



SENADO FEDERAL  
SECRETARIA-GERAL DA MESA  
SECRETARIA DE COMISSÕES  
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES MISTAS

**ATA DA 3<sup>a</sup>. REUNIÃO DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 595, ADOTADA EM 6 DE DEZEMBRO DE 2012, QUE “DISPÕE SOBRE A EXPLORAÇÃO DIRETA E INDIRETA, PELA UNIÃO, DE PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS E SOBRE AS ATIVIDADES DESEMPENHADAS PELOS OPERADORES PORTUÁRIOS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS”, DA 3<sup>a</sup> SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 54<sup>a</sup> LEGISLATURA, REALIZADA NO DIA 5 DE MARÇO DE 2013, ÀS 14 HORAS E 30 MINUTOS, NO PLENÁRIO Nº 6, DA ALA SENADOR NILO COELHO, ANEXO II, DO SENADO FEDERAL.**

Às catorze horas e quarenta e cinco minutos do dia cinco de março de dois mil e treze, no Plenário seis da Ala Senador Nilo Coelho, sob a Presidência do Senhor Deputado José Guimarães, reúne-se a Comissão Mista da Medida Provisória 595, de 2012, com a presença dos Senhores Senadores: Romero Jucá, Eduardo Braga, Vital do Rêgo, Sérgio Souza, Walter Pinheiro, Humberto Costa, Ana Rita, José Pimentel, Inácio Arruda, Flexa Ribeiro, Lúcia Vânia, Eduardo Amorim, Blairo Maggi, Gim, Armando Monteiro, e os não membros João Alberto Souza e Wellington Dias; e Deputados: Geraldo Simões, José Guimarães, Iriny Lopes, Edinho Bez, Manoel Junior, Fátima Pelaes, Marcos Montes, Eduardo Sciarra, Roberto Santiago, Ademir Camilo, Cesar Colnago, Onyx Lorenzoni, Milton Monti, Márcio França, Glauber Braga, Paulo Pereira da Silva, Arnaldo Jardim, Nelson Marquezelli. Deixam de comparecer os demais membros. Havendo número regimental, a Presidência declara aberta a presente Reunião, destinada à realização de Audiência Pública com a finalidade de instruir a apreciação da Medida Provisória. O Presidente, às catorze horas e quarenta e oito minutos, passa a presidência dos trabalhos ao Senador José Pimentel. O Presidente convida os palestrantes Eduardo Lírio Guterra, Presidente da Federação Nacional dos Portuários; Wilton Ferreira Barreto, Presidente da Federação Nacional dos Estivadores; Mário Teixeira, Presidente da Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, Nas Atividades Portuárias; e Maurício Coentro Pais de Melo, Coordenador Nacional da CONATPA - Ministério Público do Trabalho -, para, nessa ordem, realizarem suas respectivas exposições. Ao término das exposições, o Senhor Presidente dá início à fase de interpelações parlamentares, bem como de réplicas e tréplicas dos convidados. Fazem uso da palavra os seguintes Parlamentares: Senadora Kátia Abreu, Deputado Paulo Pereira da Silva, Deputado Glauber Braga, Senador Armando Monteiro. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a Reunião às dezesseis horas e trinta e cinco minutos, lavrando eu, Marcos Machado Melo, Secretário da Comissão, a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente, Deputado José Guimarães, e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com o registro das notas taquigráficas.

**Deputado José Guimarães**  
Presidente da Comissão



(*Texto com revisão.*)

**O SR. PRESIDENTE** (José Guimarães. PT – CE) – Havendo número regimental, declaro aberta a 3ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012.

Sr's e Srs. Parlamentares, convidados, permaneçam em silêncio para que possamos compor a nossa mesa dos trabalhos da 3ª Reunião da Comissão e a primeira audiência pública formal desta Comissão.

Convido, para compor a mesa, o Sr. Wilton Ferreira Barreto, Presidente da Federação Nacional dos Estivadores; Eduardo Lírio Guterra, Presidente da Federação Nacional dos Portuários; Mário Teixeira, Presidente da Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios nas Atividades Portuárias; Maurício Coentro Pais de Melo, Coordenador Nacional da Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário (Conatpa), do Ministério Público do Trabalho.

O nobre Senador Eduardo Braga, nosso Relator da MP 595, já se faz presente. Registro a presença do nosso Relator revisor, Deputado Manoel Junior, da nossa querida Paraíba.

Sr's e Srs. Parlamentares, o Presidente da Casa, da minha Casa, o Presidente Henrique Alves, está nos chamando para uma conversa sobre a votação de daqui a pouco no Congresso. Portanto, convido o Vice-Presidente desta Comissão para assumir os trabalhos, na data de hoje, o Senador Pimentel, que está aqui presente, por conta da minha ida à reunião dos Líderes com o Presidente Henrique Alves.

No entanto, nobre Relator, quero confirmar a nossa reunião com as três federações para logo mais – viu, Paulinho da Força? – e com os companheiros da CUT, às 16h, na Liderança do Governo, na Câmara.

Senador José Pimentel, Presidente em exercício nesse momento.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Dando continuidade aos trabalhos desta Comissão Mista, e já está conosco o nosso Relator, o Relator revisor também presente, conforme acordo da Mesa, vamos iniciar com a exposição do Sr. Eduardo Lírio Guterra, que é Presidente da Federação Nacional dos Portuários, pelo tempo regimental.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Sr. Presidente, só para registrar a presença do Prefeito de Santos, nosso companheiro Paulo Alexandre Barbosa.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Queremos registrar a presença do Sr. Prefeito de Santos. Seja bem-vindo!

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Com a palavra o Sr. Eduardo Lírio Guterra.

**O SR. EDUARDO LIRIO GUTERRA** – Boa tarde a todos! Boa tarde, Srs. Parlamentares!

Presidente da Mesa, nosso Relator da medida provisória, antes de fazer... (*Falha na gravação.*)

Pronto? O primeiro não pode ter o microfone desligado, não é, Presidente?

Antes de fazer a nossa apresentação com relação a esse debate, a gente queria deixar claro para todos os que estão aqui presentes e para os que nos assistem e nos ouvem, obviamente, que o nosso entendimento é que, na verdade, essa legislação... O que estamos discutindo aqui, no nosso entendimento, não é simplesmente uma medida provisória que atende interesses do Governo ou de qualquer partido político, e não só desta Casa. Estamos discutindo uma lei que, na hora em que for aprovada, vai ser a lei que vai regulamentar a atividade portuária, e não sabemos por quanto tempo. O que podemos dizer, pela nossa experiência, é que, na última vez em que tivemos um debate semelhante a esse, aqui, nesta Casa, o resultado do debate durou quase 20 anos. Foi revogado agora pela Lei nº 8.630.

Então, a nossa preocupação com relação a esse debate e ao conteúdo da medida provisória não é simplesmente pela redação e pelo que a gente lê, e sim pelo resultado e pelo desdobramento que essa legislação possa trazer a médio e longo prazo para o sistema portuário, por nós, trabalhadores. Essa é uma questão que tem que ficar muito bem clara quando formos ouvir aqui os meus colegas e fazer o debate com esta Comissão.

Entendemos que, pelo organograma que foi feito, atendeu o que temos colocado desde o começo: tem que ter debate, tem que ter vontade política de a gente avançar em construir uma legislação que seja de interesse nosso.

Preparei uma rápida apresentação que aborda as questões centrais dessa discussão. Tivemos a revogação de uma legislação que era a que estabelecia a regra do jogo na atividade portuária, através de uma medida provisória. Então, estamos fazendo uma comparação. Vou ser rápido. Vou abordar as questões centrais: o papel do Estado na atividade portuária, a questão da gestão portuária e as empresas portuárias públicas que administram esses portos; a questão do trabalho portuário, o atual, o futuro do trabalho portuário; a questão da



organização sindical e a questão do trabalho portuário em si, a possibilidade de precarização do trabalho portuário. Essa é uma questão que a gente quer colocar. Obviamente que essa questão dos investimentos que estão postos na medida provisória para a questão portuária é uma iniciativa do Governo quando oferece os juros mais baixos do que de mercado subsidiado pelo BNDES. E há a questão do modelo de concessão, o novo modelo de concessão à iniciativa privada dos novos negócios que o Governo quer fazer. Então, a gente vai abordar de uma forma bem sucinta e rápida.

Vamos lá.

Bom, eu acho que seria interessante não menosprezar esta audiência aqui e colocar a quantidade de portos públicos que temos no Brasil, que são considerados os 34 portos mais importantes, segundo informação da Secretaria de Portos. Temos 102 terminais de uso privativo em operação, 6 de uso exclusivo, 96 de uso misto, que precisam hoje, pela regra do jogo, movimentar carga própria e residualmente carga de terceiros, sendo que esses terminais movimentam petróleo, minério e grandes sólidos e líquidos. Então, essa é uma prova de que o sistema portuário brasileiro é diversificado.

Chamo a atenção para a quantidade de portos que temos no Brasil. Não dá para compararmos o Brasil com portos de outros países do mundo, que, apesar de serem considerados desenvolvidos, muitos deles só têm um porto para cuidar. Nós temos 34 em toda a costa brasileira, cada um com sua especificidade, com a sua peculiaridade, cada um com seus problemas regionais.

Pode passar, amigo.

Esse aí é o nosso sistema portuário brasileiro, que muitos conhecem, mas acho importante frisar dada a complexidade. Por exemplo, na parte sul do Brasil, a partir de Antonina, todos os portos estão na mão de Estado ou de Município. No caso específico do Porto de Imbituba, trata-se de um terminal privado que foi transferido para a iniciativa privada em 1962, mas cujo contrato está terminando. O Porto de São Sebastião também está na mão do Governo do Estado de São Paulo.

Vamos lá, amigo.

Esta aí é a questão que está em discussão: o modelo de outorga. Isso clareia muito o que nós estamos discutindo hoje, que é o porto público, que tem autoridade portuária, tem a questão dos OGMOs, dos terminais, da dragagem, da sinalização, dos acessos terrestres. Quando se fala em porto público, na verdade, está se falando de um sistema público em que tudo é privado, menos a gestão. A operação é privada, os empresários cuidam da infraestrutura portuária e o Estado cuida da superestrutura e da gestão, incluída na gestão a questão do meio ambiente, o planejamento estratégico, a saúde, a segurança do trabalho portuário e da própria segurança do porto em si, por ser uma área de fronteira. Do outro lado, a questão do Terminal de Uso Privativo (TUP), que cuida especificamente de escoar carga própria e residualmente a carga de terceiros. Hoje, nós já temos isso no sistema portuário. Aliás, esse sistema foi regulado agora mais recentemente através do Decreto nº 6.620, que estabeleceu a obrigação de movimentar, primeiro, carga própria para, depois, carga de terceiros.

Pode passar.

Aí também fica bem caracterizado como é que funciona o porto público, o contrato de concessão, a reversão de bens e equipamentos à União no prazo de 25 anos por mais 25, a manutenção do órgão, o treinamento, o EPI, a requisição de mão de obra, a política integrada no setor e na região portuária. Nós temos, dentro do porto público, os Conselhos de Autoridade Portuária, que, para quem não acompanha, indicam um representante dos trabalhadores e dos empresários para agir dentro dos Conselhos de Administração das empresas, e temos os agentes do Governo – Receita Federal, Anvisa –, e se busca a integração desses agentes.

Para quem se lembra, nós já tivemos, na atividade portuária, basicamente mais de 20 tarifas cobradas até a Lei 8.630; era de A a quase Z. Cada uma dessas letras significava uma tarifa. Com a modernização, através da Lei nº 8.630, resumimos a seis, sete tarifas nos portos, dependendo da peculiaridade. Por exemplo, Rio, Santos e Vitória, onde o pessoal atua muito na exploração de petróleo, alguns portos têm tabelas de *offshore* para serem usadas.

E os terminais não precisam requerer a mão de obra no OGMO mesmo exercendo, às vezes, um serviço público, que é o nosso pensamento. O que nós defendemos, o que nós não entendemos é que, quando os terminais passaram a movimentar cargas de terceiros, como é uma prestação de serviço público no nosso entendimento, teria que requisitar a mão de obra no OGMO.

Então, mas todos esses dois terminais podem usar o Reporto, que é um mecanismo inteligente, inclusive no nosso ponto de vista também, porque facilita a aquisição de equipamentos não similares no Brasil, como guindaste, empilhadeira. E a gente apoia essa iniciativa também.

Ali embaixo tem os dados da Abratec, em que nós tínhamos em 1998, 45 guindastes e empilhadeiras nos 14 terminais ligados, obviamente, à Abratec. Em 2007, 299, o que traz uma economia de 25%



a 30%. E o Governo deixar de arrecadar em impostos cerca de 432 milhões.

Pode passar.

Bom, isso é um dado... (*Falha na gravação.*)

Nós temos ouvido falar muito que o OGMO encarece o setor portuário. Isso é um estudo que o Dieese fez, baseado na RAIS, do Ministério do Trabalho, e esse estudo está à disposição de quem quiser. Nós pegamos a remuneração média dos trabalhadores de estiva e capatazia, que é a remuneração média nacional desses trabalhadores. Essa média, aí embaixo, de 3,8 mil é porque existem outras atividades dentro dos OGMOs – e isso é tirado pelo CGC. E foi isso que baseou o nosso trabalho.

Pode passar, colega.

Bom, aí nós colocamos um pouco o que é mesmo o custo para operar um navio no Brasil. Tem aí a fonte. Estamos falando que 8% que são cobrados de THC incluem trabalhadores do OGMO, custo com investimento e tarifa. E os outros custos, como frete, que é 45%, 30% de frete terrestre, e o trâmite em burocracia. E não consegui enxergar na medida provisória uma coisa que, por exemplo, ataque a questão do frete marítimo no Brasil. Não que eu queira que isso seja feito como uma questão de guerra a isso, mas acho que isso tem que ser discutido, se há uma preocupação, como a que está se colocando, de se reduzir custos no Brasil.

Vamos lá. Eu coloco isso porque às vezes falam que o sistema portuário não está avançando. Pode ser que não esteja avançando do jeito que nós queremos, mas todos os números que nós temos apontam para um crescimento da movimentação de carga, que praticamente dobrou em 11 anos, com a taxa média mensal de crescimento de 6,17%.

Aí são os contêineres, em TEUs. São os únicos que provam que nós estamos caminhando para ter uma movimentação semelhante à dos portos maiores do mundo. Obviamente que, se for comparar com portos como o de Roterdã, que é todo robotizado, todo informatizado, nós entramos em desvantagem.

O que nós vimos de impacto da medida provisória na questão da concorrência com os portos públicos? Transferência de carga de porto público para os terminais privados novos. Redução das receitas das empresas das administrações portuárias públicas. Risco de redução dos postos de trabalho dos PPAs. E vinculação com achatamento salarial.

Aí há uma emenda que propõe resolver esse problema: requisição de mão de obra avulsa nos OGMOs, na movimentação de carga de terceiro; e na movimentação de carga própria, opcional, negociada com os trabalhadores – isso está baseado na Convenção 137.

Podemos ir?

Essa é uma explicação importantíssima nessa discussão, gente. Parece que fomos nós, trabalhadores, que criamos o Órgão Gestor de Mão de Obra, o que não aconteceu. O Órgão Gestor de Mão de Obra foi criado por esta Casa, por este Congresso, foi aprovado por este Congresso. Antes da lei, o sindicato tinha o papel de escalar, recolher encargo, fazer pagamento, cuidar da disciplina, cuidar do equipamento de proteção individual. Depois da lei, isso tudo passou a ser responsabilidade dos operadores portuários via Órgão Gestor de Mão de Obra, negociando a convenção coletiva com os sindicatos. Então, tudo isso aí é negociado com o setor empresarial. Aí não há nada público. É patrão e empregado. É uma negociação coletiva entre sindicato e empresas. Então, a gente precisa entender o OGMO, o funcionamento do OGMO, para a gente perceber que ele é o recurso humano dos nossos portos.

Vamos embora!

Sobre isso aí eu já falei lá atrás. Esses são oito pontos que acho desnecessário abordar aqui, mas faço questão de deixá-los registrados na minha fala. Há coisas sobre as quais vou falar mais na frente, porque acho que são mais centrais desta discussão.

Vamos embora, pessoal!

Dentro da medida provisória, existe o esvaziamento das competências da Autoridade Portuária. Todas as questões que são papel do Estado central na competência da gestão portuária estão sendo tiradas e colocadas para a Antaq. Na lei, não se fala qual é o poder concedente, não está claro na lei qual esse poder. Nós não conseguimos enxergar isso.

Vamos embora! Pode passar!

Há a questão da Guarda Portuária. Esse é o ponto nevrágico desta discussão, porque a Guarda Portuária é uma instituição cujos empregados são empregados da administração do porto e têm o papel de cuidar da segurança nos nossos portos. Para isso, foram contratadas e treinadas pessoas. Foram investidos recursos em armas, em uniformes, em treinamento desses trabalhadores, em equipamentos de última geração para fazer a fiscalização dos nossos portos. E a medida provisória não traz, em seu escopo, nada relacionado com a Guarda Portuária, apesar de esta ser uma atividade fim da área portuária – chamo a atenção para esse ponto.



SENADO FEDERAL  
SECRETARIA-GERAL DA MESA  
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA  
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES  
MP nº 579 (3ª Reunião)

SF - 5

06/11/2012

Vamos, amigo!

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Sr. Eduardo Guterra...

**O SR. EDUARDO LIRIO GUTERRA** – Pois não.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – ... eu já lhe dei 16 minutos e vou dar-lhe mais um minuto, para que conclua. Está bom?

**O SR. EDUARDO LIRIO GUTERRA** – Eu dispunha de quantos minutos?

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Eram 10 minutos, e já está indo para 17 minutos.

**O SR. EDUARDO LIRIO GUTERRA** – Vou ter de correr.

Então, gente, para que não haja dúvida, a medida provisória, no art. 4º, parágrafo único, é clara ao dizer da possibilidade de privatização das empresas públicas portuárias. Isso está colocado bem claro na lei, quando esta fala “no todo ou em parte, a exploração do porto organizado e sua administração”.

Vamos embora, gente!

Esse é um exemplo... Ouvimos falar que o Governo ia conceder o Porto de Aratu e de Salvador... Ouviu, Deputado? Os Portos de Ilhéus e de Aratu, esses dois portos, juntos, significam 66% da receita da Codeba. Então, se se entregar isso para a iniciativa privada, como é que ficam os trabalhadores, como é que fica a receita da Codeba, se esta nem vai mais fazer licitação? As licitações vão ser feitas aqui, por Brasília.

Vamos lá, por favor!

*(Soa a campainha.)*

**O SR. EDUARDO LIRIO GUTERRA** – Essa é uma relação de pessoal das empresas portuárias. O quanto as empresas gastam com seu quadro de trabalhadores está ali no último quadro. Então, na média, estamos gastando muito menos com pessoal do que estamos arrecadando nessas empresas.

Vamos!

Essa é uma notícia que saiu hoje nos jornais, de que a Codesp de São Paulo registrou o maior lucro desde a sua fundação.

Pode passar, por favor.

Essa é uma exposição de como é que funcionava o CAP, que foi modificado, assim como a indicação dos trabalhadores no Conselho de Administração.

Pode passar.

Quanto ao enquadramento de trabalhadores, a medida provisória fala em categoria econômica preponderante, que tem que definir a negociação com os trabalhadores. Acho que há uma interferência da medida provisória na organização dos trabalhadores. Nós entendemos que isso tem de ser revisto.

Vamos embora!

Há a questão da contratação temporária, que existia na Lei nº 8.630 e que não veio na medida provisória. E há a questão da multifuncionalidade. Havia uma negociação em função do processo de multifuncionalidade, que também não veio aí.

Já estamos terminando.

Aí são outros impactos: empregados de portos delegados a Municípios. Porque a lei continua dizendo que é possível o Estado delegar a Estados e Municípios portos, mas não diz em que condição para os trabalhadores. E, hoje, há problemas, no Brasil todo, relacionados a isso.

Pode passar.

E aí, gente, para encerrar minha participação nisto, eu queria chamar a atenção para este eslaide. Nós ouvimos, durante esse tempo todo – eu pelo menos, em umas duas entrevistas –, que nós somos dinossauros, que nós somos atrasados, que nós estamos defendendo o velho. Eu quero deixar esta mensagem para esta Casa: que há muitos anos, realmente, nós lutamos contra o golpe, contra a ditadura, e exigimos respeito à Constituição...

*(Interrupção do som.)*

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Obrigado.

**O SR. EDUARDO LÍRIO GUTERRA** – Eu só queria deixar essa mensagem para vocês.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Obrigado. Foram 18 minutos. (*Palmas.*)

Com a palavra, o Sr. Wilton Ferreira Barreto, Presidente da Federação Nacional dos Estivadores, por dez minutos.

**A SR<sup>a</sup> KÁTIA ABREU** (PSD – TO) – Sr. Presidente, pela ordem.

Eu gostaria da distribuição da apresentação, por favor. Inclusive das futuras, para



acompanharmos.

Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Já pedi para providenciarem.

**O SR. WILTON FERREIRA BARRETO** – Sr. Presidente, nobre Relator, Senador Eduardo Braga, Sr's e Srs. Deputados, Sr's e Srs. Senadores da República do Brasil, caro Relator revisor, nossos companheiros e imprensa, o companheiro Eduardo Lirio Guterra fez uma explanação com a demonstração muito minuciosa de como se comportam hoje a administração e a operacionalidade dos portos brasileiros. E aí, para enriquecer um pouco mais, o BNDES, em dezembro de 2012, encomenda um trabalho, e vou só ler o título. Esse trabalho foi realizado com recursos do Fundo de Estruturação de Projetos do BNDES, no âmbito da chamada política pública. Primeira edição: dezembro de 2012. E este material que está aqui em meu poder, se nós fôssemos lê-lo todo, ou demonstrar todo, precisaríamos de 15 minutos. Não daria. Mas aqui demonstra claramente, Senador, que não haveria necessidade de um novo marco regulatório para os portos.

Vamos ver, dentro deste documento que está aqui, que as recomendações são várias. Eu poderia ler algumas, como a permanência dos OGMOs e a sua modernização. Nós poderemos nos debruçar, por meio deste documento, sobre a manutenção do trabalho avulso, que é muito mais rentável e muito mais equilibrado, principalmente para os pequenos operadores portuários. Nós vamos verificar também neste documento que nos terminais privativos é recomendado esse equilíbrio da mão de obra avulsa porque se um terminal passar um período sem trabalho ele também não terá ônus nenhum porque não precisará pagar nenhum trabalhador.

Neste documento também está contido que, em outra modalidade de trabalho, se ele não alcançar o total de tonelagem ou de recursos que atinja o seu salário, será criado um fundo para complementar o salário desse trabalhador.

E aí o Eduardo coloca muito bem que os trabalhadores dos nossos portos vêm batendo recordes deles próprios, como no caso do Espírito Santo, como no caso do Porto de Paranaguá, no escoamento de grãos, como no caso do Porto de Santos, com uma movimentação recorde de contêineres, e outros portos do Nordeste, que sabemos como funcionam.

E aí nós nos deparamos com essa situação que estamos aqui demonstrando. Nós fizemos uma série de gráficos que, conforme a Senadora Kátia Abreu solicitou, embora estejam um pouco a menor, inclusive com deficiência do salário do trabalhador...

Um trabalhador, um estivador hoje, em média, tem um salário de R\$50, e, para sair desse salário, ele tem de embarcar ou desembarcar uma média entre 150 toneladas e 200 toneladas, quando, na verdade, os grandes operadores dos terminais ganham a partir da primeira tonelada que é embarcada ou desembarcada.

Então, Sr's e Srs. Parlamentares, nós gostaríamos – e peço isso ao nobre Relator – que os custos do agronegócio, que os custos dos terminais privativos fossem abertos, para que a gente pudesse debater de igual para igual, dentro de um equilíbrio; que nós fôssemos interpelados, mas que também tivéssemos o direito de interpellar. Na sua própria região, Senador, nós vemos a navegação interior, que é muitas vezes, de forma tortuosa, contemplada por uma série de operadores que tiram o contêiner do navio, põem na balsa, e eles consideram isso como navegação interior; na verdade, o senhor conhece isso muito bem, porque é da sua região.

Então, nós trabalhadores avulsos, os estivadores do Brasil, assim como os portuários, vimos sofrendo diuturnamente. Há operadores, Senador Humberto Costa, que querem negociar, e outros, não, como o caso de Suape, que não quer negociar com os trabalhadores. Nós não temos a felicidade de alguns operadores quererem negociar. Mas nós estamos vendo como, no Porto de Itapoá, no Porto de Pecém, há inclusive uma ação civil pública impetrada pelo Ministério Público, que não quer requisitar e não quer negociar o concurso da mão de obra dos trabalhadores. Então, esse ponto de equilíbrio é que nós precisamos encontrar.

Esse estudo encomendado pelo Governo – não foram os trabalhadores – demonstra e relata tudo isso que estou acabando de dizer aqui. Pena que, em 15 minutos, não dá para nós dissecarmos este documento, porque ele é muito extenso.

Nós não somos contra o desenvolvimento do País. Ao contrário, nós estamos aí para contribuir, e muito, como temos contribuído com o desenvolvimento da nossa Nação. Nós queremos que cresça. Agora, como os trabalhadores... E o Eduardo demonstrou, no seu último eslaide, a luta dos trabalhadores para defender o seu mercado de trabalho. É inadmissível, num governo democrático, Senador, os trabalhadores estarem brigando, tendo de fazer mobilização para trabalhar, para ganhar o seu sustento.

E nós não estamos aqui com discurso de efeito, nem corporativista, conforme temos visto na imprensa. Nós queremos um debate democrático, pelo qual possamos dialogar, debater e encontrar um ponto de



06/11/2012

equilíbrio, com a participação dos trabalhadores dos portos brasileiros.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Obrigado, Sr. Wilton, que gastou apenas oito minutos. Parabéns pela economia.

Com a palavra, pelo prazo de dez minutos, o Sr. Mário Teixeira, presidente da Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias.

**O SR. MÁRIO TEIXEIRA** – Vou tentar otimizar esse tempo.

Eu cumprimento todos os Parlamentares presentes, cumprimento as senhoras e os senhores, meus companheiros sindicalistas, a imprensa e principalmente a Mesa – o Presidente, o Relator, o revisor e os demais companheiros de Mesa.

Pode passar para o próximo, por favor.

Na verdade, a gente vai entrar direto no assunto mais polêmico aqui, que nós chamados de recalcitrância em manter preceitos inconstitucionais já existentes na Lei 8.130.

Eu começo dizendo o seguinte: prestar serviço público, ou seja, operar com carga de terceiros sem licitação, através de simples autorização, é vedado pelo art. 175 da Constituição. Na vigência da Lei 8.130, já era inconstitucional. A MP vem ao extremo, desobrigando o terminal de ter carga própria.

Permite que esse ente privado seja um prestador de serviço, ao arrepio da Constituição, e vai mais: pela 595, ele também está desobrigado de observar, e com certeza não observará, os princípios da prestação – falta um “s” ali – de serviço público, ou seja, continuidade, cortesia, eficiência, segurança, atualidade, regularidade, modicidade e generalidade.

Temos emendas para resolver esse problema. Cito, aí, as Emendas 101 e 142, do Deputado Márcio França; a 58, de Arnaldo Faria de Sá; a 253, do Paulinho da Força Sindical; 394, do Ângelo Vanhoni; e 175, do Deputado Luiz André, do PT do Rio de Janeiro.

Pode passar para a próxima, por favor. (*Pausa.*)

Acho que está errado. Pode voltar. Tem de voltar um pouco. (*Pausa.*)

Veja bem, nós estamos citando um documento que é um parecer do TCU. É o Processo TC-015.916/2009, que está apenso com outro processo. Esse documento é muito longo, é muito longo. Ele tem, no caso, quarenta e poucas páginas.

Eu gostaria, e pediria à Mesa, e, se for possível, que alguns Deputados também peçam, que ele faça parte integrante desta minha palestra.

Esse documento diz, na análise preliminar do TCU, que há de se conjugar os ditames da Lei 8.630 aos mandamentos insculpidos no art. 175 da Constituição Federal. Segundo a Carta Magna, os serviços públicos devem ser delegados por meio de concessão ou permissão. A autorização não é um instrumento para outorga de serviço público.

Dada essa constatação, de forma apressada e indevida, pode-se concluir que a Lei 8.630/1993, ao permitir que a movimentação de carga de terceiros em terminais privativos outorgados por autorização incorre em inconstitucionalidade. E, mais, tal interpretação não merece prosperar.

É necessário encontrar a motivação dos legisladores, desta Casa, no caso, para o teor do texto da lei e realizar uma interpretação conforme a Constituição Federal.

Passe para o próximo, por favor.

Esse parecer conclui: “Considerando todo o exposto na presente análise, conclui-se que as outorgas de autorização para as empresas de Cotegipe, Portonave, Itapoá e Embraport carecem de amparo legal.”

A movimentação de carga nesses terminais nos permite afirmar que, de acordo com a Lei 8.630, esse tipo de empreendimento, que tem como objetivo principal a movimentação de carga pública, não poderia ser outorgado por meio de autorização.

A grave omissão dos órgãos responsáveis pela regulação e fiscalização do setor portuário permite a existência irregular de duas instalações portuárias, submetidas a regras distintas, exercendo a mesma atividade: a prestação do serviço público de movimentação de carga de terceiro.

Aí, o TCU faz um encaminhamento. Eu gostaria de pedir a atenção para o encaminhamento:

*Dessa forma, admitir que a movimentação de carga de terceiro por essas instalações seja majoritária a ponto de ser o negócio principal desses terminais é concluir pela existência de prestadores de serviços públicos outorgados por autorização, sem o devido procedimento licitatório e inconstitucional (art. 4º da Lei*



8.630).

Eu estou citando a Lei 8.630, mas isso, de uma maneira mais grave, está sendo repetido na MP. Não é razoável considerar que essa tenha sido a intenção dos senhores legisladores aqui.

*Autorizar, em caráter excepcional, tendo em vista o interesse público e o princípio da continuidade da prestação dos serviços públicos, o funcionamento de terminais de propriedade das empresas Portonave S. A. – [...] Navegantes, Itapoá [...], Embraport [...] S. A. e Terminal [...] de Cotelipe, por prazo suficiente e justificado para a realização do certame licitatório [...].*

Quer dizer, deu um prazo para que se regularizasse a situação.

Passa para o próximo, por favor.

Aí, nós colocamos aqui, rapidamente, que nós entendemos que houve um equívoco no encaminhamento do processo legislativo, com relação à MP, no que diz respeito a essa questão de autorização.

Nesse caso, a lógica seria ter encaminhado para cá uma emenda constitucional, sob o risco, e vai ocorrer se passar como está, de inúmeros procedimentos judiciais contra a MP ou a lei em que ela venha a ser convertida.

Digo, de antemão, que já temos compromisso com alguns partidos, com a nossa confederação, já conversamos com a OAB e já conversamos com o próprio Ministério Público: se, realmente, se insistir nesse tipo de inconstitucionalidade, com certeza vamos ter muita batalha no Judiciário.

Próximo, por favor.

Eu vou falar rapidamente do cenário mundial. Já estou saindo um pouco da questão da inconstitucionalidade. Cenário mundial: trouxe a chamada substituição dos portos antigos públicos, na maioria, por terminais privativos.

Na verdade, nós temos diversos portos antigos que hoje não operam mais com carga, não operam comercialmente. A maioria foi reestruturada para atender turismo, etc. Os portos de São Francisco, Miami, Los Angeles, Long Beach, Roterdã, Marselha, Gênova, Barcelona, Lisboa, Buenos Aires – no caso, o Porto Madero –, praticamente, não operam mais comercialmente. Ao lado deles, foram criados inúmeros, inúmeros terminais. É o que está sendo feito aqui. Ninguém é contra. Nós não somos, como disse o Eduardo, jurássicos, não somos brucutus, como, às vezes, pensam que somos. Nós entendemos que isso foi uma consequência normal.

Próximo, por favor.

Vamos citar um caso aqui que nos preocupa e que temos que colocar exatamente para os Srs. Parlamentares, para o qual gostaria de uma atenção muito grande. Antes de se criarem terminais, lá na Califórnia, o Porto de São Francisco possuía 84 berços de atracação. Está ali. Aí veio a necessidade, como eu disse, de se criarem os terminais por diversos motivos: a questão de calado, que o porto não tinha, a competitividade e outras coisas. Então, teve que migrar a operação do porto para terminais privativos. E ele migrou para o outro lado da Golden Gate, migrou para Oakland.

Hoje esse porto está assim.

Passa para o próximo, por favor.

Hoje está assim.

Passa para o próximo.

Hoje está assim o Porto de São Francisco, que não se opera mais comercialmente. Em compensação, do outro lado, em Oakland, é isso.

Passa para o próximo, por favor.

Oakland é isso. Há 16 terminais desse lá – esse aqui, entre outros.

Um detalhe interessante, e peço a atenção dos Srs. Parlamentares: lá também houve um tipo de pressão dos conservadores, daqueles interessados só no lucro, de não levar os trabalhadores do porto antigo para o porto novo. É exatamente o assunto que discutimos aqui. É exatamente isso, ou há diferença? Os companheiros estão sentido. Há diferença? Fizeram exatamente isso. O que aconteceu? Houve um movimento muito sério, muito sério mesmo. Os trabalhadores fizeram piquete em frente aos novos terminais para trabalharem, fizeram passeata.

Próximo, por favor. Pode passar, companheiro.

Piquete.

Próximo.



Passeata.

Próximo.

Trabalhador foi preso; morreu trabalhador; porque lá a polícia... No Brasil, é um pouco diferente. Nesse sentido estamos mais avançados até que os americanos. A polícia até bate em trabalhador, mas não é tanto assim. A repressão hoje não é tanta, felizmente. Com tudo isso, eles conseguiram fazer acordos, e o trabalhador, que ficaria desempregado, foi empregado nos novos terminais. Aliás, é isso que nós queremos aqui. Nós não estamos aqui pedindo outra coisa. É isso que nós queremos! Os companheiros estão aqui, o movimento sindical nas bases, para isso. O nosso movimento é para isso. Há alguma coisa mais legítima do que isso para o trabalhador?

Continuando, pessoal.

Próximo.

Bom, rapidamente, é interessante colocar – e estou olhando o meu tempo ali – os fatos que levaram a esse tipo de mudança: “conteinerização” no mundo. Hoje nós sabemos que, na parte norte do planeta, praticamente 90% das operações são em contêineres. Os navios de contêineres têm maior calado, exigem um porto mais profundo. Isso levou à migração dos antigos portos para os novos terminais, porque não teria calado até para atracar os navios. A competição também.

Outra questão interessantíssima são os chamados armadores verticalizados. Até parece um palavrão. O que está acontecendo no mundo inteiro? Os armadores estão tomando conta, criando oligopólio e comprando todos os terminais no mundo – todos. Aqui, no Brasil, já há diversos terminais em que os armadores são majoritários. Isso significa o quê? Ele quer dominar toda a logística. Na hora em que dominar a logística, vai haver o famoso *dumping*... Quantos minutos eu tenho?

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Vamos lá.

**O SR. MÁRIO TEIXEIRA** – Então, vai haver o famoso *dumping* econômico – ninguém tem dúvida disso aí.

Próximo *eslaide*.

Entramos no assunto mais diretamente. Estou indo do geral para o específico, estou entrando mais no assunto, e isso é importante para nós: a desmistificação da comparação de custos dos portuários brasileiros com portuários estrangeiros.

Meus companheiros presentes, Srs. Parlamentares, está sendo feita a comparação de iguais com desiguais. Vejam bem, eu estou pegando Roterdã primeiro. Roterdã foi um porto que teve seu custo comparado aqui. Será que eles compararam o custo desse terminal de Cosco com os custos de nossos trabalhos aqui nos terminais mais rústicos? Será que eles compararam o custo do terminal robotizado do ECT, lá em Roterdã? Robotizado, vejam bem!

Pode passar para o próximo.

Olhem aí: isso aí é operário com *joystick*.

Será que eles compararam o custo desse terminal, o da APM, também em Roterdã, onde uma pessoa opera os contêineres com *joystick*?

Passe para o próximo.

Será que eles compararam o custo desse terminal de Antuérpia com os custos do Brasil?

Pode passar para o próximo.

Será que eles compararam o custo desse terminal de Hamburgo, também robotizado, com os custos do Brasil?

Então, vejam bem: os Srs. Parlamentares têm de levar a sério isso aí. Não dá para pegar esses números que são jogados aí para, simplesmente, comparar custos de iguais com desiguais.

Próximo *eslaide*.

O custo da mão de obra em contêiner no Brasil fica entre 0,5 a 0,7% do custo total do exportador. Todos os consultores que pesquisam sabem disso.

Próximo, por favor.

Outra questão complicada: a questão dos produtos agrícolas no Brasil. Nos produtos agrícolas brasileiros, no caso, soja, milho, farelo, *pellets*, produtos a granel, a participação da mão de obra portuária é mínima! Não se compara com o custo... Quem viu a TV ontem à noite, a Globo ou a Globo News, viu o custo que está tendo para uma tonelada de soja chegar no Porto de Paranaguá, em São Paulo. Agora, com a falta de caminhões, chega a custar R\$60,00 a R\$80,00 por tonelada. Ou dólares, aliás, acho que foi colocado em dólares. São dólares.

Esse é um caso onde existem mais trabalhadores. Eu gostaria que os Parlamentares prestassem



atenção. Esse aí é o trabalho na moega. Moega significa que é jogada a carga ali, cai em uma esteira rolante que leva para o terminal. Esse é o trabalho que leva mais mão de obra e é o mais insalubre que existe.

Está ali embaixo... O trabalhador... O Paulinho saiu um pouquinho? O trabalhador lá... Esse é um caso de Paranaguá, e todos os portos graneleiros têm isso aí. O trabalhador que faz trabalho na moega ganha praticamente a metade do que ganha uma diarista – não estou criticando a diarista – das esposas dos Srs. Parlamentares e das Sras. Parlamentares. Eles ganham menos de 50%.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Eu queria registrar, senhor expositor, que mulher de Parlamentar não pode ter emprego nesta casa. Portanto, ganhe tempo, porque o senhor já vai com 16 minutos.

**O SR. MÁRIO TEIXEIRA** – Trabalho doméstico, trabalho doméstico. Estou falando de empregadas domésticas em suas casas.

Continuando. Pode passar para o próximo.

Nós colocamos rapidamente aí – e isso aqui vai ficar para a Mesa... Eu estou com quantos minutos?

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Dezesseis agora.

**O SR. MÁRIO TEIXEIRA** – Eu colocava aqui o seguinte... Direitos subtraídos dos trabalhadores, não resgatados pela Lei 8.130.

Então, nós citamos aí a proibição da locação de mão de obra, multifuncionalidade, restabelecimento do serviço de inspeção do trabalho, que não existe mais, e também a regulamentação da guarda portuária.

Não obstante nós tenhamos ouvido muitos discursos, até no lançamento da medida provisória, de que seriam garantidos os direitos dos trabalhadores, estes aqui ficaram fora.

Nós temos aquelas emendas que dizem respeito à isonomia, como chamamos, ao direito de o trabalhador do sistema trabalhar nos terminais. Então, todos os Parlamentares aí têm emenda nesse sentido, e gostaria que eles defendessem e fossem aprovadas essas emendas.

Regulamentação da Convenção 137: também há diversas emendas.

Exclusividade na contratação com vínculo dentro das PPAs registradas: outra emenda.

Emenda que busca o enquadramento do trabalhador de categoria diferenciada. A inclusão dos amarradores e amarradoras nas atividades portuárias.

Essa emenda de treinamento é muito importante, porque é a emenda que vai poder fazer com que se compare a mão de obra no Brasil com a mão de obra fora do Brasil.

Esse último assunto é muito sério. O art. 51, combinado com o art. 50, diz sobre autorizatórios antigos dentro da área portuária. Esses arts. 50 e 51 permitem que eles continuem com o mesmo privilégio. Eu dou um exemplo aí: é um terminal autorizatório dentro da área do porto organizada. Pelo que está na medida provisória, ele vai continuar fazendo o que ele faz...

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Dezoito minutos. Para o senhor concluir agora.

**O SR. MÁRIO TEIXEIRA** – Um minuto?

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Sim, senhor. Está marcando.

**O SR. MÁRIO TEIXEIRA** – Ele vai continuar fazendo o que ele faz, ou seja, trabalhando com carga de terceiros, competindo diretamente no quintal do porto público. É exatamente isso aí. Além disso, não levando trabalhadores.

E mais, colocamos aqui também a emenda de alguns Parlamentares que tentam salvar essa assimetria constitucional. São os Parlamentares... as emendas 88, 132, 498, 501 e 502 de Márcio França; 588 de Arnaldo Jardim; 124 de Luiz Nishimori; 167, do Deputado Luiz Sérgio; 566, do Deputado Edinho Bez.

Então, eu terminei aqui. Obrigado pela atenção de todos. (*Palmas*.)

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Com a palavra o Sr. Maurício Coentro Pais de Melo, coordenador nacional da Conatpa, do Ministério Público do Trabalho, pelo prazo de 10 minutos.

**O SR. MAURÍCIO COENTRO PAIS DE MELO** – Bom dia, inicialmente gostaria de cumprimentar todos os presentes, Parlamentares, entidades sindicais, imprensa, na pessoa do Senador José Pimentel. Agradeço também pelo convite feito, que é uma forma de podermos passar o nosso trabalho.

Agradeço também o Relator, que nos recebeu, conversamos, pudemos passar aquilo que o Ministério Público tem fiscalizado nos portos brasileiros.

É importante destacar que o Ministério Público é uma entidade desvinculada do Governo; nós não estamos aqui em oposição ao Governo; nós não estamos aqui como situação. Nós tentamos ser o mais



---

objetivos e isentos nessa situação.

Nós temos uma experiência, uma coordenadoria que atua há muitos anos nos portos brasileiros e vendo a aplicação da antiga 8.630. Então, temos experiências positivas e negativas. Elaboramos um documento, que foi apresentado ao Relator, e a assessoria parlamentar do MP terá oportunidade de distribuir aos Srs. Parlamentares, que é um documento bem objetivo e que aponta sete itens que o MP vê como de difícil encaixe na medida provisória, ou seja, duvidosa constitucionalidade, problemas sérios que podem trazer para a gestão de pessoas no porto; a fiscalização da própria entrada de mercadorias.

Eu quero deixar bem claro que estamos aqui para contribuir no que os senhores precisarem. Queremos e podemos contribuir naquilo que for preciso.

Olhando a medida provisória, a gente montou uma comissão no âmbito da coordenadoria de portos e começamos a estranhar a falta da Guarda Portuária, como já foi dito aqui.

Temos que destacar que o Brasil tem compromissos internacionais de fiscalizar a entrada e saída de mercadorias e pessoas nos portos. Não podemos esquecer que os portos vinculam entidades e governos internacionais. Então, saindo um contêiner daqui para os Estados Unidos, ante os atentados terroristas de 11 de setembro, todos nós sabemos que houve uma intensificação do controle de entrada de pessoas e mercadorias em portos e aeroportos.

Então, existe o ISPS Code, que é uma norma da marinha internacional que exige que haja controle. A nossa preocupação, que eu cito de uma forma casada, dois itens: ausência da Guarda Portuária, também combinada com a ausência do antigo dispositivo que havia na 8.630, que afastava a possibilidade de terceirização nos portos.

Então, a gente fica preocupado. Se houve a saída da Guarda Portuária, o nosso receio, como fiscalizador, é que haja uma terceirização nos portos e a gente venha a verificar o controle frágil de entrada e saída.

A gente tem um grupo móvel de operação, eu já participei de alguns, a gente entra no porto sem se identificar. É claro que os membros do Ministério Público têm acesso para a fiscalização. O.k. Mas nem sequer se pede a identidade funcional, o que é um dever da Guarda Portuária. E muitas vezes, com a terceirização, você fala: “Ô, bom dia!” e entra sem um controle rígido.

Então eu acho que a medida provisória, da forma como está, pode atrapalhar o controle de entrada e saída, violando normas internacionais.

Outro problema foi a questão do bloco e a capatazia. Havia um dispositivo para que a vinculação, ou seja, a contratação com carteira de trabalho viesse do sistema do OGMO, certo?

Na 8.630, faltavam atividades de capatazia.

Enfrentamos muito esse problema no Judiciário Trabalhista. E havia então a contratação por fora do sistema, pondo em risco a segurança dos trabalhadores e da própria operação portuária.

Então, me surpreendeu que a medida provisória não corrigisse essa impropriedade e também afastasse do bloco, atividade de bloco, gerando... Porque muitas vezes a atividade de bloco se confunde com a própria atividade de estiva.

Outro ponto importante: havia uma impropriedade na 8.630, que é a seleção pública. Para o trabalhador portuário ingressar no registro do OGMO, havia uma exigência de que se fizesse a seleção. Só que o primeiro contato do trabalhador com o Órgão Gestor é como cadastrado. E aí não se exigia a seleção pública. Era estranho, porque quando se passa do cadastro para o registro, é preciso uma seleção, mas para se ingressar no cadastro, o primeiro contato, não seria preciso essa seleção.

Atuando no Brasil, conseguimos convencer operadores e órgãos gestores e até os trabalhadores de que é necessária essa seleção pública para fins de equidade no sistema. Precisamos selecionar, já que as vagas são restritas.

Outro ponto que nós verificamos também – estou deixando a questão do OGMO para o final, porque é mais polêmica – foi a multifuncionalidade.

Havia a previsão na 8.630, havia um prazo para que se implementasse a multifuncionalidade. E isso foi retirado. A multifuncionalidade se apresenta apenas em um inciso isolado. A nosso ver, a multifuncionalidade é um avanço dos portos. Se o porto quer avançar, ele precisa implementar a multifuncionalidade.

A renda mínima já foi citada em muitos veículos de comunicação. Nós entendemos que a existência da renda mínima... Tanto a multifuncionalidade como a renda mínima são normas, são exigências da própria Convenção 137 da OIT, de que o Brasil é signatário. Então, também há a importância de se implementar essa norma.



06/11/2012

A renda mínima, para não se tornar uma mera concessão, deve vir acompanhada de controle de assiduidade.

Nós temos o entendimento de que o trabalhador portuário avulso é aquele que trabalha não quando quer, é diferente do autônomo: ele trabalha quando tem trabalho. Então, ele precisa se apresentar ao ponto de escalação, se dispor ao trabalho para ser escalado e trabalhar. É claro que às vezes ele não vai ser escalado, porque a 9.719, que é outra legislação que rege o OGMO e que não foi revogada, exige que haja a escala em forma de rodízio. É feito um rodízio entre os trabalhadores portuários avulsos.

Então, eu acho que temos uma oportunidade muito boa para dialogar, porque nós sofremos representações no Conselho Superior do Ministério Público por parte dos operadores portuários, nós sofremos representação no Conselho Superior do Ministério Público por parte dos trabalhadores portuários avulsos.

Eu tive uma reunião com o Sopesp em maio, quando houve aquele incidente em Santos. O Sopesp é o sindicato patronal. E disseram: "Ah, mas vocês estão advogando para a estiva de Santos." Ao mesmo tempo, a estiva de Santos dizia que a gente advoga para o Sopesp.

Então, nós queremos demonstrar para o Governo e para a Oposição que somos isentos. Nós queremos colaborar, nós queremos passar informações que temos da vivência do porto. Os portos são muito diferentes no Brasil. Do Oiapoque ao Chuí, a gente verifica extrema dificuldade de aplicação da 8.630.

Entrando na questão do OGMO, ele tem sido muito criticado. Nós temos execuções Brasil afora contra termos de ajustamento de conduta, inclusive com o ajuizamento de ações civis públicas em face de órgãos gestores de mão de obra.

Não se nega que Órgão Gestor de Mão de Obra nunca foi aplicado da forma que a 8.630 quis, por diversas razões. Nunca foi aplicado. Então, eu acredito – e a gente indica isso – que afastar o Órgão Gestor de Mão de Obra é altamente perigoso, por algumas questões bem definidas.

Primeiro, a Convenção 137 exige que haja a matrícula do trabalhador portuário. Por quê? Na verdade, a gente sabe que é um trabalho extremamente perigoso, é um trabalho que exige conhecimento técnico, uma prática. Então, é fundamental que uma entidade tenha essa matrícula. No Brasil, era o OGMO que tinha como cadastro e registro.

Simplesmente afastar a aplicação dessa entidade, OGMO, é muito complicado e vai gerar problemas em portos brasileiros. Por quê? Porque dentro do porto público vai ser via OGMO, está na MP. Fora do porto público vai ser sem o OGMO. O que acontece? A realidade do Brasil demonstra que o decreto que estipula o que é porto organizado ou não divide em uma linha um terminal vizinho ao outro. Ou seja, há um terminal do lado do outro, um vai chamar pelo OGMO, o outro vai chamar sem a necessidade do OGMO, o que é mais perigoso. "Chamar pelo OGMO. Ah, mas o TPA, ou seja, o dinossauro", como foi dito. O problema não é esse. O problema é quando esses operadores portuários puderem vincular trabalhadores, ou seja, anotar a carteira de trabalho desses trabalhadores, sem que eles sejam registrados, abre aspas, "matriculados" no OGMO. Qual o perigo? Vai se chamar uma categoria de trabalhadores que não está acostumada a movimentar mercadoria nos portos. E a movimentação de mercadoria, a gente conhece, a gente atua, causa um enorme número de acidentes de trabalho. O controle da fiscalização da NR 29, por exemplo, do Ministério do Trabalho, o Meio Ambiente de Trabalho. Então, é preciso a capacitação desse trabalhador, jurássico ou não.

Vejam, nós do Ministério Público estamos muito à vontade aqui, porque todas as entidades sindicais presentes aqui já atuaram contra nós. Já brigamos muito. Os operadores portuários também. Então, estamos numa posição de isenção e podemos contribuir da melhor forma possível.

Então, fica a sugestão de que acabar simplesmente com o OGMO viola a Convenção 137, mas nada impede que possa ser aprimorado. O OGMO pode ser aprimorado. O OGMO pode fornecer mão de obra a esse terminal privativo que está fora do porto organizado. Como foi dito aqui pelos que me antecederam, muitos terminais ao lado, inclusive hoje, já usam essa mão de obra.

(Soa a campainha.)

**O SR. MAURÍCIO COENTRO PAIS DE MELO** – Independentemente de existir na legislação, já usam a mão de obra do OGMO. Então, eu acho que é importante a equidade, é importante o diálogo.

Parabéns aqui à Casa. O MP está aberto aí a ouvir, a participar de qualquer evento, qualquer situação que seja necessária.

Muito obrigado. (Palmas.)

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Vamos agora ouvir os nossos Parlamentares. O nosso Relator vai dar uma saída rápida, mas convido o revisor a vir para a Mesa enquanto o Relator não volta.



Com a palavra a Senadora Kátia Abreu, a primeira inscrita. O segundo inscrito é o Deputado Paulo Pereira, pelo prazo de cinco minutos.

**A SR<sup>a</sup> KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Obrigada, Sr. Presidente.**

Cumprimento todos os nossos convidados que vêm participar dessa primeira audiência pública tão importante para o Brasil. Serei bastante objetiva, Sr. Presidente, embora tenham sido aqui ditos muitos detalhes que eu gostaria de debater. Mas não faltará oportunidade.

Eu gostaria de começar pela citação da Constituição. Esse já é um debate antigo. Estou nesse debate há praticamente sete anos, desde que coloquei os pés no Senado, essa questão do porto privado e as cargas próprias e de terceiros. Eu escuto sempre o mesmo argumento. Em que pese eu tenha sempre falado a outra versão, ainda insistem em repetir esse artigo da Constituição, sem considerar o mais importante no caso.

Quando o senhor cita o art. 175 da Constituição, eu sou obrigada, é claro, e todos nós, a concordar com o senhor. O art. 175 da Constituição diz, com muita clareza: “Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação [...].” Então, eu só gostaria de lembrar que esse artigo diz “concessão ou permissão”. Aí preciso de licitação. Por quê? Óbvio. Porque o terreno, a área é pública. Eu não posso autorizar algo a funcionar numa terra pública, apenas em terra privada. Então está o.k. Tudo que é licitado, inclusive todos os portos que foram privatizados, eram áreas públicas, por isso, tiveram que se submeter a uma licitação.

Agora, vamos à autorização, que é o capítulo que eu repito há seis anos aqui, mas nunca me cансo. Trata-se do art. 21 da mesma Constituição, que nós todos defendemos tanto. O art. 21, inciso XII, da Constituição diz que compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão serviços de radiodifusão, telecomunicações, energia elétrica, navegação área; serviços de transporte ferroviário; serviços de transporte rodoviário; portos marítimos, fluviais e lacustres.

Então, eu gostaria que incluisse na sua palestra, por favor, se o senhor assim entendesse, o art. 21, inciso XII, da Constituição, que não trata mais apenas da concessão ou permissão, mas que trata também da autorização. Se o terreno é meu, se o terreno é privado, só se pode autorizar. Não se pode licitar em terra alheia! Por isso, a Constituição abre a oportunidade para que o Governo autorize não só os portos, mas também tudo o que eu disse aqui.

Vou dar um exemplo: as PCHs. As pequenas usinas hidrelétricas com, se não me engano, menos de 30kVA ou 40kVA, todas são autorizadas. O cidadão entra na agência reguladora e pede autorização para explorar uma PCH na sua fazenda ou na fazenda de alguém. Ele recebe uma autorização. Ninguém vai licitar a área que é dele. Então, quero deixar esse exemplo do setor elétrico.

Com relação, Sr. Presidente, a todos os serviços públicos do País, esta Casa aprovou... Há uma agência de regulação para todas as atividades. Por que para o setor portuário vamos nos submeter às Docas e a essas administrações estaduais, que são conflitantes no que diz respeito às regras, às normas, aos impostos?

Desculpem-me, mas, segundo pesquisa da CNT, cujo Presidente é o Senador Clésio Andrade – a pesquisa é do ano de 2012 –, não são sete tributos, mas são 24 tributos. A não ser que a pesquisa tenha cometido um equívoco, pagam-se hoje 24 tributos dentro de um porto organizado.

Vocês mencionam a redução da receita pública. Acho que o que menos interessa a esta Casa e ao Brasil são as receitas públicas, é manter a carga tributária, manter a arrecadação, porque, quando os preços dos produtos são pautados em Chicago, em Nova York, em Tóquio, em Xangai, ninguém quer saber do custo brasileiro não! Todo mundo pauta produto internacional com base em mercado. Então, quanto mais tributos nós tivermos, mais fora do mercado nós estaremos. A mim, pessoalmente, a arrecadação do setor público é o que menos interessa nesse caso. O que é importante aqui é fazer com que o Brasil seja competitivo.

Eu gostaria apenas de dizer que, com todo o respeito aos argumentos de todos – nós vivemos numa democracia, e todos têm seus argumentos, e todos são legítimos –, apenas um argumento me basta. Existe o ranking internacional, respeitado no mundo inteiro. O Brasil, de 142 países, é o 130º em ineficiência e em ruindade. Isso precisa ser mudado. Não estou dizendo com isso que os OGMOs ou os empresários são o cristo da hora. Estou dizendo que é um conjunto de ineficiência que faz o Brasil ocupar o 130º lugar. Nós vamos optar por manter esse marco regulatório e essa ineficiência?

Uma conta é simples: no Brasil, a movimentação de contêineres tem crescido 12,5%, e, com a crise dos dois últimos anos, esse crescimento baixou para 10%, 10,5%. Então, a conta é uma regra de três, que aprendemos no ginásio: se nós continuarmos crescendo nos próximos anos a 10,5% ao ano, nós precisaremos de outro Brasil portuário. Então, não entendo como é que as duas situações são excludentes. Ao contrário, quando a Presidente da República apresentou essa MP, vieram, com a MP, R\$9 bilhões de investimentos para os próximos dez anos. Isso ocorre porque nós precisamos dos portos públicos e mais do dobro de portos privados nos



SENADO FEDERAL  
SECRETARIA-GERAL DA MESA  
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA  
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES  
MP nº 579 (3ª Reunião)

SF - 14

06/11/2012

próximos sete anos. Só quero lembrar aos colegas que uma licença ambiental num porto leva quatro anos para se tirar, e, para se construir, são mais três anos. Olhem o risco que nós estamos correndo com a falta de investimentos!

Alguém pode dizer o seguinte: por que o mundo inteiro, ou a Europa, tem porto público? Eu confesso a vocês que seria a minha preferência e a de todos os empresários inteligentes do País. É como comprar um apartamento em um condomínio: na hora em que ele ficar pronto, eu entro, compro os móveis e fico feliz. Agora, infelizmente, o Tesouro brasileiro não tem recursos para fazer a infraestrutura dos portos públicos. Por isso precisamos contar com portos privados e com investimento privado para novos portos. O empresário também preferiria mil vezes chegar num porto prontinho, feito pelo Governo, entrar em seu terminal e fazer a sua superestrutura, que são os móveis da casa. Mas, infelizmente, não há recursos para isso.

Há mais ou menos cinco anos, o PAC 1, ainda no governo anterior, colocou 2,5 bilhões para investimentos em portos nos próximos quatro anos, desde então. Naquela época, havia 18 bilhões de interesse...

(Soa a campainha.)

**A SR<sup>a</sup> KÁTIA ABREU (PSD – TO)** – ... em investimento em portos. E esse decreto maldito, que a medida provisória vem derrubar, solucionou toda essa questão.

Mas, como acabou o meu tempo, eu gostaria de fazer uma pergunta, mas uma pergunta com riqueza de detalhes, Sr. Presidente, porque tenho muita curiosidade. Qualquer um dos três pode responder, são todos capazes, ou podem responder os três.

Eu quero saber como funciona o OGMO, da hora em que eu paro o meu navio no porto para carregar ou descarregar. Como é feito isso? Como é o processo, o *start*? O que acontece nessa hora, quando o meu navio chega para descarregar ou para carregar? Eu quero o trâmite todo. E quero lembrar aqui que não há diferença de valores salariais entre OGMO e celetista. Essa não é a questão. A questão é a forma. As pesquisas mostram, inclusive a última pesquisa feita pelo BNDES, com muita precisão e clareza, que o sistema traz ineficiência. A medida provisória mantém o direito?

(Soa a campainha.)

**A SR<sup>a</sup> KÁTIA ABREU (PSD – TO)** – Mantém o direito. Cabe ao Congresso decidir o que vai fazer ou não com o direito. Para mim, não é questão de entrar nesse mérito neste momento. Agora, transferir para o privado um sistema de OGMO que foi feito em 1993, transferir para o sistema privado a escolha dos seus trabalhadores, Presidente, é o mesmo que dizer a todos os Senadores que os funcionários dos seus gabinetes, a partir de agora, serão escolhidos por um OGMO, por um Órgão Gestor de Mão de Obra. Eu quero saber que Senador da República aceitaria a escolha do seu CO, dos diretores das suas empresas, dos funcionários do seu gabinete, da doméstica da sua casa, do seu motorista, indicado por alguém que não seja você. Você é privado! O empreendimento é seu. Então, essas questões precisam ficar bastante claras. Não existe uma perseguição contra trabalhador. Quanto mais eficiente uma empresa...

(Soa a campainha.)

**A SR<sup>a</sup> KÁTIA ABREU (PSD – TO)** – ... melhor ganham os trabalhadores, mais fortificados serão, mais os salários serão sustentáveis. Ninguém está aqui trabalhando contra ninguém. Nós estamos trabalhando a favor do Brasil. Ninguém vai trabalhar contra uma força de trabalho que ajuda o País, que movimenta os portos. Agora, nós estamos falando de mercado internacional, nós estamos falando de competitividade. Os portos do mundo são praticamente desonerados, justamente pela concorrência. Nós estamos a um dia da China, que está comprando tudo da Austrália, que está ali embaixo, pertinho. Nós não conseguimos vender carne de porco, carne de frango, leite, não conseguimos vender nada, pela distância. Então, o que temos que fazer? Diminuir as nossas ineficiências para ficarmos competitivos e alcançarmos mercado lá fora. Porque é essa ampliação de produtos, de venda e de produção que vai gerar mais emprego e mais salário para os trabalhadores, Sr. Presidente.

Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Obrigado, nobre Senadora.

Com a palavra o Deputado Paulo Pereira, por oito minutos.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Presidente, muito obrigado pela oportunidade. Vou ter outras oportunidades de falar um pouco mais. Mas acho que vou aqui tentar resumir um pouco dessa história da ineficiência, tanto falada.

Mas eu queria, primeiro, com relação à discussão da ineficiência dos nossos portos, mostrar um pouco onde é que está o problema. Primeiro, chamar os portos brasileiros de ineficientes... Houve um crescimento de corrente de comércio internacional, de 1993... Em 1993, nossa corrente de comércio era de US\$64 bilhões. Nós estávamos, no ano passado, com US\$482 bilhões de corrente internacional. Nossos portos



cresceram na média de 10% ao ano – portanto, bem acima do PIB. Então, chamar isso de ineficiente, a gente não pode concordar, primeiro.

Segundo, o que nós estamos discutindo é que a medida provisória cria dois sistemas. Ela mantém o atual sistema, com todos os custos, inclusive com licitação, o que foi colocado pela Senadora. E o outro sistema é um sistema de concessão, chamada pública. E essa chamada pública, o sujeito precisa de ter um terreno. É bom lembrar que esses terrenos já têm dono. O Governo vai dizer: “Eu quero construir mais um porto aqui, mais um terminal”, e esses terrenos já foram comprados pelas pessoas que sabiam, de certa maneira, que isso iria acontecer. Portanto, não há mais concorrência ali.

O que nós estamos discutindo é que não se pode criar um sistema aqui que custe menos do que o outro, porque este sistema vai matar o outro. Esse é o problema. Na medida em que você tem um sistema que tem uma série de custos... Hoje não há mais porto público. Hoje o porto é público com operação privada. E o novo sistema é um sistema completamente privado, que não tem custo nenhum, inclusive não tem nem licitação. Esse é que é o problema. Ninguém tem medo de competir. Eu não sou empresário, sou sindicalista, mas ninguém tem medo de competir. O problema é competir com um custo menor. Isso é que precisamos reparar aqui nesta Comissão.

A segunda coisa – até por causa do tempo – é que eu queria dar alguns preços, porque dizem que o problema todo está ali na hora em que o contêiner chega na porta do terminal até que ele seja embarcado. Pegaram todo o inferno que há para embarcar um contêiner e jogaram só aí. O resto ninguém toca. Eu queria dizer para vocês que os preços nossos – e acho que foi o Guterra que apresentou muito bem aqui – são exatamente os preços internacionais da hora em que o contêiner chega ao porto. Vou dar aqui alguns exemplos para você.

Fala-se muito no Porto de Hamburgo. Para embarcar o contêiner, custa US\$273; no do Rio de Janeiro e no de Imbituba é mais barato do que lá: em Imbituba, custa US\$233; no Rio de Janeiro, US\$222. Cingapura: US\$197. Agora, quando se compara o Brasil com Cingapura, talvez as pessoas não saibam, mas Cingapura é como se fosse um ponto final de ônibus, em que os navios chegam lá e descarregam todos os contêineres. Então, fica mais barato, porque você só descarrega; não tem que tirar um que vai ficar num outro porto, ou seja, não é parada de ônibus, é ponto final. Vou dar um exemplo até que a Presidente Dilma gostar de citar... Deixem-me encontrar aqui... Vamos para outro. Vamos pegar aqui Hong Kong. Hong Kong está US\$318 para embarcar ou desembarcar um contêiner; Manaus, US\$315, o Estado do nosso Relator; Navegantes, US\$314; Itapoá, US\$394; Itajaí, US\$275; Hamburgo, US\$273. Estamos na frente dele. Roterdã, que a Dilma gosta de falar: US\$259. Mais caro do que no Rio.

Estou dando alguns exemplos para dizer o seguinte – acho que também foi falado aqui pelos companheiros: um contêiner, para ser embarcado, se ele estiver a 300km da costa, por exemplo, para ir para Cingapura, ele custa, o preço todo, US\$8.036. Desse custo, 45% é tarifa do armador; 30% é estrada brasileira ruim, acesso ao porto; e 17% é trâmite, burocracia, tipo assim: o porto trabalha 24 horas, mas o Ministério da Agricultura trabalha 8 horas, a Receita Federal trabalha 8 horas, a Anvisa trabalha 8 horas, e o contêiner fica lá parado, ou o navio fica lá atrás.

Apenas a guerra que se está fazendo é sobre 8% do custo; 8% são exatamente os US\$300 que apontei agora há pouco. E é bom levar em conta que a guerra maior ainda é contra os trabalhadores – foi apontado aqui US\$50, R\$50, em média, por dia.

Eu queria dar um exemplo para aqueles que falam do nosso custo. O Brasil, hoje, vocês sabem, importa e exporta muitos carros, não é? Sabem quanto um trabalhador ganha para pegar um carro lá no pátio, levar lá dentro? Aquela fila vai crescendo, porque ele não pode tirar um do lado do outro; ele vai tirando um detrás do outro, e isso vai crescendo. Ele leva lá, volta correndo, sobe ou desce, conforme o caso, três ou quatro andares, e sai correndo para pegar outro. Você sabem o quanto ele ganha para embarcar um carro? Vinte centavos! Ou seja, para ele ganhar um real, ele tem que embarcar cinco carros. Para ganhar esse um real ele deve demorar um tempo razoável, isto é, se ele ficasse em uma esquina pedindo esmolas, ele ganharia esse mesmo um real mais rápido. Está certo?

E é isso que virou o drama brasileiro; é isso que eu ouço toda hora a Senadora Kátia Abreu dizer. Toda hora diz que é essa a ineficiência do Brasil. Nunca toca no acesso aos portos, que ela e todo o setor rural sabem que está ruim. Qualquer um que pega as estradas brasileiras sabe que elas não funcionam.

Além do acesso ao porto, há a burocracia do porto. É aí que está o problema, Senadora! Não é na mão de obra nem no operador do porto, porque eles ganham US\$300,00 para embarcar um contêiner. E, além disso, há outro problema, até porque não é ele que ganha não, pois todo investimento feito no porto vai para o armador, que é quem cobra. Ele é quem cobra e repassa esses US\$300,00 para o operador do porto. Nós



SENADO FEDERAL  
SECRETARIA-GERAL DA MESA  
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA  
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES  
MP nº 579 (3ª Reunião)

SF - 16

06/11/2012

precisamos, inclusive, mudar isso, ainda porque, mesmo que você invista – e nos nossos portos foi investido muito –, nós saímos de um embarque de oito contêineres por hora, em 1999, para oitenta por hora hoje, ou seja, um nível internacional. Nós estamos aí pau a pau, em termos de embarque de contêineres, com os principais portos do mundo.

E aí o nosso grande drama – e é por isso que estamos reagindo – é que pegaram toda a ineficiência, todo o problema que o Governo tem e jogaram em cima apenas desses US\$300,00.

Eu disse para fazermos um acordo: os operadores não cobram nada e os trabalhadores vão trabalhar de graça. Nós vamos diminuir US\$300,00 por contêiner. Assim está resolvido o problema? Resolve o problema do Brasil se nós trabalharmos de graça e se os operadores não cobrarem para embarcar os contêineres? São US\$300,00!

Agora, como isso não vai acontecer, vamos dizer o seguinte: “Olha, nós fizemos um esforço desgraçado e baixamos para US\$100,00 o contêiner”. Resolve o problema do embarque? É lógico que não!

(*Soa a campainha.*)

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Então, o problema da medida provisória é esse negócio que foi montado. E a gente sabe dos interesses que estão por trás! Monta-se um sistema para ajudar três ou quatro amigos; esses três ou quatro amigos querem entrar para quebrar os demais. Isso nós não vamos aceitar! Isso que estão fazendo aqui é uma vergonha! Montar um sistema, montar uma medida provisória para ajudar três ou quatro amigos para quebrar os demais portos que tiveram investimento do Brasil.

E é bom lembrar, Senadora, que carga pública é diferente. A senhora está confundindo alhos com bugalhos. Carga pública é carga pública; é diferente de funcionário de casa. É lógico que eu não vou aceitar que ninguém diga que o meu funcionário... Agora, nós estamos falando de carga pública. Contêiner é carga pública! Nós poderíamos discutir, se tivéssemos oportunidade, se tivesse vindo para cá um projeto de lei, o sistema que está sendo feito no mundo, de granel, de novos granéis, enfim, e o que é carga pública. Carga pública tem que ter mão de obra.

Por isso nós também não podemos concordar – e eu estive ontem com o Governador Eduardo Campos – que o Governo, por meio de uma medida provisória, tome os portos dos Estados. Ou seja, acabou a autonomia dos Estados sobre os seus portos. Além disso, nós não concordaremos se não houver um acordo com a mão de obra. Carga pública tem que ter mão de obra dos...

(*Interrupção do som.*)

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Para concluir, por gentileza.

**O SR. PAULO PEREIRA DA SILVA** (PDT – SP) – Então, para concluir, Sr. Presidente, eu digo o seguinte: nós precisamos ter isonomia de custos. Com isso estaria resolvido. Se esta Comissão tiver a capacidade de fazer isso, para nós está resolvida a questão dos portos.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Com a palavra...

**A SR<sup>a</sup> KÁTIA ABREU** (PSD – TO) – Sr. Presidente, com base no art. 14, peço a palavra porque fui citada.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Por gentileza, por dois minutos.

**A SR<sup>a</sup> KÁTIA ABREU** (PSD – TO) – Obrigada.

Primeiro, Sr. Presidente, eu gostaria de dizer ao Deputado Paulo, da Força, que, na verdade, ele deve estar me ouvindo pouco, e eu até entendo, porque não é muito interessante o que eu digo sempre: a ineficiência dos portos... eu nunca disse que é exclusivamente do OGMO, eu nunca disse que é exclusivamente dos empresários; muito pelo contrário. Paralelamente a esta MP, nós estamos trabalhando, as confederações junto ao Governo, o Porto 24 horas, a redução das tarifas, a otimização e a desburocratização dos 30 órgãos que existem lá dentro e que são públicos. A ineficiência é global e geral, ainda por falta de competitividade, porque Santos e Paranaguá estão acima da sua capacidade em muitos meses do ano, precisando diluir essa carga para outros portos, para evitar a fila. Nós sabemos muito bem dos problemas de retroárea e de expansão que esses portos mais antigos têm, que não serão solucionados tão cedo.

Dizer que carga e descarga dos portos do Brasil estão iguais aos do mundo, desculpem-me, mas os números internacionais não são esses. O mundo inteiro leva de um a dois dias – o tempo médio – para a carga ser liberada. No Brasil, é de quatro a cinco dias – quatro a cinco dias para que isso aconteça!

(*Manifestação da plateia.*)

**A SR<sup>a</sup> KÁTIA ABREU** (PSD – TO) – Sr. Presidente, eu gostaria de ter...

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Olhem o silêncio! Nós estamos recebendo os senhores e as senhoras com toda a gentileza. Mas, por gentileza, vamos manter a boa educação, a boa



---

condução dos trabalhos.

Senadora, eu vou dar mais um minuto a V. Ex<sup>a</sup>.

**A SR<sup>a</sup> KÁTIA ABREU** (PSD – TO) – E eu repito, Sr. Presidente, que eu não estou dizendo aqui que esse tempo médio levado é moleza de trabalhador. Absolutamente! É a burocracia do porto, é a ineficiência geral, é uma porção de coisas que acontecem no porto e que nós precisamos modernizar.

Sr. Presidente, quanto à isonomia, é claro que precisamos de isonomia, mas não podemos nivelar o Brasil por baixo. Nós não podemos fazer com que os novos tenham alto custo para se igualarem aos atuais. Aí, faça-me um favor! Não podemos pedir isso ao Brasil.

Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Com a palavra, o Deputado Glauber Braga, por cinco minutos. Vou observar o seguinte: eu deixei os dois primeiros Congressistas falarem mais porque tinham posições diferenciadas e representam visões muito consistentes do que é o objeto. A partir de agora, esta Mesa vai exigir os cinco minutos.

Por gentileza, Deputado Glauber Braga.

**O SR. GLAUBER BRAGA** (PSB – RJ) – Sr. Presidente, eu espero nem precisar fazer uso dos... (*Falha na gravação*). Hoje o Congresso Nacional está para votar a derrubada do veto da Presidenta Dilma relacionado aos *royalties* do petróleo, e eu, como Parlamentar do Rio, estava me dirigindo a uma reunião da Bancada que trata do assunto. Mas, quando eu já estava na porta, eu tive a oportunidade de ouvir atentamente alguns argumentos utilizados pela Senadora Kátia Abreu. Desde já, sei que a Senadora tem o direito regimental de pedir, através do art. 14, para falar de uma visão diferente daquela que eu vou ter oportunidade de colocar aqui.

Mas, Senadora Kátia Abreu, respeitando a visão de V. Ex<sup>a</sup> e tendo uma visão completamente diferente, eu acho que a fala de V. Ex<sup>a</sup> é importante naquilo que não teve a oportunidade de dizer.

A Senadora Kátia Abreu tem uma visão muito própria e muito clara sobre o que ela espera desse sistema, mas, quando foi para falar dos direitos dos trabalhadores, ela não utilizou essa mesma ênfase. Porque não há como negar: a medida provisória, do jeito que está, fazendo com que dois regimes funcionem em um mesmo sistema, ela fere, sim, e fere gravemente, os direitos dos trabalhadores. Não é uma decorrência natural – e aí vem a nossa discordância – da melhoria do empreendimento que os trabalhadores tenham os seus direitos garantidos e respeitados. Não, não é!

Se a Senadora Kátia Abreu tem uma visão de que o regime privado tem que aumentar para garantir que os trabalhadores possam ter respeitados os seus direitos, nós estamos aqui para dar uma visão diferente, dizendo “não”. Nós achamos, sim, que os trabalhadores têm que ter os seus direitos respeitados, independentemente dessa visão de que a gestão seja integralmente do privado. Essa é a diferença de visão, e aí não tem jeito. Se a gente tem uma visão de mundo relacionada diretamente à garantia dos direitos dos trabalhadores, não são os trabalhadores brasileiros que vão esperar pela migalha ou pela esmola, no sentido de que o sistema melhore para que as garantias dos seus direitos sejam preservadas.

Os sindicatos estão aqui colocando as suas posições – as federações, os presidentes – exatamente por essa motivação. A medida provisória fere, e fere, sim – fere de morte – os direitos dos trabalhadores, e é por ferir de morte os direitos dos trabalhadores que estamos aqui para dizer que não esperamos que, dentro de um mesmo sistema, um regime que é claramente privado mate o regime público e os direitos dos trabalhadores portuários e de todos aqueles que são diretamente afetados por essa medida provisória.

Há um exemplo simbólico: a ausência da presença da Guarda Portuária. Pode não fazer diferença para alguns Senadores e Deputados que o guarda portuário seja, na verdade, alguém pago pelo serviço privado. Para nós, não. Faz diferença, sim! Para nós, a Guarda Portuária tem de ser um serviço público, com os direitos e garantias daqueles trabalhadores que estão no exercício dessa função, e é por esse direito que vamos batalhar aqui até o final, no decorrer dos encontros, com a discussão dessa medida provisória.

Obrigado, Presidente. (*Palmas*.)

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Nós vamos, amanhã, continuar com a audiência pública aqui neste mesmo plenário.

Como não há mais nenhum parlamentar inscrito, vou trazer a palavra para a Mesa e, em seguida, pelo art. 14, dar mais dois minutos à Deputada Kátia, até porque, se surgir mais alguma coisa, V. Ex<sup>a</sup> já somará.

Portanto, com a palavra o Sr. Eduardo Lirio Guterra, que foi o primeiro a falar, por cinco minutos, agora.

**O SR. EDUARDO LIRIO GUTERRA** – Bom, obrigado, Presidente.



A grande questão que vi colocada aqui é a questão de as empresas poderem ter um porto, porque têm o domínio útil do terreno. Então, esta Casa precisa discutir como essas empresas podem ter o domínio útil do terreno. Pelo que eu conheço, isso pode ser por um ato do Governo, ao baixar um decreto doando uma área para uma empresa, e nessa área ele pode, depois, construir um porto e ter uma concessão, uma autorização.

Então, todos sabemos que não podemos nem ter praia. Quem é que pode comprar uma praia aqui? Ninguém pode comprar uma praia. Então, essa questão tem de ser levada nesta discussão.

Outra coisa que foi...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. EDUARDO LIRIO GUTERRA** – Eu preciso colocar algumas coisas em que fui, assim...

Eu queria, primeiro, Senadora – a senhora não estava aqui no começo da nossa colocação... Eu deixei claro aqui que essa lei é uma lei para o Brasil, para os portos brasileiros, que vai dar o resultado da medida provisória. Então, eu queria fazer um pedido à senhora e uma sugestão.

O pedido que faço é porque houve algumas falas em que vimos a senhora – inclusive por escrito – de que a greve que fizemos era uma greve que parecia o pessoal do Movimento Sem Terra. Não sei. Foi uma coisa nesse sentido, que nós agímos como se fôssemos o Movimento Sem Terra.

Então, queria colocar a minha posição. Não sou do Movimento Sem Terra, mas apoio muito esse movimento, sempre apoiei e vou continuar apoiando, porque eu acho que a luta deles é uma luta em defesa do Brasil, luta em defesa da distribuição de renda neste País. (*Palmas.*)

Eu defendo isso.

A outra questão é que me especializei... Tenho curso superior em administração de matéria legislativa. Eu estudei o Parlamento, e acho que a senhora, como Senadora do Brasil... A senhora não é uma Senadora da Confederação Nacional da Agricultura. A senhora é uma Senadora do Brasil. Então, a senhora tem de defender o agronegócio, mas a senhora tem de defender os trabalhadores. A senhora tem que olhar para o nosso problema.

Então, eu precisava, como brasileiro, falar dessa questão para a senhora. E isso não tira nenhum mérito da capacidade da senhora de defender a Confederação Nacional da Agricultura. Agora, acho que a senhora não pode só aqui defender essa questão da agricultura, porque a senhora é uma Senadora do Brasil.

O OGMO funciona da maneira mais democrática possível. Quando o navio com a carga da senhora vai atracar, existe lá um acordo coletivo que diz quantos homens vão precisar para trabalhar nesse navio. É um acordo coletivo definido entre as partes. Essa é uma questão.

Primeiro, nós temos que ser avisados sobre que tipo de carga que se vai operar no navio, porque há uma NR no porto público, que espero tenha também no porto privado, que protege o trabalho portuário contra cargas perigosas, contra várias cargas que chegam ao Brasil e que afetam a saúde dos trabalhadores. Tem que ser respeitada a NR 29. Então, eu acho que essa requisição é feita em negociação com os trabalhadores.

Eu acho que a senhora precisa, Senadora, pelo que nós estamos vendo, visitar um porto, visitar alguns portos que existem no Brasil. A senhora vai ser inclusive muito bem recebida.

*(Manifestação da plateia.)*

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Sr. Eduardo, por gentileza, da mesma forma que nós respeitamos V. Exª aqui na Mesa, respeite a nossa Senadora. Ela conhece porto.

**O SR. EDUARDO LIRIO GUTERRA** – Eu a estou convidando com o maior respeito para ver como é que funciona um OGMO.

Então, a minha fala aqui... Eu queria reforçar as palavras do Deputado Glauber Braga, que nos antecedeu. O nosso papel estamos cumprindo.

Só para os Deputados e Senadores ficarem sabendo, ontem, aqui em Brasília, no estacionamento do Conic, fui parado pelo guardador de carros. Ele falou comigo: “Sr. Eduardo, eles estão querendo privatizar o porto, e vocês não estão querendo deixar, né?” O rapaz que trabalha aqui em cima. Brasília nem porto tem! Eu falei: “Rapaz, se você souber o que tem por trás disso, você nem se metia.”

Porque não é esta a discussão: privatizar ou não privatizar os portos. Não é essa. Os terminais privados, hoje, que existem no Brasil já podem movimentar carga própria. Granel. Os produtos da nossa agricultura, do Brasil, podem escoar por esses terminais. O Senador Blairo Maggi que estava aqui é um deles. Ele escoa os produtos dele pelos portos dele, e nós não nos incomodamos com essa discussão, não.

Então, o nosso papel nós estamos cumprindo. A medida provisória está sendo debatida no



Brasil todo, pela sociedade, graças ao nosso trabalho. E nós vamos continuar cobrando posições que são de interesse da classe trabalhadora e do porto público. (*Palmas*)

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Obrigado.

Com a palavra o Sr. Wilton Ferreira Barreto, também por cinco minutos.

**O SR. ARMANDO MONTEIRO** (PTB – PE) – Sr. Presidente, eu poderia, contrariando um pouco o ordem, dar uma palavra rápida?

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Deixe-me terminar de ouvi-lo e eu...

**O SR. ARMANDO MONTEIRO** (PTB – PE) – Não. Eu gostaria de fazê-lo agora, se for possível.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Claro.

Com a palavra o Senador Armando Monteiro por até cinco minutos.

**O SR. ARMANDO MONTEIRO** (PTB – PE) – Presidente, eu ouvi atentamente as exposições e só queria dizer que numa Casa como esta, que é o Parlamento, temos que respeitar as representações.

Eu quero me solidarizar com a Senadora Kátia. Ou seja, não há nenhuma contradição – eu queria dizer ao Sr. Eduardo –, ninguém tem o monopólio da representação dos interesses públicos e nem do País. É lícito à Senadora, é legal e é lícito que ela represente um segmento também da economia. Ela é legítima representante, porque a agricultura é uma dimensão da própria agenda do País. Eu queria que o senhor olhasse para ela da mesma forma que o senhor reconhece em Paulo Pereira um legítimo representante de um segmento da sociedade, que é o segmento sindical laboral. Portanto, a mesma legitimidade que a Senadora tem, o Deputado Paulinho tem para defender o setor dele.

Por isso eu queria fazer este reparo e me solidarizar com a Senadora Kátia...

(*Interrupção do som.*)

**O SR. ARMANDO MONTEIRO** (PTB – PE) – O senhor disse que ela não podia defender os interesses do setor porque é Senadora. Então, está absolutamente malcolocada a sua sugestão.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Com a palavra Wilton Ferreira Barreto por cinco minutos.

**O SR. WILTON FERREIRA BARRETO** – Sr. Presidente, Srs. Senadores, eu também vou me solidarizar com meu companheiro Eduardo Guttera porque, em nenhum momento, ele faltou com respeito a nenhum Parlamentar.

A linguagem do trabalhador, o senhor que foi eleito pelo povo brasileiro, às vezes o trabalhador sente certa dificuldade em colocar com tamanha sapiência como V. Ex<sup>a</sup> coloca.

**O SR. ARMANDO MONTEIRO** (PTB – PE) – Não acho não. Eu acho que os trabalhadores colocam muito bem.

**O SR. WILTON FERREIRA BARRETO** – Senador, o senhor tem que me dar o direito à palavra.

**O SR. ARMANDO MONTEIRO** (PTB – PE) – Eu não concordo. Acho que os trabalhadores colocam bem.

**O SR. WILTON FERREIRA BARRETO** – Então, mas o senhor tem que me dar o direito à palavra!

Portanto, Senadora Kátia Abreu, é com muito respeito que os trabalhadores e o Eduardo se dirigiram a V. Ex<sup>a</sup>.

E, neste momento, eu gostaria de lhe fazer duas perguntas e lhe responder uma. Primeiro, é o seguinte: não somos nós, os trabalhadores, que temos esse detalhamento dos OGMOs do Brasil; esse Órgão foi criado pelo patronato. Esse é o primeiro passo. Hoje, foi contemplado na Lei nº 8.630, e lá está o nosso registro profissional.

Segundo, V. Ex<sup>a</sup> colocou que os portos brasileiros não estão em consonância com os portos internacionais. Há um dado do BNDES, e, se V. Ex<sup>a</sup> permitisse, nós poderíamos sentar num ambiente tranquilo, com bastante transparência, com bastante tranquilidade, para conversar com V. Ex<sup>a</sup> e explicar o que nós temos aqui. Não fomos nós! O dado é do BNDES.

Então, é simplesmente isso. Entendeu?

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Concedo a palavra ao Sr. Mário Teixeira por cinco minutos.

**O SR. MÁRIO TEIXEIRA** – Vou ser breve, porque temos de participar da nossa reunião de



negociação, que é tão importante quanto o nosso encontro aqui.

Na verdade, é o seguinte. A Senadora argumentou sobre a ausência na minha citação do art. 21, inciso XII, letra “f”, da Constituição Federal. Sim, isso aí reforça mais a posição dos trabalhadores. Inclusive, nem preciso citar isso aqui, porque há diversas emendas de Parlamentares – a 175, que é do Deputado Luiz Sérgio; a 394, do Vanhoni; e outras e outras emendas – que se colocam exatamente na sustentação, na defesa dos trabalhadores do sistema fora do porto, com base nesse dispositivo.

Quanto à questão da autorização, o que nós questionamos e que acho que não ficou bem claro... A Senadora sabe disso, mas há uma posição, até certo ponto, com elevado viés ideológico – talvez dos dois lados, não estou dizendo que só do lado de lá. Mas, com certeza, a gente vai ter de discutir isso na Justiça, se o Parlamento, se o Congresso não resolver esse problema. A questão que nós discutimos, Senadora, é a precariedade, a discricionariedade, o unilateralismo de uma autorização.

A autorização serve para que alguém consiga construir uma banca numa praça pública, para que alguém possa, digamos assim, fazer um evento. Vamos dizer que alguém queira fazer um evento à noite; ele pede uma autorização do Poder Público para fazer aquele evento. Mas nunca – nunca – pode existir uma autorização para autorizar um ente privado a fazer seu autosserviço – aí, sim, ele pode ter sua autorização –, mas, pior do que isso, pode fazer seu autosserviço e prestar serviço público de forma dissimulada ou até explícita. Do jeito que está na medida provisória, essa autorização, que seria a título precaríssimo, está permitindo que esse terminal não tenha uma tonelada só de carga própria e só opere carga de terceiros, o que seria exatamente a prestação do serviço público.

Qual a garantia que esse cliente dela, como um cliente do serviço público, teria? Será que essa empresa, usando essa precariedade de uma autorização, não vai criar todo tipo de discriminação no seu terminal? Será que, num primeiro momento, esse terminal vai realmente baixar seus custos? Será que, lá na frente, quando ele quebrar o porto público, ele não vai criar um tipo de *dumping* econômico e não vai tomar conta de todo o sistema?

Então, na verdade, o que eu coloquei aqui, Senadora – esta é a discussão, e parece que a discussão não vai ficar só aqui, mas vai cair na Justiça de novo –, foi que a sistemática, a modalidade de autorização não pode ser aplicada numa atividade tão importante como é a atividade portuária, principalmente permitindo que esse terminal venha a operar e a fazer o papel de prestador de porto público sem se habilitar conforme estabelece a nossa Constituição e a legislação que trata de licitações. Seria isso. É isso. Eu sei que é uma posição nossa...

(*Soa a campainha.*)

**O SR. MÁRIO TEIXEIRA** – Nós vamos defender isso, o outro vai defender o ponto de vista dele e, com certeza, se não acertarmos aqui no Parlamento, vai parar na Justiça sim.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Com a palavra, o Sr. Maurício Pais de Melo, pelo prazo de cinco minutos.

**O SR. MAURÍCIO COENTRO PAIS DE MELO** – Senadora, a pergunta de V. Exª é pertinente. Nós mesmos nos perguntamos às vezes o que é o OGMO. Realmente, não é fácil responder sem perguntar para advogados, e inclusive operadores portuários terão essa dificuldade. Realmente, é uma entidade difícil de compreender. O que é importante é que não haja a extinção do OGMO. Que se questione o OGMO. É legítimo questionar.

A senhora fez uma pergunta: como funciona? Porque é um desconhecimento. Eu tenho certeza de que a senhora é superinformada. É difícil obter informações. Nós fiscalizamos OGMOS pelo Brasil, e cada OGMO tem uma peculiaridade, porque cada porto é uma peculiaridade. Então, existem OGMOS que tentam aplicar a distribuição de mão de obra. Porque, é verdade, a figura do OGMO tenta distribuir de forma equitativa a mão de obra, para que a mão de obra não fique... A senhora, com certeza, sabe que existem cargas boas, cargas que exigem um trabalho menor, com uma boa remuneração, tudo de acordo com a negociação coletiva, e cargas que são mais penosas, cargas que remuneram menos.

Então, o que acontece? Às vezes, verifica-se que trabalhadores são escalados para essas cargas boas. E o OGMO deve distribuir isso, para que haja equidade. O que acontece? Existe uma proteção. A OIT protege esses trabalhadores. O trabalhador portuário avulso é protegido por convenções internacionais. Eles vivem do porto.

Então, na verdade, o que se pretende é que... Tudo bem, é claro que ninguém vai combater o avanço. O Brasil está avançando, e torcemos para que avance e de forma veloz. Todos nós somos brasileiros e torcemos para isso. Agora, que isso se dê respeitando alguns limites. Limites inclusive previstos em normas internacionais. Eu acho que isso é importante. Que se questione o OGMO, mas, veja, o Brasil precisa observar as



normas internacionais. Então, se o futuro é, por exemplo, a Carteira de Trabalho assinada, ninguém é contra. Claro que não. Nós do MP, por exemplo, já dissemos várias vezes para os sindicalistas: nós não podemos e não seremos contra a vinculação. Nós não podemos ir contra a lei. O MP fiscaliza a lei. Os senhores aprovando a medida provisória, virando lei, já estamos fiscalizando. Essa é a nossa função de Estado. Mas que se observe a proteção desse trabalhador que sempre viveu do porto. Ele sempre... Em cidades como Santos, Paranaguá, se houver efetivamente terminais privativos contratando, vinculando 3 mil, 2 mil trabalhadores, fora do sistema do OGMO, aquele trabalhador que ficou anos vinculado àquele sistema e outrora vinculado ao sindicato vai ficar à margem de proteção. É nisso que precisamos pensar. Precisamos pensar: qual é a melhor forma? É acabar com o Órgão Gestor? É criar outra entidade? É remodelar o Órgão Gestor?

Então, eu acho que a pergunta da senhora é extremamente pertinente. Nós do MP, que fiscalizamos, nos perguntamos: o que é o OGMO? Como funciona? Então, é difícil.

Fica aqui esse comentário.

**A SR<sup>a</sup> KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Art. 14, Sr. Presidente.**

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Com a palavra, a Senadora Kátia Abreu, por cinco minutos. (*Palmas.*)

**A SR<sup>a</sup> KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Sr. Presidente,** nenhum Senador da República, nenhum Deputado Federal, nenhum cidadão brasileiro é obrigado a estar onde não quer. É o direito e o livre arbítrio de ir e vir. Portanto, eu vim a esta Comissão hoje totalmente despida de qualquer preconceito ou vontade de guerrear. Eu vim discutir. Poderia ter ficado em meu gabinete, assistindo pela televisão, anotando as questões. Seria tão mais cômodo! Mas eu gosto de participar, Sr. Presidente. Eu gosto debater, civilizadamente. Falo com ênfase, mas não agrido, como tentaram me agredir aqui. Mas, para quem já enfrentou dureza na vida, para quem já ajudou a derrubar a CPMF, para quem já ajudou a votar o Código Florestal, depois de 20 anos, Sr. Presidente, não são meia dúzia de gritos que vão me constranger. Eu poderia inclusive trazer para cá mil produtores, 2 mil, como já trouxe 25 mil a esta praça um dia desses. Eu não vou fazer isso com essas pessoas que estão trabalhando lá no campo.

E o mesmo convite que me fazem para ir ao porto eu faço para irem ao interior do Brasil, nas lavouras, na pecuária, na fruticultura, para verem o quanto também os patrões, produtores rurais e trabalhadores sofrem com o ônus do porto, porque 80% do nosso fertilizante é importado. E todas as horas paradas vão cair nas cabeças desses que estão lá no centro do Brasil.

Então, eu digo e reitero que não estou aqui para atacar o OGMO. A emenda que existe nesta Casa para extinguir o OGMO não é minha, Sr. Eduardo. Essa emenda não é minha. Agora, poderá ser. Poderá ser. Poderá ser minha e de muitos aqui. Depende do nível de conversa, depende do nível de diálogo aqui, porque nós temos força...

(Manifestação da plateia.)

**A SR<sup>a</sup> KÁTIA ABREU (PDS – TO) – Não, senhor!** Espere um minutinho.

Sr. Presidente...

**O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. Bloco/PT – CE) – Silêncio!**

**A SR<sup>a</sup> KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Sr. Presidente,** é democracia só do lado do trabalhador?  
(Soa a campainha.)

**A SR<sup>a</sup> KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Não!** É democracia aqui para todo mundo.

**O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. PT – CE) – Claro.**

**A SR<sup>a</sup> KÁTIA ABREU (PSD – TO) –** E, como disse o Armando Monteiro: defender trabalhador não é reserva de mercado de ninguém! Esse mundo no Brasil acabou! Defender trabalhador, defender meio ambiente não tem segmentação, Sr. Presidente.

(Intervenção fora do microfone.)

**A SR<sup>a</sup> KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Não, senhor.**

Segundo: eu não estou aqui para lhe responder perguntas. Eu não estou aqui para lhe responder perguntas; eu acho que está havendo uma inversão: eu é que estou aqui para lhe perguntar! Essa é a função da audiência pública, e eu lhe perguntei com toda a educação e, aliás, não tive resposta da minha única pergunta que fiz! A tentativa do doutor do Ministério Público, cujo nome não estou vendo aqui, que não enxergo... Dr. Maurício, desculpe-me, o senhor tentou me responder, mas eu não saio satisfeita, mas também não quero mais a resposta. Eu vou procurar em outros caminhos a resposta que eu preciso ter.

Quando cita que o BNDES fez um estudo – como o Sr. Wilton citou aqui muito bem –, ele só se esqueceu de citar que esse mesmo BNDES, com esse estudo que está na mão dele, recomenda um período de transição para acabar o OGMO! O senhor se esqueceu de dizer isso! O mesmo BNDES sugere que o OGMO



SENADO FEDERAL

**SECRETARIA-GERAL DA MESA**

**SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA**

**SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES**

MP nº 579 (3ª Reunião)

SF - 22

06/11/2012

---

acabe, que haja um período de transição! Então, não adianta querer caçar bruxas e querer arrumar judas para serem atacados. Isso é uma opinião nacional. Não é contra o OGMO, gente! Quantas vezes eu terei de repetir isso? É contra a ineficiência geral das estradas, é contra a falta de ferrovias, a ausência de hidrovias e portos. É mais uma coisa que o Brasil precisa superar.

Eu não preciso dizer para ninguém aqui o quanto o País cresceu este ano. Ou nós vamos ficar de braços cruzados, esperando acontecer o quê? O mundo acabar? O ano que vem nós crescemos neste ano o quê? Menos dois?

Nós precisamos fazer alguma coisa!

O Governo – eu tenho de reconhecer – está tentando licitar e privatizar as ferrovias para fazer investimento público, está tentando nas hidrovias e nas eclusas do País, está tentando nas rodovias e também nos portos.

Nós ficamos dez anos, patrões e trabalhadores, nos últimos dez anos... Quantas vezes eu ouvi as centrais de trabalhadores dizerem que o Brasil precisa de competitividade para manter o emprego? Na hora em que há uma ação do Governo nessa direção, nós vamos ser contrários?

Nós precisamos achar jeito de aprovar as coisas! Na ignorância, não vai, gente! Não foi assim que nós aprovamos o Código Florestal aqui: foi no debate e no voto, com mais de 400 votos a favor.

Tem que arrumar voto para ganhar aqui dentro, e só ganha voto aqui é com diálogo, democrático, ameno! Vamos achar caminhos para que nós possamos chegar a um entendimento, porque este debate vai durar 60 dias, e nossa vida vai continuar.

Então, nós temos 60 dias para resolver os nossos problemas e as nossas diferenças, sem ofensa aqui, meu senhor! Eu não tenho obrigação de defender quem o senhor me manda não! Eu tenho responsabilidade com os eleitores do meu Estado e do meu Brasil! E não com o senhor!

*(Intervenção fora do microfone.)*

**A SR<sup>a</sup> KÁTIA ABREU (PSD – TO)** – E eu não ofendi o senhor, não! E, se o Sr. Paulinho pode defender os trabalhadores, por que cada um aqui não pode ter sua defesa, como disse Armando Monteiro?

Então, não adianta vir aqui com essa altivez porque há uma claque admirando e aplaudindo.

*(Soa a campainha.)*

**A SR<sup>a</sup> KÁTIA ABREU (PSD – TO)** – Isso aqui não tem efeito nenhum, amigo. Efeito nenhum! Se tivesse, aqui estava cheio dos meus também.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**A SR<sup>a</sup> KÁTIA ABREU (PSD – TO)** – Isso não adianta.

Ataque, Sr. Presidente, ataque, Sr. Deputado, só vai dificultar as coisas. Só vai dificultar as coisas!

Eu vim aqui com a melhor das intenções, eu tenho certeza de que ninguém está interessado nas minhas boas intenções, mas interessam a mim as minhas boas intenções e a minha consciência. Eu vim aqui para isso, repito. Poderia não ter vindo, se quisesse.

**O SR. PRESIDENTE** (José Pimentel. PT – CE) – Está encerrada a presente reunião, e amanhã, às 14h30, retomaremos os trabalhos.

*(Iniciada às 14 horas e 45 minutos, a reunião é encerrada às 16 horas e 35 minutos.)*