, ou seja, dos empresários, para tirar uma lei que não era tão consensual, mas conseguiu-se chegar a um denominador.

Para vocês terem uma ideia, os trabalhadores abriram mão da questão da aposentadoria especial, mas discutindo uma redução de jornada trabalho. Isso foi aprovado. Mas, em seguida, veio a Lei 13.103, no ano passado, que acabou desmontando tudo o que havia sido aprovado aqui no Senado, voltando à estaca zero ou piorando mais a situação.

Nesse meio tempo, houve muito pouca mobilização dos trabalhadores em si. Mas a Confederação e a Nova Central fizeram um manifesto pela implantação da Lei 12.609.

Infelizmente, nós só temos uma revista, que também foi feita pela Confederação, uma cartilha, que teve 500 mil tiragens, que é muito pouco para dois milhões de trabalhadores.

Tivemos esse debate. Ele foi internacional. Estivemos no Canadá, nos Estados Unidos, na Inglaterra, no Chile, no Paraguai, na Argentina e no Brasil. Todos os debates internacionais mostraram que o projeto nosso era viável e melhor do que o de muitos outros países.

Juridicamente, também muito pouco foi feito. Aí, estamos com dois livros feitos, patrocinados pela Confederação. De "O Motorista Profissional", um dos autores é o Dr. Edésio Passos, ex-Deputado Federal do Paraná, e há o "Motorista por Profissão", que vocês estão recebendo aí agora. Há mais dois livros lançados: um de uma Desembargadora do Paraná e mais um de São Paulo. Então, é muito pouca a discussão que foi feita sobre a lei.

Para o debate, temos de discutir a avaliação sobre a Lei nº 13.103 e o impacto na Lei nº 12.619. Essa discussão vai para o planejamento estratégico. Se o Estado não estiver presente, não vamos conseguir resolver problemas como a não existência de ponto de parada, de logística. O Estado tem de estar presente. E o Estado participou muito pouco dessa discussão.

Então, estamos defendendo aí o Plano Nacional de Logística e Transportes, que é do Governo Federal. Há um consenso.

Acredito que seria viável para o Estatuto um plano nacional e federativo, não apenas federal, porque não conseguimos atingir, com as duas leis, os Estados e os Municípios. Precisamos de um plano de Estado e não apenas de Governo, um plano multimodal envolvendo toda a cadeia logística - não conseguimos fazer esse entrosamento, mas acredito que hoje haja condições - e um processo de planejamento constante e participativo, que é isso que estamos fazendo agora.

Isso porque, no Brasil, além de todas essas categorias, há a questão da regionalização, a integração intermodal, a infraestrutura, os terminais de carga e descarga, pontos de apoio, renovação de frota e a restrição de circulação de veículos.

Um Município vai e restringe à circulação de veículo, mas sem um plano de logística para esse Município, e o que acontece são acidentes como esse de São Paulo, onde é proibida a circulação de caminhões durante o dia - dois caminhões bateram às 4 horas e 30 minutos da manhã porque estavam tentando passar rápido por São Paulo; os dois pegaram fogo e foi atingido um viaduto, que foi interditado. Então, essa é a falta de planejamento.

Nas questões do trabalho, temos aí as condições de trabalho. Inclusive, nesta semana, no dia 28, é o Dia Mundial das Vítimas de Acidente de Trabalho, e as Centrais Sindicais estão realizando um ato em Mariana, nos dias 26, 27 e 28 - a Nova Central também está participando na organização desse evento sobre as vítimas de acidente de trabalho. Os acidentes de trânsito, também com relação aos acidentes de trabalho.

A qualificação profissional, apesar das duas leis, uma de 2012 e outra de 2015, não foi discutida.

Há a questão da segurança e a questão que, hoje, está aumentando muito, que é a participação da mulher no setor.

Então, Senador, eu acredito que o que está ocorrendo na Câmara hoje é a discussão do marco regulatório do transporte rodoviário de cargas. Pelo que nós percebemos, mais uma vez trata-se da retirada de direitos. Não vou entrar em detalhes, porque é muito longo, mas acredito que o Estatuto pode se sobrepor à questão do marco rodoviário de cargas, porque ele engloba toda a categoria, todo aquele setor que eu havia mencionado.

Assim, Senador, agradeço mais uma vez pela participação e pelo interesse na discussão aqui no Senado. Esperamos que os Relatores que forem indicados aceitem também a discussão do que estamos apresentando.

Obrigado.

(Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Luís Antonio Festino, que fez uma retrospectiva e atualizou o momento falando sobre esse novo marco regulatório, que temos que saber trabalhar - pela importância do Estatuto, além do próprio marco.

De imediato, concedo a palavra a Adélio Justino Lucas, Procurador Regional do Trabalho do Ministério Público do Trabalho - MPT.

O SR. ADÉLIO JUSTINO LUCAS - Bom dia a todos.

O Ministério Público do Trabalho sempre se faz presente nestas discussões, principalmente por envolverem uma categoria de trabalhadores da ordem de 12 milhões em nível nacional, como já foi bem levantado pelo Festino.

A nossa preocupação aqui evidentemente está vinculada às condições de trabalho. É uma situação de repercussão geral, porque diz respeito aos acidentes de trabalho envolvendo os motoristas profissionais. Na verdade, essa preocupação é muito grande tendo em vista a repercussão que tem tanto para a família, para o trabalhador, para o empresariado, como também para o Estado de uma maneira em geral.

O Ministério Público do Trabalho participou de uma forma ativa na elaboração e nas discussões daquilo que fez gerar a Lei nº 12.619. Esta lei, evidentemente, como o Festino disse e todos já sabem, significou um avanço muito grande, apesar de diversas discussões terem sido abandonadas por parte dos trabalhadores, exatamente no sentido de tornar-se um pacto de forma a poder, num primeiro momento, dar pelo menos uma certidão de nascimento ao motorista profissional, à profissão dos motoristas.

Com o concurso da edição seguinte, sequencial, da Lei nº 13.103, evidentemente que também lutamos, mas de uma forma invertida, no sentido de manter a garantia e a preservação de alguns direitos dos trabalhadores que a Lei nº 12.619 previu.

Lamentamos de forma profunda esse retrocesso, mas acredito que agora essa nova visão, essa retomada de posicionamento aqui por V. Exª, Sr. Presidente, no sentido de viabilizar a nova discussão do Estatuto dos Motoristas, traz de uma maneira

mais integral, mais ampla e de uma forma mais conjunta, a retomada dessa discussão de forma a sobrepor qualquer outro tipo de posicionamento que possa não contemplar a categoria de trabalhadores, que é muito grande.

Então, o Ministério Público, escravo das leis aprovadas aqui nestas duas Casas, está pronto - e sempre pronto - a discutir, de forma conjunta com as classes trabalhadoras e com o empresariado, uma forma equilibrada de encontrar um ponto comum entre as situações.

Evidentemente, já discutimos que, para termos avanço, é preciso, em certos momentos, poder recuar, sempre observando as condições de trabalho desses motoristas, o que, para o Ministério Público, é muito importante, porque todos sabemos o quanto é importante regulamentar uma hora de trabalho, seus benefícios, seus descansos, tendo em vista minimizar, senão eliminar, os acidentes de trabalho que têm ocorrido no Brasil de forma geral, o que têm vitimado famílias inteiras e trazido prejuízos produtivos para a Nação.

Então, o Ministério Público está aqui, Sr. Presidente, mais uma vez imbuído e vinculado à possibilidade de sempre discutir com as categorias aquilo que é bom para os trabalhadores, é bom para o País e é bom para o empresariado de uma forma progressista, de uma forma que avance sem destruir qualquer situação que possa causar impacto no empresariado, mas sempre observando o lado também, e em especial, do trabalhador, tendo em vista que as situações se conflitam com as Leis nºs 12.619 e 13.103.

O Ministério Público vê com bons olhos, evidentemente com algumas adaptações futuras, esse projeto de lei do Senado no que diz respeito ao Estatuto do Motorista, tendo em vista as incursões trazidas nele e as repercussões pelas duas leis aqui referidas.

Sr. Presidente, continuo aqui mais para ouvir os debates no sentido também de melhor colher dados.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Procurador do Ministério Público do Trabalho, Dr. Adélio Justino, que, mais uma vez, se coloca à disposição dos profissionais para encontrarmos o melhor caminho na construção do Estatuto.

Passamos a palavra à Diretora Executiva da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística, Sr^a Edmara Claudino.

A SR^a EDMARA CLAUDINO - Bom dia, Senador. Bom dia, demais participantes desta audiência pública.

Primeiramente, gostaríamos de agradecer o convite para participar desse debate de tamanha importância para o nosso setor. Sabemos que este projeto tramitará em outras comissões, e a NTC não se furtará de estar presente para encontrarmos um caminho que contemple essas reivindicações da categoria. Queremos dizer também da nossa preocupação com a falta de infraestrutura, políticas públicas do transporte em geral - só os dois lados aqui talvez não sejam suficientes para acabar com todos esses problemas.

Ratificando o que disseram os colegas que me antecederam, quero dizer, Dr. Adélio, que o senhor foi de grande importância na elaboração da Lei nº 12.619, atuou com isenção, e chegamos onde podíamos chegar. Não foi o melhor texto? Não. Precisa de aperfeiçoamento? Sim. E a NTC estará aqui, de mãos dadas com a categoria dos motoristas, para debater, discutir e ver onde podemos melhorar essas redações.

Como o Festino falou, o marco regulatório está lá na Câmara. Pode estar aqui também, pode-se juntar todas essas matérias e promover um grande debate, Senador, no sentido de ter um texto possível. Não adianta fazer uma norma legal que seja impraticável, não resolverá o nosso problema.

Portanto, Festino, a nossa proposta é o diálogo, como sempre foi. Caminhamos juntos - Dr. Adélio está aqui, o senhor que foi o mediador -, e teremos o Congresso Nacional como nosso mediador, imparcial. O senhor pode mediar esse debate, acreditamos nisso.

Realmente, as legislações carecem de aperfeiçoamento, tanto para o empresário como para o trabalhador. Não é o que pretendíamos, mas foi o que foi possível no momento. De qualquer forma, queremos realmente mudanças. Queremos ser ouvidos e que o Congresso seja o mediador de uma proposta que seja efetiva, que possa realmente ser executada olhando os dois lados.

Nosso muito obrigada, estaremos aqui à disposição. Quando o senhor precisar, chame os empresários do transporte rodoviário de cargas. Estaremos a postos.

Muito obrigada. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, ouvimos a Diretora Executiva da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística, Sr^a Edmara Claudino, que dá uma bela contribuição.

Acredito nisto: no diálogo, no entendimento, na concertação. Se um setor ou outro quiser colocar tudo aquilo que acha ideal, não chegamos a lugar nenhum. Alguém já disse que, entre o ideal, o ótimo e o bom, quero ficar com o bom, porque esse é fácil; o ideal e o ótimo, vou perseguir sempre, mas o bom é o caminho.

Agradeço a contribuição por parte dos empresários na perspectiva de construir um Estatuto que seja bom para todos.

De imediato, Dr. Alexandre Muñoz Lopes de Oliveira, Superintendente do Serviço de Transporte de Passageiros da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT).

Diga-se que a ANTT nunca se furtou ao debate, sempre que convidada aqui esteve com seus representantes dando o seu ponto de vista e contribuindo para que avançássemos.

Seja bem-vindo.

O SR. ALEXANDRE MUÑOZ LOPES DE OLIVEIRA - Obrigado.

Agradeço, nobre Senador, por esta oportunidade. Acho que é importante este diálogo para que realmente cheguemos ao equilíbrio para conseguir atender todos os anseios.

Com relação ao transporte, principalmente o de passageiros, para ter um dimensionamento: temos hoje, no âmbito do transporte interestadual e internacional, pouco mais de 70 mil motoristas habilitados a fazer o serviço na Agência, com o cadastro de cerca de 32 mil veículos.

É importante ressaltar algo que recentemente se viu numa discussão que houve na Câmara dos Deputados: hoje é admitido o transporte interestadual com veículo do tipo micro-ônibus. Com isso, houve um acréscimo na quantidade de veículos e, conseqüentemente, na quantidade de trabalhadores, motoristas que operam esse serviço, e até de uma forma diferente. Portanto, acho que esses aspectos devem ser levados em consideração nessas adequações, principalmente porque, no âmbito do transporte rodoviário de passageiros, existem características muito distintas dentro do próprio serviço. Como foi apresentado lá, os serviços de fretamento, regular e urbano, são muito distintos em sua forma de operação, de emprego dos motoristas e até mesmo em sua capacitação.

Acho que essas diferenciações devem ficar muito claras para que sejam evitados prejuízos de uma parte ou de outra advindos de uma regra única.

Só a título de esclarecimento: o transporte regular possui um esquema operacional hoje obrigatoriamente incluído na Agência, com todos os pontos de parada, de descanso e de troca dos motoristas. E as empresas de transporte regular possuem uma infraestrutura para dar as condições ao motorista de fazer a sua jornada da forma mais adequada possível.

Já o serviço de fretamento, em geral, não possui esses pontos de apoio pelas características do próprio serviço. Então, em viagens mais distantes, há a necessidade da dupla de motoristas e de outras intervenções.

Totalmente diferentes são os serviços urbanos. Como exemplo, há o que nós cuidamos aqui, do entorno de Brasília, que tem características totalmente distintas. Nele os motoristas, muitas vezes, possuem uma jornada inteira, mas a hora de trabalho deles não é completa. Eles têm uma grande demanda pela manhã. Durante o dia, os motoristas praticamente não rodam, porque não há movimento de passageiros para o entorno durante o dia. Ao final da tarde eles fazem novamente esse percurso de volta. Então, é necessário estar atento a esses pontos para evitarmos distorções que prejudiquem a operação e principalmente os usuários do transporte de passageiros. Muitas vezes criamos alguma regra aqui pensando "Ah, não, isso aqui vai ser melhor para o trabalhador", mas não vemos o outro lado, principalmente no transporte de passageiros, que são os reais beneficiários desse serviço.

Eu venho destacar aqui também que nós tivemos uma discussão, desde 2008, com a CNTT, principalmente quando estava na época da licitação. Hoje, não existe mais a licitação. Nós estamos concretizando uma fase final de autorização dos serviços. Acho que isso também vai trazer algumas mudanças no setor. Esperamos trazer um profissionalismo maior às empresas operadoras para que garantam as condições de trabalho. Associado a isso, nós estamos implementando, a partir do segundo semestre, efetivamente funcionando no ano que vem, um sistema de monitoramento de todo o transporte interestadual e internacional de passageiros. Esse sistema de monitoramento vai nos trazer subsídios para acompanhar também essas questões dos motoristas.

Lembrando - eu gosto, às vezes, de reforçar - que a Agência tem de participar, tem de entender, de contribuir para conseguir as melhores medidas para o trabalhador, para os passageiros e também para os empresários. Mas só lembrando que o foco principal da Agência é a questão do transporte e não as questões trabalhistas. Eu sei que às vezes há um limiar que é difícil de se achar, qual seja, até onde vai uma questão e até onde vai a outra, porque as questões trabalhistas acabam envolvendo as questões de segurança e isso nos afeta muito. Mas acho que temos de tomar cuidado para não acabar entrando em

um mérito que não é da Agência, mas, sim, de outros órgãos, apesar de que a Agência hoje, principalmente tendo esse sistema, terá todas as informações e nós estamos dispostos ao fornecê-las a todos os interessados, para que contribuam tanto nos estudos, como no acompanhamento e na fiscalização do dia a dia, porque acho que isso é o principal. Às vezes, temos um regulamento que está excelente, mas que, na prática, não é aplicado. É isso que devemos observar de uma forma muito clara.

E me veio à cabeça aqui, principalmente, questão de fretamento. E, principalmente com a inclusão dos micro-ônibus, precisamos dar especial atenção à questão de motoristas *freelancer*. Hoje é vedado, mas nós sabemos que muitas vezes acontece essa prática, principalmente para períodos de pico, em que a empresa não vai manter esse motorista o tempo todo e vai querer atender só em determinados períodos.

Então, acho que nós teríamos que adentrar também para disciplinar isso, para fazer uma regulamentação dessa questão, de forma a contemplar e não prejudicar nem o setor, nem os motoristas, nem os empresários. Acho que esse é o foco principal a que deveríamos dar continuidade nesse avanço que estamos tendo em tudo que se conseguiu até hoje. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Dr. Alexandre Muñoz Lopes de Oliveira, Superintendente de Serviços de Transporte de Passageiros da Agência Nacional de Transportes Terrestres, dando a sua contribuição para avançarmos para melhorar a vida desses profissionais.

Neori Tigrão, Presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga, com a palavra.

O SR. NEORI TIGRÃO - Bom dia, Senador Paim. Bom dia a todas as lideranças do setor de transportes que se encontram aqui, principalmente nesta Mesa.

Falando em nome dos caminhoneiros autônomos, quero também agradecer a presença do Litti, que representa os caminhoneiros autônomos do Rio Grande do Sul.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Lá da minha região! Bem-vindo, Litti.

O SR. NEORI TIGRÃO - Quero dizer a vocês, companheiros presentes, que, primeiro, nós temos de ser muito gratos de estarmos aqui hoje, sentados nesta Mesa, com um projeto praticamente na mão. E, quando vamos ver a lealdade do Senador Paulo Paim, a grande preocupação, neste momento, não é só o setor de transportes, e, sim, o nosso País. E vemos que o Senador abre mão do seu próprio mandato em benefício do povo brasileiro, dizendo que, se for necessária uma nova eleição para trazer melhores condições à nossa população, ele está disposto. Isso é importantíssimo! É da seriedade e da transparência que o Brasil está precisando.

Quem sabe se as nossas divergências nos planos, nas lutas, nos projetos por que nós tanto trabalhamos juntos, e tivemos divergências para chegar ao consenso do nosso projeto de lei... Mas quando nós, representantes dos autônomos, tivemos oportunidade de entrar nesta Casa e de estar sentados aqui, com a CNT, as confederações, o Ministério Público, com as pessoas mais importantes que podem nos ajudar? E é por isso que nós estamos aqui. Nós estamos aqui e precisamos ser homens sábios.

Eu vejo o Sr. Omar sentado ali. É uma excelência! É uma pessoa que sabe o que quer e o que é bom para o setor de transportes. Assim, temos de nos espelhar em homens inteligentes. Este País precisa de gente séria e honesta. E o Paim falou que quem tem conta para pagar tem de pagar e que quem faz as coisas erradas é cúmplice do seu erro. É assim que nós queremos trabalhar aqui, hoje e daqui para frente, em cima de um projeto para trazer benefícios para o caminhoneiro, para a caminhoneira. Nós somos uma das categorias mais importantes para o desenvolvimento do nosso País.

Muitas vezes, nós não temos o valor que merecemos, mas este Brasil depende do caminhoneiro, este Brasil precisa da família caminhoneiro. Nós temos de encontrar aqui, Senador Paim, soluções para ajudar esse homem que deixa a família em casa e dorme na cabine do caminhão.

Nós estamos preocupados com a segurança das nossas rodovias, mas estamos ajudando a destruí-las. Infelizmente - perdoem-me os grandes empresários -, nós, às vezes, temos a mentalidade de querer carregar peso para ganhar dinheiro e destruimos as nossas rodovias, as pontes.

Eu convoco o Ministério Público. Nós precisamos trabalhar em cima da segurança. Esses rodotrens não poderiam andar à noite, e realmente deveria ter sido dado um basta à sua fabricação. O maior caminhão produzido neste País deveria ser o bitrem, porque, muitas vezes, o rodotrem tem que desengatar as carretas para terminar o serviço.

De repente, na comissão dos empregados, excede-se a carga horária pelas dificuldades que nós encontramos. O frete é baseado no grande caminhão, e o caminhoneiro autônomo, nós que representamos os pequenos, muitas vezes, não alcançamos.

Mas nós estamos aqui hoje, junto com a maior liderança que vejo do setor de transporte. Nós precisamos, realmente - este é um objetivo do Senador Paim desde 2008 -, que a nossa categoria seja reconhecida como categoria especial e também precisamos da nossa aposentadoria. Que seja devolvida ao caminhoneiro uma lei que existia anteriormente, para que ele se aposente aos 25 anos de trabalho, porque, nesse período, muitas vezes, a sua esposa cria os seus filhos e, às vezes, durante 30, 40, 60 dias, ele não chega a sua casa. Às vezes, não dá para parar duas horas, três horas. Nós temos que discutir sobre as divergências e temos que encontrar soluções.

Quem sabe esse caminhoneiro aposentado pudesse fazer um bico, uma hora extra para melhorar o sustento da sua família. Nós precisamos valorizar o bom caminhoneiro, o caminhoneiro que luta, que trabalha, que quer ver o seu filho com diploma na mão, que quer dar a ele faculdade, que quer renovar a frota. Nós não conseguimos renovar a frota do caminhoneiro autônomo no Procaminhoneiro. Praticamente, ficou específico para os grandes empresários, que chegaram a pegar 200, 300, 500 caminhões. Mas o caminhoneiro autônomo não conseguiu pegar um.

Então, Paim, nós estamos trabalhando em cima de um novo recadastramento com base no CPF. Uma vez eu pedi que houvesse, no máximo, dez caminhões para o empresário, e um Deputado falou: "O senhor não tem mandato. Nós vamos liberar para quem quiser comprar, porque nós temos o apoio dos empresários". Então, isso fica difícil. Isso dói para a gente que trabalha. E só dá valor a um copo de água quem passou pelo deserto, quem sabe o que é trabalhar. Eu falo aqui o que o caminhoneiro fala o dia inteiro para mim no sindicato. Eles estão clamando por ajuda, clamando por apoio, Festino. A situação está difícil no Brasil e, no setor de transporte, está pior.

Agora, nós temos condições de incrementar o setor, de melhorar, de trazer benefício. Nós, homens sábios, deveríamos sentar e tirar as nossas divergências ou tirar o eu e dizer: "Nós queremos ajudar os caminhoneiros e nós precisamos". Trabalhamos muito a respeito da nova lei, trabalhei muito, mas infelizmente a nossa estrutura não foi criada.

O caminhoneiro hoje não tem o ponto de apoio, não tem o ponto de parada. Falta dinheiro para o Governo Federal, para o Governo do Estado. Nós precisamos vincular o sindicato e as federações ao Governo Federal, ao BNDES e, urgentemente, iniciar essas obras para trazer estrutura para o caminhoneiro descansar. Precisamos fazer isso. O País está precisando, e o caminhoneiro precisa disso.

Nós também queremos dizer ao setor sobre a renovação da frota, de que eu falei, e o art. 7º da lei, que seria para nós analisarmos friamente a fabricação dos novos caminhões, as mudanças. Que essas mudanças, cada vez que acontecerem, Paim, passem pelo Ministério Público Federal do Trabalho, passem pelo Senado, pelo grupo de trabalho e pelo fórum, qualquer mudança. É preciso ver se, realmente, essa mudança é de interesse para a economia do País ou se é de interesse para grandes grupos.

Eu acho que chegou o momento. Este é o momento. No momento da crise, da dificuldade, ou nós nadamos, ou nós vamos morrer afogados, gente. Eu estou aqui como um soldado para enfrentar a guerra. Estou pronto para ajudar o setor de transportes que está naufragado em uma grande crise. E é neste momento que os homens sábios têm de agir.

E, para finalizar, Paim,...

(Soa a campainha.)

O SR. NEORI TIGRÃO - ...aquele projeto de que eu já falei contigo uma vez, eu quero pôr aqui para o Ministério Público me ajudar, de repente, dizendo assim: o nosso trabalho vale ouro, mas a nossa vida não há dinheiro que pague. Paz na estrada. Mais vida, menos droga.

O que precisarem do nosso sindicato, do nosso trabalho, da minha pessoa, nós estamos prontos para somar juntos e construir um grande Brasil, de um povo inteligente, de um povo trabalhador. E dizer para vocês que não fomos nós quem colocamos o País nesta situação; não foi o povo trabalhador. Mas infelizmente existe, como o nosso Senador falou, uma classe política que só pensa no interesse próprio e que briga e faz de tudo pelo poder. E nós só sabemos trabalhar e vamos continuar trabalhando.

Meu abraço e um bom dia a vocês. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, belo pronunciamento, Neori Tigrão, Presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga, que também aponta caminhos e enfatiza a importância da aposentadoria especial, tema que unifica todos nós, com certeza absoluta, e aponta outros passos que poderemos dar e que serão fruto do resultado final desta audiência pública.

Passo a palavra, agora, para Marcos Bicalho dos Santos, Diretor Administrativo e Institucional da Associação Nacional do Transporte Urbano (NTU).

O SR. MARCOS BICALHO DOS SANTOS - Bom dia, Sr. Senador Paulo Paim, Presidente da Comissão de Direitos Humanos e Participação Legislativa. Bom dia a todos os participantes desta audiência pública.

Gostaria, em primeiro lugar, de agradecer esta oportunidade de estarmos aqui participando desse debate. A NTU é uma entidade que representa as empresas operadoras de ônibus urbanos e de caráter urbano em todo País. É um setor forte, pujante e que emprega mais de 200 mil motoristas diretamente em suas mais de 2 mil empresas. Essa entidade vem participando ativamente das discussões legislativas que ocorrem nesta Casa e na Câmara dos Deputados, contribuindo no que for possível para esse diálogo.

Lembro que, na Lei nº 12.619, tivemos oportunidade de um amplo debate, juntamente com a classe trabalhadora, o que permitiu avançar de maneira bastante expressiva nas relações de trabalho e nas condições de trabalho desse setor muito importante para a economia brasileira. Tal fato não aconteceu com o mesmo vigor na Lei nº 13.103, e, hoje, enfrentamos alguns problemas com essa legislação. Somos parceiros dos trabalhadores na solução, por exemplo, da questão do exame toxicológico, que está preocupando a todos, e estamos buscando soluções para enfrentar esta questão.

A NTU, então, desde já, Senador, coloca-se à disposição para essa nova rodada. Lembro que temos uma nova legislação e vamos precisar compatibilizar.

Fizemos um levantamento recente de projetos de lei que estão tramitando no Congresso Nacional. Somente com referência a motoristas, existem mais de 45 projetos de lei em tramitação, hoje, nas duas Casas, Senado e Câmara. Acho que é uma oportunidade para aproveitarmos esse conteúdo que existe e tentarmos avançar em uma legislação que aborde de forma bastante ampla todas essas questões que envolvem a profissão de motorista profissional no Brasil.

Vemos com preocupação que, no meio dessa crise econômica, algumas mudanças estruturais estão sendo discutidas e que podem avançar. Trata-se da questão trabalhista e da questão previdenciária. Acho que é o momento para aproveitar e debater esta questão específica do setor de transporte. Considero que uma das questões mais importantes em que deveríamos avançar seria realmente com referência às condições de trabalho. O setor de transporte urbano se preocupa com isso. Temos de avançar nessa situação e tentar envolver nesse processo de discussão os governos, tanto federal quanto estadual e municipal, que estão muito distantes para ajudar na solução dessas questões.

Lembro, Senador, no caso específico de transporte urbano, um problema que é pequeno, mas que representa uma grande dor de cabeça para nós.

A legislação trabalhista obriga que, nos pontos finais das linhas de ônibus, nós tenhamos instalações sanitárias e refeitórios para possibilitar o atendimento dos trabalhadores. E quando vamos procurar as prefeituras para viabilizar a instalação de sanitários nesses pontos finais, nós não conseguimos avançar. Nós temos um serviço público que é especificado na maioria dos casos pelas prefeituras, mas, na realidade, nós não conseguimos cumprir a legislação, porque a própria prefeitura não dá os elementos necessários para trabalharmos.

No caso do transporte público urbano, há uma outra questão importante: em outubro do ano passado, nós tivemos a aprovação da PEC da Deputada Erundina, que transformou o transporte público em um direito social, e isso, evidentemente, vai trazer uma série de demandas da sociedade em cima desse serviço público, e nós temos que estar preparados para atendê-lo.

Acho que essa questão da qualidade das condições de trabalho precisa ser abordada de forma bastante enfática nessa lei. Acho que é por aí que vamos conseguir vencer alguns obstáculos que hoje existem e que prejudicam a saúde e a segurança do trabalhador.

Nós estamos à disposição para reiniciar esse processo - porque já tivemos várias oportunidades de discuti-lo - de discussão e verificar de que forma nós podemos realmente avançar em uma legislação que atenda principalmente à questão da saúde e da segurança do trabalhador.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito obrigado, Dr. Marcos Bicalho dos Santos, Diretor Administrativo e Institucional da Associação Nacional de Transporte Urbano (NTU), que lembra uma discussão que temos travado aqui durante anos e anos, os chamados pontos de parada, também para os caminhoneiros.

Você lembra bem. Nesta Comissão, na construção que queremos fazer, acho que temos de fazer esse debate, sim. O motorista, nas cidades, vai parar, porque ele tem que parar em algum lugar; ele tem que usar o banheiro, fazer a refeição.

Acho que isso nos movimenta na construção do estatuto, para chamarmos para o debate, inclusive, as entidades que reúnam os prefeitos do País. Temos que discutir isso com eles para saber como vai ser: se eles querem bons motoristas, se eles querem bons veículos. E daí? Eles vão trabalhar direto, dia e noite?

Em tese, eu digo sempre que tem de haver um ponto onde parar. Claro que vai haver uma carga horária limite, mas, assim mesmo, no meio da carga horária limite, eles têm que ter direito de, no mínimo, ir ao banheiro e fazer um lanche ou almoçar. Por isso, é um debate interessante.

Nessa cruzada nacional que nós fizemos, é bom lembrar, pessoal, que todos os estatutos que apresentei eu aprovei. Todos são lei. Só esse que não. Eu não quero levar para o meu currículo essa marca. Os outros todos eu aprovei! Só esse que não? Nós vamos aprová-lo, mas precisamos ter essa visão ampla, uma grande concertação de entendimentos para chegarmos aonde queremos.

Mas, de imediato, como sempre fizemos com a participação de vocês, vamos passar a palavra agora ao Plenário.

Pergunto se já há uma lista de inscritos.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Então, passem a lista, porque preciso ter o nome de cada um, porque fica mais fácil. Já há três aqui que pediram a palavra.

Vamos ficar no limite de cinco? Está bom cinco, pessoal? *(Pausa.)*

Porque a Mesa também vai fazer colocações.

Peguem o cartão de cada um, se for possível já.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Então, vão me dando o cartão.

À medida que os cartões forem chegando, eu vou chamando, pessoal.

O nosso Líder Festino pediu aqui que o representante de Goiás e Tocantins também se coloquem aqui.

Têm cartão os dois representantes de Goiás e Tocantins?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Então, está presente o representante de Goiás e Tocantins, Eliaquim.

Então, vamos já. Estão aqui os nomes.

Eu vou chamar, em primeiro lugar, o mais jovem que está no plenário, porque os mais velhos têm de ficar para o final.

Estou brincando, pessoal.

Vai falar, em primeiro lugar, eu digo, o mais experiente, que é o meu querido amigo Omar José Gomes, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres. O Omar é o presidente, e eu não vou dizer a sua idade. Quando eu disse o mais jovem, eu me dirigi a você.

Omar, com a palavra.

É sempre uma alegria recebê-lo aqui nesta Comissão.

O SR. OMAR JOSÉ GOMES - Meu nobre Senador Paulo Paim, demais integrantes desta seleta Mesa, meus companheiros e demais pessoas no auditório.

Às vezes, meus companheiros e algumas autoridades estranham quando eu não vou à mesa, como neste momento.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Não veio por opção sua. É bom lembrar.

O SR. OMAR JOSÉ GOMES - É porque eu sempre deleguei autorização a meus diretores para trabalhar. Aí na mesa há uma pessoa, que é o Dr. Adélio, que foi o principal redator da nossa lei, junto comigo, o companheiro Eptácio e o representante da CNT.

Eu estou dizendo isso porque principalmente alguns dos autônomos - perdoe-me o Tigrão - alegaram que não foram ouvidos, mas eles foram ouvidos através da sua entidade.

A lei que hoje está em vigor, a Lei nº 13.103, no meu entender, é pior do que a nossa. A lei, quando nasce igual à nossa, a Lei nº 12.619, tem alguma falha. Nada no mundo nasceu perfeito. Perfeito no mundo só existe um, que é o nosso Deus. Tudo na vida precisa, às vezes, de ajuste, mas o ajuste criado em cima da nossa lei foi injusto. Vou dizer uma palavra aqui: infelizmente, durante todo este mandato deste Governo que aí está, que foi criado e veio do trabalhador, os trabalhadores foram os que mais sofreram.

Na nossa aprovação, para ser sancionada, a nossa Presidente revogou 19 itens. Na lei atual, não revogou nenhum. Isso, para mim, no meu entender, foi uma injustiça muito grande. Na nossa lei, havia os pontos de parada, que eram essenciais para nós. A lei, quando eu procurei... Eu fui motorista no Rio de Janeiro durante 38 anos e sofri na carne, naquele período, trabalhar muitas horas. Desde que assumi o sindicato em Nova Iguaçu, há 40 anos, luto para atualizar a lei do motorista. E a nossa lei apenas tratou do motorista, de regulamentar a profissão deles, tanto dos autônomos como a nossa, do motorista em geral. A lei que está aí enfiou uma porção de coisas no meio que nada tem a ver com a nossa primeira.

Lamentavelmente hoje, meu querido Senador Paulo Paim, a nossa esperança é o estatuto. Esse estatuto é a nossa esperança. Hoje gostei de ouvir até a palavra do Tigrão. Tigrão, não se zangue, mas um dia você me chamou de pelego.

O SR. NEORI TIGRÃO - Perdão.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Achei bonito ele pedir perdão. *(Palmas.)*

O SR. OMAR JOSÉ GOMES - Eu nunca me zanguei de me chamarem de pelego, porque não sou. Tenho defeitos. Quem não tem defeitos neste mundo? Eu tenho defeitos, mas pelego nunca fui.

Então, também já o perdoei. *(Risos.) (Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Vamos para a concertação.

O SR. OMAR JOSÉ GOMES - Hoje eu gostei das palavras dele. Falou bem, falou bonito, está defendendo o setor dele; e eu defendo o nosso, que foi, graças ao bom Deus... Também estou falando mais isso hoje para o meu grupo que está aqui por trás, porque às vezes eles estranham: "Por que o Presidente não está na Mesa, e o Festino está?" Eu dou privilégio aos meus assessores. Se eu não confiar nos meus assessores, vou confiar em quem?

Portanto, minha gente, acho que a nossa esperança, meu querido Senador Paim, mais uma vez, é o estatuto.

Tenho dito.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem. Foi o Presidente da Confederação Omar José Gomes.

De imediato, passamos a palavra para o Carlos Alberto Litti Dahmer, do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga.

O SR. CARLOS ALBERTO LITTI DAHMER - Bom dia, Senador, bom dia a todos os companheiros da Mesa, companheiros da plateia.

É uma grande satisfação fazer parte novamente deste debate. Debate importantíssimo, que veio na hora certa, para que, como já foi dito aqui, possa haver ajustes, possa haver concertações naquilo que foi possível produzir numa etapa muito difícil, numa etapa transcorrida de vários anos, de posições antagônicas, muito antagônicas, e que se chegou, como já foi dito também, ao possível.

Agora, ainda está esse debate do marco regulatório na Câmara. Vem muita coisa por aí, muito enfrentamento. Quero dizer para os companheiros caminhoneiros autônomos estarem atentos, assim como os empregados também, porque, vindo de quem vem e de onde se está articulando, para o setor, para os trabalhadores, com certeza, não vem água, como disse o Tigrão. Vem deserto. Então, nós precisamos, como sempre, estar muito, muito, muito, muito atentos para essa nova batalha.

Mas, aqui, Senador, ainda antes de adentrar o estatuto, quero fazer uma saudação para o senhor novamente quanto à matéria que o senhor encaminhou, da questão do grupo de ajuda mútua, que organiza as associações e cooperativas. É uma forma de enfrentar essa dificuldade através dessa ação agora, caminhando para a legalidade, e o senhor capitaneou, como sempre, projetos diferentes. Passou no Senado, foi à Câmara. Estamos acompanhando e estamos muito contentes com isso, na nossa região e no Estado do Rio Grande do Sul. São mais de 15 associações que trabalham aí. No Paraná, da mesma forma. Acredito que, no Brasil, sejam mais de 100 que serão beneficiados.

Muitos trabalhadores, muitos caminhoneiros autônomos não conseguiam mais colocar seu caminhão no seguro por duas razões: a primeira é econômica mesmo, porque o banco é uma exorbitância; e a segunda é que, para caminhão velho, que são os nossos caminhões, na idade de 18 a 20 anos, o banco nem faz questão de fazer.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Você me permite?

O SR. CARLOS ALBERTO LITTI DAHMER - Sim, claro.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Você tem toda razão. Eu me reuni, inclusive, com eles. E as grandes seguradoras admitiram para mim que, em caminhão de 12 anos em diante, elas já não têm interesse. Se não têm interesse, então, deixe o meu projeto, que é de vocês, na verdade - vocês que me apresentaram - ser viável. Deixe que eles se organizem em cooperativas e assumam o risco todo. E querem assumir. Aí vem o pessoal querer multar. Como é o nome da entidade?

O SR. CARLOS ALBERTO LITTI DAHMER - Susep.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Qual foi a multa que a Susep aplicou sobre os senhores e as senhoras? Ainda que peguem todos os caminhões de vocês e vendam tudo, não pagam. Vão ficar devendo bilhões ainda. Isso para ver o absurdo das multas! Eles simplesmente trabalham, montam uma cooperativa. O caminhão estragou, a cooperativa manda arrumar; o caminhão foi roubado, a cooperativa paga. Qual é o problema? Não há ônus nenhum, nem para a União, nem para a seguradora, para nada! Mas, na ânsia de ficar ali, sugando, pensando no lucro, não querem que vocês se organizem.

Apresentei o projeto, vieram falar comigo, e a pergunta que eu fiz foi esta: "Vocês vão fazer um seguro - nem falei do valor - para caminhões com mais de 15 anos?" "Não temos interesse". Mas, então, por que proibir as pessoas de se organizarem? Chega a ser ridículo!

Vou descontar este tempo.

Parabéns por trazer esse tema, não por ser autor do projeto. Foi uma luta de anos também. Enfim, aqui, no Senado, aprovamos em todas as comissões. Conseguimos jogar para esta e para aquela, os Senadores foram ouvindo os argumentos, e, no fim, aprovamos em todas.

A palavra volta a você.

O SR. CARLOS ALBERTO LITTI DAHMER - Perfeito. Obrigado.

Senador, eu teria que fazer esse registro porque ele é um belíssimo trabalho que foi executado pelo senhor.

Quanto ao estatuto propriamente dito, eu quero trazer uma proposta aqui que eu acho que vai fundamentar para os autônomos a sobrevivência. Jogarmos aqui não é tarefa fácil, mas é a questão do valor do frete, da remuneração, porque todas as outras questões estão muito ligadas àquilo que recebemos.

Hoje, os grandes embarcadores, as grandes *tradings*, as grandes empresas de transporte sugam, esmagam o caminhoneiro autônomo quando se chega à discussão um a um, cara a cara. O transportador com o seu caminhãozinho na empresa ou buscando frete é esmagado, é achacado.

No debate passado, com a parada de 13 de março, que parou o País, o valor do frete foi tachado como inconstitucional, mas inconstitucional é a fome, como já foi dito; inconstitucional é não poder pagar o seu dia a dia, ter uma vida decente. Por isso, a jornada de trabalho excedente, por isso, o sobrepeso, por isso, uma série de demandas.

Não se trata aqui de proposta de tabelar o frete. Não! Se é inconstitucional a tabela? Não, mas o valor mínimo. Trabalhador tem salário mínimo; taxista tem bandeirada mínima, é delegado o serviço; tarifa no ônibus. Por que não um valor mínimo? Não a lucratividade: cada um ponha o lucro do seu trabalho àquilo que tenha, mas sobre um valor mínimo que hoje já existe num estudo já realizado pela ANTT, um belíssimo estudo com uma tabela chamada referencial. No entanto, essa referência vale muito bem para saber o que é o mínimo, mas não tem execução, não se executa.

Então, nós precisamos, Senador, com base nesse estudo feito da ANTT e pela Universidade de São Paulo, que trabalhou tecnicamente, que se coloque o valor mínimo praticado. Nós temos de trazer para o estatuto esse valor com base nisso. Aí vai haver a justiça, porque hoje há a injustiça dos grandes, a pressão dos grandes sobre nós, pequenos. É o que está nos inviabilizando economicamente. E tudo que decorre exatamente destas cinco letras: frete.

Temos que trazer para o estatuto, e a proposta é de que seja pela ANTT o serviço regulamentado. Aí sim vamos dar condição digna, humana de vida aos trabalhadores.

Essa seria a contribuição. *(Palmas.)*

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

Esse foi o Carlos Alberto Litti Dahmer, que falou pelo Sinditac, que faz uma retrospectiva. Lembra o projeto que tive a alegria de encabeçar e que passou por todas as comissões do Senado. Espero que não criem mais obstáculos e que deixem o projeto tramitar, porque aponta já caminhos nessa história do frete, que eu entendo legítima também.

Para tudo tem que haver o mínimo; no máximo, tudo bem, vai à livre negociação.

É quando falam para mim da história do negociado sobre o legislado. Eu digo: "A CLT é o parâmetro mínimo. Acima dela, negociem como acharem melhor, sem problema nenhum." Mas não querer cumprir o mínimo que manda a CLT para quem é celetista? O cara é celetista? Cumpram o mínimo que manda a CLT.

Então, meus cumprimentos, mais uma vez, Litti.

Entre os inscritos, agora, é o Antonio Matias, Presidente do Sinditaxi.

É isso mesmo?

O SR. ANTONIO MATIAS - Isso mesmo, Presidente.

Bom dia ao Senador Paulo Paim, bom dia a todos.

Primeiro, quero agradecer o convite do Sr. Omar para estar aqui presente.

Quero dizer que, para nós, taxistas de São Paulo e do Brasil inteiro, é uma satisfação estar aqui, estar sendo incluído nesse novo estatuto.

Todo mundo vem acompanhando a depredação que está havendo na categoria de taxista, por esse modal. Todo mundo acha que não temos tecnologias, mas, como o nosso colega da NTU falou, os Municípios não estão adaptados para nos receber. Nós hoje temos um transporte com a maior tecnologia dentro dos veículos, em que exigimos dos fabricantes os carros mais adaptados, principalmente, nós, de São Paulo, através do nosso sindicato, da nossa federação e da nossa confederação, e o nosso Departamento de Transporte Público ainda trabalha com papel e máquina de escrever. Então, estamos andando na contramão. Por isso, estou aqui hoje pedindo apoio ao Senador e ao Ministério Público, para que revejam esses casos. Vem uma empresa norte-americana dizendo que eles são donos, Tigrão, que eles são os bons, e as legislações estão confundindo um aplicativo com uma empresa de transporte; estão confundindo um aplicativo com um meio de transporte.

Hoje temos uma novidade nesta Casa, no Senado: um Senador está querendo mudar o art. 121 do Código de Trânsito Brasileiro para favorecer prefeitos que têm algumas maneiras diferentes dos outros, como V. Ex^a, para fazer inclusões de veículos placa cinza, veículos que não têm modalidade de transporte por lei. Isso é uma afronta para nós, uma afronta a tudo isso que vem sendo construído no Brasil, nessas leis em que o senhor, o Sr. Omar e todos os presentes vêm debatendo há vários anos e que vimos acompanhando.

Então, para nós, os taxistas de São Paulo e do Brasil - quero falar em nome de todos -, é uma grande satisfação estar aqui hoje e poder ter a voz, poder ter ajuda desta Casa para nos defender. Não é só você, Tigrão, que está sendo comido pelos gafanhotos; nós também estamos sendo comidos. Se não fosse o Sr. Omar ter dado a mão para nós há mais de dois anos e meio, a categoria de taxista no Brasil, Senador Paulo Paim, já teria acabado. Graças aos nossos esforços e graças ao Sr. Omar, que sempre nos deu total apoio, hoje pedimos ao Ministério Público que nos ajude: que fique atento, porque muitas leis estão sendo mudadas no Senado e no Congresso. Nós precisamos do apoio de vocês, para que não permitam, porque isso é uma afronta ao que foi construído nas leis de transporte do Brasil.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Antônio Matias, Presidente do Sinditaxi, que deixa aqui uma bela contribuição. É um setor importantíssimo. Eu sempre disse que o estatuto tem de contemplar vocês também. Como eu sempre digo e aprendi na construção do Estatuto das Pessoas com Deficiência, tudo com nós, nada sem nós. Quer dizer, vocês têm de ser os sujeitos do processo que vai estar escrito lá. Nós podemos, claro, com a equipe do Senado, ter a técnica legislativa, mas que a vontade de vocês esteja contemplada. Então, vejo com muita satisfação os taxistas e seu líder aqui participando.

Agora, passamos a palavra ao representante da Nova Central Sindical dos Trabalhadores de Minas Gerais, que luta pela unidade, pela unicidade, pelo desenvolvimento, pela justiça social, na figura do Presidente, Antônio da Costa Miranda.

O SR. ANTÔNIO DA COSTA MIRANDA - Senador Paulo Paim, na sua pessoa e da nossa Diretora Edmara, cumprimento a Mesa; na pessoa do Omar, cumprimento o Plenário, nossos companheiros das federações de trabalhadores de transportes do Brasil e demais convidados.

Quero dizer, Senador, que, para nós, é um momento de muita importância esta discussão do estatuto aqui na Casa. Em nome da categoria de trabalhadores em transporte... Eu sou profissional deste 1973 e já trabalhei com táxi, com ônibus urbano em Belo Horizonte, com caminhão, e sei muito bem a importância disso.

O senhor abriu a reunião falando de injustiça. Na verdade, essa categoria tão importante tem sido muito injustiçada, porque em todas as discussões, aqui na Casa ou nas assembleias legislativas, nossa categoria nunca foi bem ouvida ou valorizada como deveria, pela sua importância.

Mas nós queremos aqui, Senador, em nome dessa categoria, agradecer pelo seu empenho, pela sua dedicação com relação à nossa categoria, mas também por todos os trabalhadores do Brasil. Se esta Casa tem alguém que fala em defesa do trabalhador, é V. Ex^a. Então, nós queremos aqui agradecer em nome não só dos trabalhadores da nossa categoria, mas também em nome de todos os trabalhadores.

Queremos dizer também que ficamos muito frustrados quando dos vetos à nossa Lei nº 12.619, construída com tanta dedicação, com tanto entendimento, com tanta luta, com muita democracia na sua discussão. Infelizmente, o Governo, com a desculpa de que não há recursos para a infraestrutura, vetou vários artigos, desfigurou a nossa lei. Depois, veio a Lei nº 13.103, que piorou ainda mais.

Então, isso para nós foi frustrante. Mas continuamos a nossa luta. Nossa esperança, Senador, é, agora, na discussão do estatuto. Aqui, nós podemos salvar a lavoura, como costumamos dizer lá fora, porque se isso não for feito, vamos continuar nessa situação de penúria. Eu acho que não é flexibilizando direitos nem tirando direitos que vamos resolver o problema. Nós vamos resolver o problema, como disse aqui a nossa diretora, com políticas públicas para esse setor, para esse segmento de transporte.

Eu peguei aqui dois pontos, para mostrar como pagamos tantos impostos e que eles não são revertidos em benefícios para nós. Se nós fizermos uma comparação com os Estados Unidos, por exemplo - vamos pegar dois pontos importantes na vida da gente -, em relação à água. Lá, é zero; aqui, mais de 50% de impostos. Sobre a gasolina lá, são 19%; aqui, quase 60%. Como pagamos tantos impostos e não há recursos para as políticas públicas?

Então, fica aqui a nossa lamentação.

Eu quero dizer, Tigrão, que você tocou num ponto importantíssimo. Tudo que você falou é importante, mas, por exemplo, nós temos uma frota muito velha. Os autônomos e até as próprias empresas que não conseguem renovar as suas frotas têm um custo altíssimo. Isso tem de ser revisto. É preciso financiamento, mas o valor é alto. Então, isso precisa ser revisto. O autônomo tem que trabalhar dia e noite e às vezes morrer nas estradas, longe da sua família, para poder pagar as suas prestações e cumprir as suas obrigações.

Nosso companheiro Marcos, Presidente da NTU, colocou muito bem as nossas condições de trabalho lá no ponto final. Quando estava trabalhando com ônibus urbano, em Belo Horizonte, por exemplo, não havia às vezes um lugar para nossas necessidades fisiológicas, não havia lugar para a alimentação. É uma situação de calamidade. E aí vem toda uma política pública sobre as posturas públicas que têm de ser mudadas.

Finalmente, Senador, eu acho que nós temos de resgatar a nossa aposentadoria especial. Veja bem que...

(Soa a campanha.)

O SR. ANTÔNIO DA COSTA MIRANDA - ...nós fizemos um trabalho, a nossa Confederação e a nossa Federação de Minas Gerais, da qual sou Presidente -, trago aqui um abraço para o senhor dos mineiros -, um grande trabalho aqui no Brasil e fora do Brasil e provamos a situação de penosidade dessa categoria, a situação de insalubridade em que vive a maioria dela.

E todos os componentes que nos levam a ter o direito a uma aposentadoria mais cedo, porque nós não aguentamos. Chega a um ponto em que o motorista faz um sacrifício enorme, para continuar a sua profissão estrada afora, nessas estradas que todos nós sabemos como são e com o sistema da forma que é.

Então, a nossa esperança, Senador, é o senhor, que faz um trabalho sério nesta Casa; o senhor, que tem credibilidade nesta Casa. E a nossa federação de Minas Gerais estará junto com o senhor e com todos aqueles que vão defender essa justiça para essa categoria tão importante no Brasil, que pena e que sofre os descasos que, muitas vezes, aqui são impostos a ela.

Estamos juntos, para dar a nossa contribuição, naquilo que for possível. O nosso agradecimento, por tudo que o senhor tem feito para nós, e também aos empresários, aos autônomos. Vamos juntos encontrar essa saída. Estamos aqui de mãos dadas.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

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

Quem falou aqui foi Antônio da Costa Miranda, que representou aqui a Nova Central Sindical dos Trabalhadores de Minas Gerais. E, na verdade, falou também pela Central Nacional, devido à sua liderança.

Neste momento, eu vou passar a palavra à Mesa, para suas considerações finais. Vamos dar cinco minutos para cada um. Quem puder sintetizar, sintetize. E seria bom que, nessa síntese, nós fôssemos para os encaminhamentos. Como faremos

daqui para frente, podemos marcar outras audiências, podemos fazer debates com a sociedade organizada, representantes dos prefeitos, dos Estados, outros representantes do Governo Federal... Podemos fazer eventos nos Estados... Mas aí vocês é que têm que dar o norte. Nós somos parceiros aí.

Então, volto a palavra de novo para você, Festino. Você inicia e também já pode, neste momento, fazer as suas ponderações de encaminhamento.

O SR. LUIS ANTONIO FESTINO - Senador, eu acredito que tenha ficado bem claro que, sem a participação de todos, nós não vamos chegar a lugar algum, principalmente sem a participação do Poder Público. Em relação a tudo que foi colocado aqui, nós dependemos de uma infraestrutura. O transporte depende da infraestrutura.

Nós já tivemos uma reunião com a NTU, com o Marcos Bicalho, sobre a questão dos pontos de parada nos terminais. Infelizmente, só duas cidades tiveram propostas. Uma é Salvador, que é a questão dos contêineres. E a outra é São Paulo, com uma proposta alternativa, que seria um *trailer bus*, para suprir a falta de estrutura das cidades. Então, é muito pouco, para cinco mil e tantos Municípios, o tratamento que se tem dado a esses trabalhadores.

Se for contar as rodovias - e nós já discutimos intensamente sobre o ponto de parada -, se for contar a questão da renovação de frota que nós estamos propondo, isso só vai ter sentido se houver uma participação de todo o setor do Governo também, das entidades governamentais. Eu vejo, em todo esse tempo, em todas essas audiências das quais participamos, a pouca participação do Denatran. É o que regula toda a política do transporte, e ele não participa. A ANTT comparece e apresenta propostas, mas o Ministério das Cidades... Coisa que não dá para entender: o Denatran, que é um órgão de trânsito, está restrito ao Ministério das Cidades. Então, fica uma dificuldade.

E há a falta de informação. O setor merece e tem que ter informação.

Se não houver informação, nós não vamos chegar a lugar nenhum, porque vai continuar sendo assim: "Ah, é um tanto de autônomos, é um tanto de trabalhadores na questão do vínculo empregatício". E, com isso, a gente não vai chegar a lugar nenhum.

Estamos aí também com a questão da terceirização, porque a Lei nº 13.103 abriu uma brecha para a terceirização, que é a contratação de terceirizados, que vai atingir todo mundo. Abriu para os autônomos a contratação do segundo motorista, mas isso sem vínculo, sem nada. Então, é uma discussão que vai ter que ser feita, porque a terceirização está aqui nesta Casa, está na Câmara.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - É o PL 30, aqui. Eu consegui pegar a relatoria, fui aos 27 Estados, fizemos um belo debate, e está na minha mão a relatoria do chamado PL 30, que era o 4.330 antes e agora está comigo. E, naturalmente, eu não tenho pressa nesta matéria, porque é uma matéria muito, muito complicada, muito delicada... Se depender da Câmara eles terceirizam tudo, sem limite, e tudo tem limite. Se até a vida tem limite, como é que a terceirização não vai ter limite?

Por isso, eu tenho conversado com muita gente. Fiz assembleia, repito, em cada Estado, sempre nas assembleias legislativas e sempre com a casa lotada. A Nova Central está aqui e é testemunha. Ela sempre esteve presente, como todas as outras centrais e confederações, e foi unanimidade nesse roteiro que eu fiz. Saiu a carta de cada Estado dizendo não a essa terceirização sem limite.

Já temos 13,5 milhões de terceirizados, que, como os dados provam, são aqueles que mais sofrem. O salário é a metade de quem está na ativa na mesma empresa, em média. Em termos de acidentes, de cada 10 que apresentam sequela, 8 são terceirizados. Em morte, de cada 10, 5 são terceirizados. E em ações na justiça, de cada 10, 8 são de empresas terceirizadas, o trabalhador contestando.

Então, é uma situação perversa. O refeitório não é o mesmo, o banheiro não é o mesmo, o auxílio-alimentação não é o mesmo. Então, é muito delicado, e é por isso que nós entendemos...

Eu tive uma grande conferência no Rio Grande do Sul com as cooperativas do setor empreendedor, com empregados... Foi um belo debate, do mais alto nível. Eles também acham que é uma questão delicada. Não tem ninguém que concorde com o PL como está. Por isso, vamos ter que discutir com calma também, junto ao setor de vocês, para onde vamos.

O SR. LUIS ANTONIO FESTINO - Só para encerrar, um assunto polêmico é a questão dos exames toxicológicos.

Eu estive, na semana passada, em Cachoeira do Sul, na posse do Aníbal, e lá fizemos a discussão, com a presença do Gilberto.

O Rio Grande do Sul está com quatro mil....

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Eu peço desculpas já, porque era para eu estar lá também, mas não teve jeito. Era para eu estar lá também, mas não pude ir.

Então, fica a minha desculpa em público aqui. É essa loucura desse tal de *impeachment* que atropela a agenda de todos nós.

O SR. LUIS ANTONIO FESTINO - Então, só no Rio Grande do Sul, quatro mil carteiras não estão conseguindo ser...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. LUIS ANTONIO FESTINO - Já chegou a 7 mil.

Então, uma legislação que foi aprovada na 13.103, sem critério nenhum, sem planejamento nenhum, e hoje podem ficar vários trabalhadores sem conseguir trabalhar e perder seus empregos.

O autônomo não vai nem conseguir dirigir porque não consegue renovar a sua carteira. E o que está por detrás é o *lobby* dos laboratórios, pois o Brasil possui somente seis laboratórios credenciados.

Também estamos consultando a Anvisa. Também estamos consultando a Anvisa. Até agora não foi credenciado nenhum posto de coleta. Então, acho que é uma discussão importante que eu solicitaria que fosse feita aqui, no Senado.

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

O SR. LUIS ANTONIO FESTINO - E agradeço mais esta oportunidade. E referendo que está presente também o corpo de assessoria da Nova Central. Está todo mundo lá atrás. Está presente a assessoria da confederação. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Luis Antonio Festino, que falou pela CNTT!

Adélio Justino Lucas.

O Dr. Adélio é Procurador Regional do Trabalho do Ministério Público do Trabalho, que também fala aqui os seus três, quatro minutos, para considerações finais.

O SR. ADÉLIO JUSTINO LUCAS - Sr. Presidente, mais uma vez agradecendo o convite ao Ministério Público para estar aqui nesta audiência pública, eu gostaria de enaltecer e agradecer exatamente pela retomada da discussão do Estatuto do Motorista, tendo em vista que ele significa, na verdade, um resgate de diversas situações que foram reguladas pela Lei nº 12.619 e foram mitigadas com a Lei nº 13.103.

Eu gostaria, sobretudo, de agradecer à Edmara, da NTC, ao Dr. Omar também, da CNTTT, no sentido de resgatar o trabalho feito pelo Ministério Público na edição da Lei nº 12.619, que foi por nós mediada, junto com as duas categorias e com diversos outros atores desse segmento, quando fizemos um trabalho de fato isento, que buscou contemplar, naquele momento, tudo o que era possível para aprovar aquele estatuto legal, que foi, de fato, aprovado por interveniência de V. Ex^a. Isso resultou num grande benefício, porque, como eu sempre disse, dava uma certidão de nascimento aos trabalhadores motoristas.

Quero dizer que, lamentavelmente, tivemos, talvez de uma forma não muito apropriada, o veto de, talvez, 13 artigos, principalmente daquele que tratava da questão dos pontos de parada, em que se dava um espaço, um período, um *spread* da ordem de cinco anos para que o Governo pudesse se apropriar desse estatuto legal, para discutir, em nível nacional, como isso poderia ser implementado. O veto, evidentemente, trouxe a ideia de que nada poderia ser feito, e nada foi feito, no sentido de implementar esses pontos de parada, o que causou de fato uma, entre aspas, "revolta", pois não se poderia cumprir a lei sem a existência de pontos de parada.

Entendíamos que, no setor das concessões, isso era perfeitamente resolvível dentro de uma pequena alteração na Lei das Concessões e que, nos espaços rodoviários onde não existia a Lei das Concessões, o empresariado poderia ver uma nova política, uma nova atividade econômica, para poder equacionar a questão, porque o próprio setor se adequaria. Tanto se adequaria, que hoje se adequa. Mesmo sem os pontos de parada, os motoristas estão, talvez de uma forma não correta, parando em algum ponto, indo a algum lugar, dormindo em algum lugar, alimentando-se e tomando banho em algum lugar. Então, essas coisas se adequariam de uma forma mais tranquila. Mas não foi isso que o Governo quis naquele momento, o que trouxe uma, entre aspas, "desregulamentação", que poderia ter sido avançada naquele momento. E hoje nós estamos voltando a esse ponto.

Mas eu quero dizer que, no aspecto legal, no que diz respeito ao Ministério Público...

(Soa a campanha.)

O SR. ADÉLIO JUSTINO LUCAS - ..., eu vejo aqui diversos clamores para a atuação do Ministério Público. E nós temos atuado, sim. Nós temos atuado no sentido de que é preciso preservar direitos e garantias. E não é tirar. É preciso compatibilizar os direitos e as garantias com o trabalho do empresariado. É preciso criar, talvez, um mecanismo

que possa compatibilizar esses dois setores, que podem ser, no primeiro momento, antagônicos, mas entendo que são complementares, e muito complementares, porque um necessita do outro.

Quero dizer que, na verdade, temos de resgatar as condições de trabalho. A carga horária, o excesso de trabalho, isso não pode acontecer. É isso que gera diversas situações de acidente de trabalho, perda de pais, de chefes de família. É preciso observar o tempo de direção. Como nós temos de trabalhar? Nós temos de equacionar isso. Evidentemente, às vezes, no centro grande, no centro-sul, no Centro-Oeste, pode haver maior facilidade, mas alguém me traz um problema lá do Norte, do Noroeste, do Nordeste que nós não temos. Naquela ocasião, nós levamos para a Lei nº 12.619 a possibilidade de essa questão ser tratada momentaneamente em acordos e convenções coletivas. "Olha, a situação aqui em Rondônia é assim: eu gasto três, quatro, seis ou sete horas para sair de algum lugar para chegar a Porto Velho". Então, essa questão teria de ser equacionada através de um acordo coletivo. É disso que nós tratamos naquela lei, que parece que não foi bem compreendida, porque estavam entendendo que iria flexibilizar direitos. Não, nosso País é continental. Devemos ter a consciência de que precisamos dar adequações e ajustes para cada situação.

O excesso de peso nas rodovias, como foi bem dito aqui, além de trazer uma situação degradante para o próprio transportador, para o próprio motorista, também traz para o próprio país, que se vê na condição de ter de recuperar estradas que não foram preparadas para carregar um excesso de peso.

Nós também temos de adotar e pegar naquela ponta nodal, que, às vezes, fere muito, a questão do exame toxicológico. Nós precisamos adequar. Nós precisamos trabalhar isso. Nós precisamos dar uma condição de rever isso, de saber como vamos fazer. Nós temos de sair dessa problemática de que há poucos laboratórios. Como nós vamos fazer? De uma forma gradativa, lenta? Como nós vamos fazer? Nós temos de adequar. Sabe por quê? Essa é uma questão de saúde pública. Como vai ser? Será no admissional, no demissional, com inserções ao longo do tempo, com batidas, como a polícia? Os órgãos vinculados podem fazer isso nas estradas de vez em quando por inserção? Nós temos que trabalhar. Por isso, é uma questão de saúde pública, porque você não sabe a relação que existe entre o trabalhador e seu empregador, que exige que ele saia de algum ponto e chegue a outro, porque ele tem horário, tempo, essas situações. Também queremos trabalhar.

E, evidentemente, na época da Lei nº 12.619, foi-se abandonada a questão da aposentadoria especial. Para em uma questão de negociação. Nós entendemos que, agora, Senador Paim, com o estatuto, essa questão tem de ser, de fato, Tigrão, abrangida, porque ela precisa dar as condições de trabalho desse pessoal.

Àquilo que foi dito aqui que poderia ser um ambiente penoso e também insalubre eu acrescento mais um: um ambiente de periculosidade. Hoje, sai transporte com comboio, com polícia armada para poder dar segurança. Então, há uma questão de perigo nas estradas.

A situação da aposentadoria especial é uma situação que também é muito cara ao Ministério Público. É uma questão de categoria, mas também entendemos que, por si só, ela já tem uma natureza, a exemplo daquele trabalhador que sai para os transportes internacionais nos países andinos. Eles saem e pegam, enquanto somos um país tropical, aqui 20, 25, 30, 40 graus de trabalho, e ele chega para trabalhar num ambiente de menos cinco, seis, dez graus, que os senhores conhecem melhor do que eu.

Portanto, Senador, nós também temos de ver a questão dos trabalhadores, hoje, no que diz respeito ao novo transporte utilizado por aplicativo. É uma situação complexa. É nova, mas é complexa. Por quê? Porque nós também temos de identificar qual é a situação jurídica dessas pessoas, a situação jurídica do país em que estão vivendo.

E também uma coisa que nos preocupa é, na questão do motorista autônomo, como fica o segundo motorista, qual é a situação de amparo jurídico para essas pessoas. Nós temos de antever isso, por quê? Porque o trabalhador, o transportador...

(Soa a campanha.)

O SR. ADÉLIO JUSTINO LUCAS - ... coloca o segundo motorista, e pode estar colocando o seu caminhãozinho velho lá na Justiça do Trabalho, para ser penhorado. Então, não é isso que a sociedade quer, não é isso que os senhores querem, não é isso que o Ministério Público quer, mas a decorrência legal.

Eu agradeço muito e digo, mais uma vez, ao Senador e a todos que estão aqui presentes que o Ministério Público sempre está pronto para participar.

Finalizando, no que diz respeito à questão dos pontos finais, o Governo Federal hoje tem de fazer uma interação séria com os Municípios, porque hoje há a situação em que se vai ao Município e se pede... O Município já está arrebitado, não tem dinheiro, não tem nada, não tem como comprar, alocar, ceder, licitar um espaço para isso.

As soluções alternativas de contêineres e outras alternativas só em duas cidades. É muito pouco para cinco mil Municípios. Mas nós temos de ter uma interação muito positiva entre as duas esferas ou entre as três esferas de Poder, para que isso

possa ser resolvido em prol da categoria, em prol da saúde do trabalhador, em prol desse contingente de trabalhadores que estão aí nessa situação.

Muito obrigado, Senador.

Estou sempre à disposição de todos que estão aqui. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Dr. Adélio Justino Lucas, Procurador Regional do Trabalho do Ministério Público do Trabalho (MPT), que aqui deu sua boa contribuição, como sempre!

Agora, a Diretora Executiva da Associação Nacional de Transporte de Cargas e Logística, Dr^a Edmara Claudino.

Por favor.

A SR^a EDMARA CLAUDINO - Apesar de todo esse cenário negativo e desanimador que foi posto aqui por todos os debatedores e por vocês que participaram também, acho que a gente não deve desanimar, porque brasileiro tem otimismo, coragem no trabalho.

Então, a NTC está aqui como representante dos empresários. Estamos de mãos dadas, como estivemos na Lei nº 12.619, e tenho certeza de que, com a ajuda do Senador Paulo Paim, no nosso trabalho, vamos encontrar uma saída.

Com relação aos pontos de paradas, não sei se vocês sabem, mas a Federação de Santa Catarina disponibilizou um projeto para ser explorado pela iniciativa privada, que foi doado para a ANTT. O nosso colega pode explicar melhor em que pé isso está.

Sei que já existe um em Santa Catarina, já existe no Paraná. Então, foi um projeto doado, Dr. Adélio, que está sendo muito bem visto, porque infelizmente, sem políticas públicas para o transporte e para a melhoria na infraestrutura, realmente vamos ficar patinando aqui nesta matéria.

Vai se criar uma legislação que atenda ao transportador e ao empregado, porém o Governo vai estar ausente disso.

Então, não vejo muita eficiência na nossa discussão, se não chamarmos esses entes, para participar e apresentar proposta que seja boa para o País, tanto o empresário como o trabalhador. O senhor, como a Casa fiscalizadora dessa norma, e o Congresso, como sendo o nosso parceiro e com isenção na discussão, podendo balizar todo esse diálogo necessário.

Então, mais uma vez, muito obrigada pela oportunidade, Senador. A ANTC estará aqui quando for chamada.

O meu muito obrigada. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Dr^a Edmara Claudino, Diretora Executiva da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística!

Agora, Alexandre Muñoz Lopes de Oliveira, Superintendente de Serviços de Transportes de Passageiros da Agência Nacional de Transportes Terrestres, ANTT.

O SR. ALEXANDRE MUÑOZ LOPES DE OLIVEIRA - Bom, vou começar pela questão dos pontos de parada.

Realmente, nós recebemos documentação, que está em avaliação junto à ANTT, para verificar, só que nós temos diferenças muito grandes no Brasil. O Brasil tem uma extensão territorial enorme e com diferenças muito grandes. Então, quando se faz uma proposta para uma solução específica, às vezes é difícil contemplá-la para todo o Brasil. Então, a gente está estudando para verificar quais as alternativas, quais as melhores soluções para atender determinada localidade ou outra localidade.

Paralelamente a isso, nós estamos, principalmente no âmbito do transporte de passageiros, iniciando um estudo para fazer um levantamento, em todo o Brasil, das condições dos pontos de parada, para que nós possamos fazer alguma ação junto ao Ministério dos Transportes e ao Ministério das Cidades dizendo quais são as condições, e, para adequar, para ter um mínimo possível de cada um desses pontos de parada, seria necessário fazer algumas intervenções. Isso é um trabalho que não é simples, não é rápido, mas nós estamos trabalhando para ter esse levantamento e conseguir mostrar de forma fática a realidade e as condições de cada localidade, para tentar alguma medida mais assertiva para adequação dos pontos de parada.

Com relação à renovação de frota, que acaba interferindo muito nas condições de trabalho do motorista, porque os veículos mais novos têm tecnologias que facilitam a condução, havendo mais benefícios tanto para o trabalhador como para o meio ambiente, é um problema também grande esse na parte do transporte de passageiros. Já havia mencionado isso anteriormente e volto a mencionar aqui para que haja a colaboração principalmente do Senador para a gente fazer um projeto de sucateamento da frota. Eu acho que, se a gente conseguir fazer alguma coisa nesse sentido, nós conseguiremos alguns benefícios para o trabalhador que tem aquele veículo mais antigo. O Governo arcaria com isso e faria realmente um sucateamento, fazendo a compactação e vendendo como ferro velho, porque não adianta só passar esse veículo para

frente, porque você não tira o veículo da rua e continua com o problema. Então, teria de fazer alguma medida nesse sentido para conseguir fazer a renovação e trazer veículos mais atuais, mais adequados para a prestação do serviço tanto de cargas como de passageiros.

Com relação ao tempo de direção, eu acho que isso é um fator bastante crítico e importante. Nós sabemos que temos muitas dificuldades com relação a esse aspecto. E, como eu mencionei inicialmente, a gente está com um projeto no âmbito do transporte de passageiro que possibilitará contemplar essa verificação do cumprimento...

(Soa a campanha.)

O SR. ALEXANDRE MUÑOZ LOPES DE OLIVEIRA - ... da jornada pelos motoristas, lembrando que às vezes nós não temos todas essas condições e às vezes não adianta, como já vieram alguns pleitos junto à ANTT de fazer adequação, principalmente no serviço de fretamento, para o motorista informar onde seria o almoço, onde seria o café, e isso acaba inviabilizando, às vezes, a operação, porque, quando você faz um serviço de fretamento, é um grupo de pessoas que contratou um serviço. Aí, você vai falar para esse grupo que tem que parar porque vai almoçar? Você inviabiliza o serviço. Tem que ser feito um monitoramento e verificar realmente que aquele motorista conseguiu cumprir uma jornada, um tempo de direção adequado e teve as condições de alimentação, de descanso, conforme previsto na lei.

Por fim, com tudo que tivemos desse levantamento e desse sistema de monitoramento, acho que, realmente, temos que ter uma troca de informações para avaliar as melhores alternativas e conseguir ter ações que nos tragam as melhores propostas para as necessidades impostas e as condições existentes atualmente em toda a dimensão territorial que tem o Brasil.

É isso. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - O Dr. Alexandre Muñoz Lopes de Oliveira traz uma faixa de debate, digamos, interessante, que é a renovação da frota. Eu não tenho problema nenhum em apresentar o projeto. Só temos que ver como é que fica porque eu tenho um caminhão há 15 anos, não vou tramitar mais. Como é que eu fico? Tem que ser um crédito subsidiado... E a doutora quer falar sobre isso. Por favor, doutora. É interessante, viu?

A SRª EDMARA CLAUDINO - A título de contribuição, esse projeto já existe. A Confederação Nacional do Transporte já elaborou esse projeto, em conjunto com a Anfavea, e ele está no Ministério da Indústria e Comércio, Senador.

Antes de todo esse cenário político, estávamos tendo reuniões mensais para implementar a renovação de frota. É aquilo que o senhor falou: dependendo da idade do veículo, você ganha um bônus, você entrega e ganha um bônus, há um subsídio. Então, quer dizer que tanto a empresa quanto o autônomo e a Anfavea estão em conjunto com essa proposta da CNT. Agora, eu não sei em que pé está, mas há representante da Confederação que participava, o Dr. Flávio Benatti, que é o Presidente da Seção de Cargas, os servidores autônomos, e a Anfavea, junto com o Sindipeças também. Já existe isso e precisa de vontade política.

Só isso.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Vamos trazer para o debate.

A SRª EDMARA CLAUDINO - Pode trazer o Ministério para dizer qual é a avaliação deles com relação ao projeto, porque hoje se encontra dentro do Ministério da Indústria e Comércio. Só para contribuir.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Vamos trazer para o debate.

O SR. CARLOS ALBERTO LITTI - Só, também, para ajudar, o Estado do Rio já desenvolveu e Santos também tem um projeto municipal nessa renovação. Havia o problema, depois, do que fazer com pneus, que não desmancham, e a questão, também, do destino do óleo lubrificante, que já era um dos problemas. O restante já estava rodando bem. É ajuste só. Mas isso já tem que pensar para...

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem! Foi bom que o Dr. Alexandre tenha trazido esse tema para o debate. Acho que é algo interessante. Não traz nenhum prejuízo para aqueles que estão circulando, mas aponta outra opção, que seria renovar, desde que, claro, haja uma política de subsídio para que ele possa entregar o caminhão velho e comprar o novo. Então, fica esse compromisso de nós trabalharmos no debate desse projeto.

Neori Tigrão, Presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga.

O SR. NEORI TIGRÃO - Neste momento, quero agradecer realmente a presença de todos os amigos que aqui estão e, em especial, essa liderança de nome nacional, Senador Paulo Paim, que tem mostrado a preocupação e o interesse pela nossa Nação, pelo povo que trabalha, pelo povo que luta, pelo nosso dia a dia, Senador Paim. A sua competência e a sua seriedade fazem com que nós acreditemos por que estamos aqui. Acreditamos na mudança que nós mesmos podemos

fazer. Se nos unirmos e mostrarmos a nossa realidade, este País... Não podemos perder a esperança. Temos que acreditar nas pessoas sérias e honestas.

Então, estamos aqui por causa disto. Você tem demonstrado ao longo da sua carreira que sempre está a favor do trabalhador, dos humildes, das pessoas que precisam realmente da classe política. E é por isso que estamos nesta Mesa, procurando encontrar soluções.

Quero complementar o que o Litti falou. Acho que é de suma importância termos uma referência mínima de um quilômetro rodado de frete para que isso possa ser imposto. Mas quero dizer ao Litti que o mais importante é conseguirmos, dentro disso, colocar um percentual mínimo do frete do Governo, da Conab. Porque o frete do Governo é o melhor frete que o País tem. É o que é mais bem pago. E o caminhoneiro autônomo não tem acesso a isso. Então, todo o frete da Conab, Senador, teria que ter um percentual que fosse ou do frete da Conab ou daquele produto que seja armazenado na Conab. Ou seja, quando ele fosse transportado, que tivesse um percentual mínimo para o caminhoneiro autônomo.

Penso que isso é de suma importância. O Ministério Público teria que intervir porque isso tem que ser uma meta. Deveria haver um projeto de lei, e não sei se cabe dentro do nosso projeto de lei do estatuto, mas poderíamos estudar.

Há outra coisa que acompanhamos e que traz um sofrimento muito grande. Vocês todos sabem que se fizemos um levantamento, um estudo de quanto o caminhoneiro trabalha muitas vezes enfermo, doente, teríamos algo em torno de 70% ou 80% deles.

Então, Senador Paulo Paim, que é o nosso líder maior, gostaria que V. Ex^a intervisse junto ao Ministério da Saúde, e o Ministério Público que está aqui presente, a fim de que o Ministério da Saúde devolva um plano, um projeto especial de saúde para a família do caminhoneiro. Precisamos disso. E precisamos urgentemente, pois há muitos caminhoneiros trabalhando doentes para pagarem as suas contas, pois se não fizerem isso, às vezes com muito sacrifício, não conseguem quitar as suas dívidas.

Não há como fazer um plano de saúde do jeito que está hoje. Portanto, acho que temos que intervir junto ao Ministério da Saúde para conseguirmos isso.

Para encerrar, a grandeza de um homem se conhece pela humildade. Não acredito que falei e se falei foi uma besteira, mas quero, de público, pedir perdão para o senhor. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Neori Tigrão, que reconhece a importância das nossas lideranças. No momento inadequado, usou um termo que não era cabível e pede desculpa.

Ficam aqui meus cumprimentos. Também acho que a vaidade, a arrogância daqueles que são os donos da verdade é que nos deixa numa situação como essa que o País se encontra. Às vezes, digo que humildade não significa falta de coragem; até há uma canção que diz que homem chora que chora não significa falta de posição e de firmeza. Quantos de nós não choramos ao longo das nossas vidas? Qual o problema de reconhecer isso? Foi isso que vi aqui. Há olhos molhados aqui, acho que essa humildade é que modifica as pessoas de bem deste País.

Por favor, Dr. Marcos Bicalho dos Santos, diretor administrativo e institucional da Associação Nacional do Transporte Urbano.

O SR. MARCOS BICALHO DOS SANTOS - Obrigado, Senador.

Gostaria de acrescentar apenas um tema que não foi abordado, mas acho que será necessário que possamos incluí-lo nas nossas discussões, que é a questão da evolução tecnológica.

Na área de transporte público urbano, temos presenciado uma evolução bastante grande de uso de tecnologias, principalmente associadas à informação ao usuário, aos centros de controle operacionais, à questão da bilhetagem eletrônica, e isso tem trazido uma série de modificações para os sistemas de transporte e acreditamos que essas inovações proporcionarão uma melhoria muito significativa, inclusive no ambiente de trabalho.

Hoje temos iniciativas sendo implantadas em diversas cidades brasileiras de priorização ao transporte público coletivo, através de faixas exclusivas, sistema BRTs, utilizando veículos mais modernos, com ar condicionado, e isso tudo vem trazendo melhorias no ambiente de trabalho.

Por outro lado, vamos enfrentar também - já estamos enfrentando -, várias cidades brasileiras hoje já estão trabalhando sem cobrador, o ideal é que possamos realmente caminhar para tirar toda a cobrança de passagem de dentro dos ônibus. Já temos exemplo hoje, como a cidade de Campo Grande, onde nada se cobra de passagem dentro dos veículos, apenas fora. Com isso, essa profissão de cobrador é uma profissão que estamos vendo que está no caminho de extinção e temos que buscar quais são os passos para poder avançar nesse período de transição até chegar a uma situação ideal de não termos cobrança de passagens dentro dos ônibus, como acontece na maioria dos países desenvolvidos.

É um tema que também precisa ser incluído nessa discussão, porque é claro que isso depende de um acordo entre as empresas e os trabalhadores para vencermos esse período de transição.

Queria, em segundo, lugar, não perder a oportunidade de cumprimentar aqui, na pessoa do Sr. Omar, do Festino, pelo grande trabalho que a CNTT vem fazendo com a publicação de vários trabalhos técnicos, estudos profundos que têm realizado a respeito da legislação e que prova que esta entidade tem feito um trabalho que ajuda não só os trabalhadores, mas acho que todo o setor econômico.

Então, eu gostaria de deixar essa referência, porque admiro muito o trabalho que está sendo feito pela CNTT.

Como encaminhamento, eu gostaria de propor, como um primeiro passo para esse trabalho...

(Soa a campainha.)

O SR. MARCOS BICALHO DOS SANTOS - ...desse grupo que está agora sendo retomado, no sentido de que esta comissão, por intermédio dos seus assessores legislativos, pudesse fazer um levantamento dos principais projetos de lei que estão em tramitação tanto na Câmara como no Senado, para tentarmos ter um quadro dos assuntos que estão sendo propostos e debatidos, tentando contemplar isso tudo em uma nova proposta.

Muito obrigado pela oportunidade de estar aqui participando. *(Palmas.)*

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

Vamos aos encaminhamentos. O Dr. Marcos Bicalho, no final, lembrou um deles que é essa ideia de a comissão reunir todos os projetos que estão tramitando no Congresso para tentarmos reunir dentro do que quer o Estatuto, que é uma melhoria para todos.

As outras propostas foram encaminhadas, tanto a do Tigrão, como de cada um dos membros da Mesa. Nós vamos reuni-las e depois vamos ver qual é o encaminhamento que podemos dar.

Mas com certeza teremos outras reuniões. Que seja a retomada dos trabalhos! Permitam-me, para terminar, nessa conciliação que aqui houve, quando falei que um homem chora e não tem de ter vergonha, lembrei-me de uma música que eu recebi hoje aqui, nesse debate nacional. Mas vocês verão que não tem nada a ver com essa peleja que estamos travando.

Em resumo, acabei usando essa letra indiretamente, pois ela serve para este momento de entendimento e convenção. Diz o seguinte a música:

"Um homem também chora

Menina morena

Também deseja colo

Palavras amenas...

Precisa de carinho

Precisa de ternura

Precisa de um abraço

Da própria candura...

Guerreiros [que vocês são] são pessoas

Tão fortes, tão frágeis

Guerreiros [no fundo] são meninos

No fundo do peito

Precisam de um descanso

Precisam de um remanso

Precisam de um sono [sonho. Não nos tire os nossos sonhos]

Que os tornem refeitos [perfeito]

É triste ver meu homem

Guerreiro menino

Com a barra do seu tempo

Por sobre seus ombros

Eu vejo que ele berra

Eu vejo que ele sangra
A dor que tem no peito
Pois ama e ama [Nós amamos o nosso país]
Um homem se humilha
Se castram seu sonho
Seu sonho é sua vida
E vida é trabalho
E sem o seu trabalho
O homem não tem honra
E sem a sua honra
Se morre, se mata
(...)"

Viva a honra dos brasileiros! Viva o nosso trabalho! Vivam os motoristas! E viva este momento bonito que aqui vocês patrocinaram! (*Palmas.*)

O SR. OMAR JOSÉ GOMES - Paim, por favor, só um segundo.

Eu ainda estou com meus olhos marejados, por pouca coisa, porque ele falou. Porque, quando eu soube que ele me chamou de pelego, eu sofri muito, muito e muito, porque eu, graças a Deus, nunca fui isso na vida. E senti muito quando eu soube. E, por azar, ele tinha saído de perto de mim quando me falaram. Eu diria: agora só que eu sei. Você me desculpe, eu não ia te dar a mão. Mas hoje eu passo a te dar a mão e com todo o prazer. Obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Isso! Este é um momento de união nacional em nome do povo brasileiro.

Está encerrada a nossa audiência pública.

Um abraço a todos.

Que Deus ilumine os nossos passos e que essa música embale as nossas vidas para um grande entendimento!

(Iniciada às 9 horas e 1 minuto, a reunião é encerrada às 11 horas e 12 minutos.)