



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

ATA DA 4ª. 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 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 54ª LEGISLATURA, REALIZADA NO DIA 6 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 quinze horas e dois minutos do dia seis 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, Kátia Abreu, Sérgio Souza, Humberto Costa, Ana Rita, Antônio Carlos Valadares, José Pimentel, Inácio Arruda, Flexa Ribeiro, Blairo Maggi, Armando Monteiro; e Senhores Deputados Geraldo Simões, José Guimarães, Jorge Bittar, Iriny Lopes, Edinho Bez, Manoel Júnior, Fátima Pelaes, Marcos Montes, Eduardo Sciarra, Ademir Camilo, Cesar Colnago, Onyx Lorenzoni, Milton Monti. 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 Deputado César Colnago usa a palavra para indagar o Presidente a respeito de requerimentos pendentes de deliberação no âmbito da Comissão. O Presidente passa a palavra ao Relator, o Senhor Senador Eduardo Braga, o qual esclarece que a deliberação se dará em momento posterior. O Presidente convida os palestrantes Francisco José Nogueira, Presidente da Federação Interestadual dos Trabalhadores em Agenciamento Marítimo, Aquaviário e Operadores Portuários – FETAPORT –; José Adilson Pereira, Presidente da Intersindical da Orla Portuária do Espírito Santo; Sérgio Magalhães Giannetto, Presidente do Sindicato dos Portuários do Rio de Janeiro – STSPPERJ -, 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 dos convidados. Fazem uso da palavra os seguintes Parlamentares: Deputado César Colnago, Senadora Kátia Abreu, Deputado Márcio França, Deputado Edinho Bez, Senadora Ana Rita; Deputado Edson Santos; Deputada Iriny Lopes; Senador Blairo Maggi; Deputado Glauber Braga. Colocados em votação, são aprovados os Requerimentos nº 10, de autoria do Deputado Edinho Bez, nº 09, de autoria do Deputado Cesar Colnago, e nº 08, de autoria do Deputado Paulo Pereira da Silva. Os Requerimentos são aprovados. Fica prejudicado o Requerimento de autoria da Senadora Ana Rita, por haver perdido a oportunidade. O Presidente submete ao Plenário a dispensa de leitura e a aprovação das atas da primeira, segunda e terceira reuniões da Comissão. As atas são aprovadas. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a Reunião às dezessete horas e nove 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



O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Boa tarde a todos os Parlamentares presentes, Deputados e Senadores.

Havendo número regimental, declaro aberta a 4ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 595, de 2012.

Convido, conforme plano de trabalho, o Sr. Francisco José Nogueira, Presidente da Federação Interestadual dos Trabalhadores em Agenciamento Marítimo, Aquaviário e Operadores Portuários (Fetaport), para compor a Mesa; o Sr. Sérgio Magalhães Giannetto, Presidente do Sindicato dos Portuários do Rio de Janeiro, e o Sr. José Adilson Pereira, Presidente da Intersindical da Orla Portuária do Espírito Santo.

De acordo com o art. 94, §§2º e 3º do Regimento Interno do Senado Federal, combinado com o art. 256 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, a Presidência adotará as seguintes recomendações e normas: o convidado terá dez minutos; em seguida, abriremos a fase de interpelação pelos Srs. Parlamentares previamente inscritos.

A Presidência indaga do nobre Relator se deseja fazer uso da palavra para algum encaminhamento. *(Pausa.)*

Vamos, imediatamente, à audiência.

O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Pela ordem, o nobre colega.

O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) – Há requerimentos para serem lidos. Serão lidos hoje? Eu só queria entender.

O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Sr. Presidente, com sua autorização, respondendo à pergunta levantada pelo ilustre Deputado, nós estamos com cinco requerimentos, um deles com várias autoridades. Então, achamos interessante fazer uma reunião com os membros para decidir um encaminhamento e, na próxima reunião, leremos e deliberaremos simultaneamente, para que possamos ter um entendimento entre os membros da Comissão.

O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) – Tudo bem, é porque o tempo também é pequeno. Senador Eduardo...

O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Nós temos um dia extra, de acordo com o plano de trabalho, para essas audiências públicas, e já estão aqui requerimentos à mesa, e espero que já seja o número definitivo, com mais ou menos dez pessoas sendo sugeridas. Então, eu gostaria de conversar e equacionar com os membros da Comissão para selecionarmos pelo menos qual o procedimento que vamos adotar com relação a esses dez nomes que estão propostos.

O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) – O.k.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – O.k.? Também não temos quórum para deliberar sobre requerimentos, mas o encaminhamento do nobre Relator é o melhor caminho para construirmos entendimento com os autores.

Vamos ao primeiro orador. Quem fala primeiro? *(Pausa.)* Pela sequência, é o Francisco José Nogueira, da Fetaport.

V. Sª disporá de dez minutos.

O SR. FRANCISCO JOSÉ NOGUEIRA – Eu queria agradecer a presença aqui à Mesa e cumprimentar nosso nobre Presidente Guimarães, nosso Relator Braga, meu companheiro da Mesa, nosso companheiro Adilson, demais companheiros no plenário, nossos trabalhadores e trabalhadoras presentes, Deputados e Senadoras.

Eu queria passar um vídeo para que possamos ilustrar o que representa a Fetaport, representa os trabalhadores vinculados, celetistas, nos portos brasileiros. Por favor.

(Procede-se à exibição de vídeo.)

O SR. FRANCISCO JOSÉ NOGUEIRA – Obrigado.

Isso aí é para ilustrar a representação sindical dos trabalhadores portuários vinculados, celetistas, em todo o Brasil: onde há algumas bandeiras é onde está a Fetaport no Brasil.

Nós representamos hoje quase 60% da força do trabalho vinculado nos portos brasileiros, e é necessário dizer da importância dessa mão de obra para o desenvolvimento do nosso País.

Nós da Fetaport – Federação Interestadual dos Trabalhadores em Agenciamento Marítimo, Aquaviário e Operadores Portuários analisamos a medida provisória e, dentro dessa análise, achamos que é positiva para o desenvolvimento da atividade portuária do nosso País. Sabemos que é impossível a União suportar os investimentos da infraestrutura portuária brasileira que é exigida para se tornar o Brasil cada vez



mais competitivo no mundo, no mercado do comércio exterior.

Abrir os portos para a iniciativa privada, bem como tomar as medidas de ampliar a eficiência e competitividade dos portos organizados e dos portos privados é uma coisa inadiável. Observa-se que qualquer mudança, para ser realizada, é preciso ter um pouco de cautela para que não desorganizemos aquilo que já está organizado há 20 anos em cima da Lei 8.630.

Nesse sentido, a Fetaport, junto com os sindicatos filiados, tem a preocupação e a responsabilidade de colocar o seguinte problema: ao colocar esses investimentos, tendo a iniciativa privada como investidor, não podemos esquecer a questão do trabalho, tanto do trabalhador avulso quanto do trabalhador vinculado. Essa guerra entre portos organizados e portos privativos pode acarretar, contra o trabalhador, a questão da precarização da mão de obra e a questão também do desemprego.

Para não permitir esse caminho, é fundamental que busquemos medidas para reduzir os custos e ampliar eficiências, assegurando crescimento sustentável que propicie modernização e competitividade dos portos brasileiros, sem desorganizar a infraestrutura portuária existente, de forma a impedir a precarização do trabalho, não só do trabalhador avulso, mas do vinculado.

Pode passar a transparência, por favor?

Nesse sentido, tenho alguns pontos a colocar: o desenvolvimento do nosso País através da infraestrutura portuária e a logística, que também é importante acrescentar, para contribuir com esta Comissão. Para o Brasil crescer, é preciso ter investimento em infraestrutura, não somente na área portuária, mas também na questão logística, que é fundamental para que os portos funcionem.

A União não dispõe dos recursos necessários, e a parceria com a iniciativa privada é o caminho para sair desse gargalo.

O que temos aqui? A União tem que ter também o gerenciamento desses setores, tanto na área portuária como na área de logística, para que possa regular e criar formas e mecanismos de proteção ao mercado para que não gere desequilíbrio econômico-financeiro.

A MP 595 procura enfrentar essas necessidades, mas precisa ser aprimorada, sob pena de desorganizar o que o País já organizou há 20 anos. Nós podemos registrar que, há 20 anos, na Lei 8.630, há diversos portos brasileiros que trabalham com eficiência, tanto com mão de obra avulsa quanto com vinculada. Então, é importante salientar isso.

Próxima.

Precisamos, dentro de todo esse complexo dessa discussão, colocar alguns dilemas, não só a questão empresarial, a questão do trabalhador, a questão do Governo, mas temos de achar uma saída, um mecanismo que proteja todos os interesses. E aqui a Fetaport está aberta nesse sentido de colocar que devemos: 1 – compatibilizar o sistema previsto para os portos organizados com o sistema previsto para os portos privados (e lá na frente eu vou explicar como e por quê); 2 – realizar mudanças necessárias sem precarizar relações do trabalho ou reduzir postos de trabalho nos portos organizados (e para isso também há uma justificativa mais à frente).

Aí há uma grande questão que nós estamos colocando: para todo esse tema, para esse debate, é necessário ter regras de transição. Precisamos estar trabalhando, porque nós sentimos que, por causa das muitas medidas, das muitas regras que estão aqui na MP 595, com certeza portos novos vão surgir, mas não agora; daqui a 7 anos, a 6 anos. E precisamos ter regras de transição que protejam e deem segurança jurídica não só para o trabalhador portuário avulso vinculado, mas também para as empresas, a fim de que possam ser também investidoras.

Pode passar.

Aqui eu queria fazer somente uma relação entre o que havia na Lei 8.630, onde se fala do trabalho portuário. O art. 26 garante o trabalho portuário da capatazia, estiva, conferência, conserto, reboque de embarcações nos portos organizados. E o parágrafo único traz a forma de contratação. O empresariado brasileiro, há 20 anos, trabalha com os OGMOs dentro do sistema de mão de obra avulsa e vinculada, aproveitando essa mão de obra que é qualificada e especializada, tirando sempre do OGMO.

Pode passar.

E aqui está o art. 36, da MP 595, onde se copia o texto identicamente da Lei 8.630. Pois bem, quando falam que não se está tirando direito, na realidade, no papel, não se está tirando direito. Está ali. É o mesmo texto dos portos organizados. A preocupação que nós trabalhadores, tanto avulsos como vinculados temos, vem justamente após essa transparência.

Pode passar.

Eixo 1. Nós dividimos em três eixos. O primeiro eixo diz respeito à questão da concorrência



entre os portos organizados e os portos privativos. Nós precisamos criar um mecanismo que não tenha uma prática predatória de preço, para que essas cargas que hoje estão sendo operadas e movimentadas dentro do porto organizado não saiam sumariamente para serem operadas por conta de custo. Nós precisamos criar alguma forma de impedir isso. Então, aqui há dois pontos que colocamos em destaque: primeiro, que a Antaq estabeleça parâmetros gerais mínimos de formação de preço para que o armador que esteja no Porto de Santos, no Porto de Suape, em todos os portos brasileiros que já tenham sua carga movimentada por um operador portuário, seja ele do porto público ou do porto privativo, não saia sumariamente, causando desemprego. Não é esse o objetivo da medida provisória. O objetivo é criar novos empregos, gerar, distribuir renda. Esse é o objetivo que eu tenho visto na medida provisória, mas precisamos fazer esses ajustes. E para isso é necessário criar esse mecanismo.

Segundo, os novos portos onde vão entrar mercadorias de terceiros. Os portos onde até então só entravam mercadoria própria ou mista, a partir de agora passariam a movimentar mercadoria de terceiros. Pois bem. Quem vai movimentar nesses portos? Se você está abrindo o terminal, pode trazer novos armadores para operar nesse terminal com novas mercadorias, para que não venha a fazer a concorrência, na letra A, das mercadorias que já estão movimentadas nos portos brasileiros.

Então, é preciso ter esse cuidado e esse equilíbrio, ter uma forma de equacionar isso para que nós não tenhamos, Relator e Presidente, uma deficiência nessa questão.

O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) Você pode repetir o que falou sobre novas mercadorias? O que você quer dizer com isso?

O SR. FRANCISCO JOSÉ NOGUEIRA – Nova mercadoria. Quando se tem um armador, porque existem armadores que não operam nos portos brasileiros hoje... Os portos brasileiros estão sofrendo em infraestrutura. No Porto de Santos, posso dizer que o calado e a questão da dragagem estão sendo colocados para atender novos armadores que hoje não operam no Brasil. Consequentemente, em outros portos, deve ocorrer a mesma coisa. Então, nós estamos colocando aqui que novos armadores que hoje não operam podem trazer mais carga para o Brasil e podem levar mais carga para fora. Não são os armadores que operam hoje, porque os que estão instalados hoje já têm seu terminal que está operando sua carga. Com isso, não terá essa concorrência. Nós colocamos essa observação para atender esses novos terminais.

A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO) – (*Fora do microfone.*) Você é contra ou a favor dos novos armadores?

O SR. FRANCISCO JOSÉ NOGUEIRA – Dos novos armadores? Sou a favor. Sou a favor. Sou a favor que abram novos armadores.

O SR. MÁRCIO FRANÇA (PSB – SP) – A favor de que, nos novos portos, só se possam movimentar carga de novos armadores?

O SR. FRANCISCO JOSÉ NOGUEIRA – Também, também. É isso aí. Para que não tenha divisão das mercadorias já movimentadas no País. E é fundamental impedir que as mudanças tenham essa transição. Um modelo de transição é importante para nos prepararmos para o futuro. Todos nós sabemos que é importante o desenvolvimento do nosso País. Não somos contra a medida provisória, mas temos que pontuar essas questões.

Pode passar.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Pedimos a V. Sª, Francisco Nogueira, para tentar concluir; já consumiu doze minutos, porque três foram descontados.

O SR. FRANCISCO JOSÉ NOGUEIRA – Está bem. Está bem, Deputado.

Aqui quero só repetir que a Lei 8.630 já estabelecia essa garantia dos portos privativos. Já estava lá a garantia dos portos privativos. Então, há 20 anos, a iniciativa privada já estava investindo em portos privativos.

Agora a MP 595 coloca a oportunidade de também haver investimento, mas com carga de terceiros. E a Lei 8.630 não previa a mão de obra avulsa tirada do OGMO, só a paridade. A partir do momento em que se tem uma paridade por conta de se ter forma de movimentação diferente, a partir do momento em que se dá oportunidade ao empresário de investir nas mesmas condições no porto público, nós entendemos que as condições de trabalho têm de ser iguais. Se ele está movimentando carga de terceiro e o porto público também, então as condições têm de ser iguais; tanto condições de trabalho como de contratos de custos.

Pois bem.

Pode passar.

Aqui no Eixo 2 nós colocamos a questão de assegurar ao trabalhador portuário avulso e celetista nos portos organizados e privativos. O segundo, dar acesso a novos trabalhadores no mercado de trabalho. E o terceiro, assegurar uma assistência, uma política de primeiro emprego que não existe hoje, formar



novos jovens para o mercado de trabalho – isso é importante e hoje não existe – e garantir também a questão constitucional a portadores de necessidades especiais, para que possam exercer sua função no porto, retroporto, enfim, e a inclusão da mulher trabalhadora. Já existem hoje, no Porto de Santos, várias mulheres trabalhadoras operando equipamentos, máquinas e sendo treinadas para outras funções.

Pode passar.

Dentro dessa medida, nós colocamos o seguinte: o art. 36 é muito simples. Basta tirar “porto organizado”. Toda essa questão do trabalho portuário fica para o porto, seja ele público, seja privado. Certo? E a forma de contratação sempre dá preferência para os trabalhadores do OGMO, do registro; não tendo no registro, num cadastro; e não tendo num cadastro, pega-se de fora do sistema, mas tem que dar a preferência para os trabalhadores que lá estão e precisam ganhar seu sustento no mercado de trabalho.

Pode passar.

Aqui há três pontos rápidos que eu vou colocar – estou terminando, Deputado. É o art. 45, a questão da contratação temporária. Existia, na Lei 8.730, o art. 45, que proibia a contratação de trabalhador temporário. E nós temos que retomar esse artigo para que não haja precarização da mão de obra, para que não se desfigure o direito do trabalhador e, um detalhe, o risco é a questão de se ter várias contratações temporárias e se precarizar a mão de obra.

Há ainda a questão do art. 25 das cooperativas – estou terminando –, e a questão também da representação do CAP dos trabalhadores vinculados, que hoje não existe; só o têm os trabalhadores avulsos e os trabalhadores das estatais. E nós pedimos aí, também no Eixo 3, só para terminar, sei que estou ultrapassando o tempo e peço perdão, mas a questão principal, para a qual eu queria um pouquinho mais de tempo, é o grande programa de qualificação e capacitação do trabalhador portuário, seja ele vinculado ou avulso. Porque não adianta investir em infraestrutura, em terminais, sendo que temos um gargalo de mão de obra no Brasil. Nós temos de capacitar esse trabalhador para os novos desafios que estão por vir em relação à questão do desenvolvimento do nosso País. Temos de fazer esse programa para poder estar junto no desenvolvimento do País, não só na iniciativa privada e na questão do investimento em infraestrutura, mas também da mão de obra portuária.

Muito obrigado.

Desculpe ter passado do tempo. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, Francisco José Nogueira.

Passamos agora a palavra, pela ordem de chegada, ao José Adilson, Presidente da Intersindical da Orla Portuária do Espírito Santo. V. Sª disporá de 12 minutos.

O SR. JOSÉ ADILSON PEREIRA – Sr. Presidente José Guimarães, Relator da medida provisória, agradeço esta oportunidade. E agradeço à Senadora Ana Rita por nos ter convidado para falar um pouco sobre a questão do Espírito Santo.

Srs. Parlamentares, o objetivo nosso é tentar ajudar o mais possível e contribuir com essa questão do trabalho portuário previsto na medida provisória, tendo como testemunho a nossa Bancada do Espírito Santo – Senadora Ana Rita, Deputada Iriny, Deputado Cesar Colnago, Senador Ricardo Ferraço –, que faz parte da Comissão e que conhece muito bem esse trabalho do nosso Estado.

Vou tentar, do estudo de caso específico do Espírito Santo, abordar algumas questões para ajudar a Comissão a debater sobre o trabalho portuário, porque tem havido muito tumulto nessa discussão e, na nossa opinião, essa é a menor questão da medida provisória e não está tão difícil de ser resolvida.

Objetivo: apresentação rápida da Intersindical, tratar da posição do Governo Federal sobre a medida provisória, nossa negociação e o custo portuário, o OGMO – Órgão Gestão da Mão de Obra, pontos da medida provisória que não vieram da Lei 8.630 e o nosso princípio da cooperação entre o porto público e a exploração de instalações portuárias fora do porto organizado.

A Intersindical representa sete sindicatos da orla portuária do Espírito Santo: amarradores, conferentes, consertadores, estivadores, arrumadores, portuários que vêm das companhias Docas, vigias portuários. Todos trabalham juntos numa semente de um único sindicato da orla portuária do Espírito Santo. Vejam que lá estão os amarradores. Há até emenda buscando a legalização deles, porque estão sendo discutidas e negociadas todas as relações junto com todos os trabalhadores.

Nós temos algumas filosofias importantes para desvendar essa relação capital-trabalho nos portos. Primeiro, o processo deliberativo é de consenso entre sindicatos quando estamos discutindo todos os pontos. Temos uma visão integrada das categorias para poder atuar nas negociações coletivas. Negociamos tudo absolutamente junto num único documento, numa única convenção coletiva. Não há acordo separado de nenhum deles.



A gente vê que, na solução da negociação nos portos, se quer buscar atrair carga. Se se reduzem as relações de trabalho, atrair carga é a solução, porque o avulso ganha se houver trabalho. Se se aumenta a demanda, automaticamente se resolve o problema, reduz custo, busca solução. Mantemos sempre o quantitativo dos trabalhadores de forma enxuta para sempre estar possibilitando a negociação dessa reestruturação produtiva nos portos e as novas tecnologias que vão chegando.

Na nossa visão, o OGMO não pode se constituir em organismo deliberativo, mas, sim, e tão somente executivo das normas decorrentes da negociação coletiva entre capital e trabalho. Quando a gente fala isso, usa uma forma de dizer o seguinte: ele não pode pensar. O objetivo dele é exatamente executar o que é definido nas relações capital-trabalho entre os trabalhadores e os operadores portuários. Aí a coisa caminha de forma mais fácil e ele se torna efetivo.

O Governo propõe a medida provisória e diz, de forma bem clara, que não quer tirar os direitos dos trabalhadores portuários. É o princípio de não retrocesso social nas nossas relações de trabalho. Então, a gente observa que trouxe todo o conteúdo da questão do trabalho portuário para a medida provisória: o OGMO, que faz a organização da questão da mão de obra, a contratação. Muitas vezes falam: “Ah, vai sair do avulso para o vínculo”; já se tem a contratação com vínculo empregatício e o modelo de contratação avulso vocacionado na legislação; a medida provisória também para negociação coletiva entre as partes e a definição das atividades. Ou seja, o Governo pegou o que tem de trabalho portuário na 8.713 e trouxe. Não é isso?

Então, nós estamos discutindo, quando se fala da mão de obra, nada mais nada menos do que da aplicação da 8.830, que correu em 20 anos. Acho que esse é o grande debate que está ocorrendo. Se a gente conseguiu resolver alguns pontos, eu acho que a gente sai da questão da relação capital e trabalho e vai discutir o ponto principal da medida, que é exatamente a questão das concessões, que é exatamente a questão de os terminais poderem trabalhar com carga de terceiros.

Para desvendar isso, falando um pouco da negociação das relações econômicas e do custo portuário, vou poupar algumas coisas, porque já tivemos as três federações ontem e já tivemos o Ministério Público.

Quando a gente fala do custo portuário, estamos há vinte anos... A lei completaria 20 anos de implantação agora em fevereiro. Ao longo do tempo, houve sete convenções coletivas de trabalho no Espírito Santo, ou seja, houve negociação coletiva o tempo todo. Buscou-se uma negociação do quantitativo das equipes utilizadas no trabalho, olhando todas as questões econômicas envolvidas. Ou seja, buscando ter um custo por tonelada com parâmetros internacionais.

Então, lá no Espírito Santo, se a gente pegar o contêiner nesse tempo de negociação de sete rodadas, houve uma redução no custo por tonelada de algo em torno de 60% a 70%, está certo? Então, fez-se isso efetivamente, reduzindo quantitativos, reduzindo o custo por tonelada. Onde se buscou o equilíbrio disso? Muitas vezes já escutei que “ao trabalhar você é precarizado”. Onde se buscou o equilíbrio disso? Exatamente nas compensações para os trabalhadores dos objetivos econômicos decorrentes da diminuição do custo, se você atraiu mais carga, se você trouxe mais negócio para o porto.

Criamos, junto com os operadores portuários, o fundo social, e o trabalhador do Espírito Santo tem complementação de aposentadoria, plano de saúde, plano odontológico, seguro de vida, seguro afastamento e um que nós não queremos, que é o auxílio-funeral. A gente não quer morrer, mas temos.

Então, houve esse equilíbrio de se buscar a redução de custos, a solução do impacto e tranquilidade para os trabalhadores. Imaginem o trabalhador avulso que tem complementação de aposentadoria. Isso dá uma tranquilidade a ele de buscar uma solução econômica para atrair mais carga, que é o objetivo dessa relação de trabalho.

A gente observa que nós fizemos, nesses 20 anos, o que a lei determinou e aumentamos muito a movimentação de mercadorias. Quando a gente fala isso, atraímos mais carga. Quando negociamos o contêiner, o Porto de Vitória, que se transformou no TVV, movimentava 42 mil TEUs. Hoje, está movimentando 250 mil TEUs. Não está mais, pela sua condição de infraestrutura, mas não pelas relações de trabalho. Então, esse é um fator que nos faz buscar negociações. Agora, com equilíbrio das relações sociais, o que dá uma relação muito positiva para os trabalhadores.

Daí a gente vê o seguinte: resolvida a questão econômica e social, como fica a organização da gestão da mão de obra, que é tão falada? O trabalhador avulso é visto como irresponsável, sem formação, sem condição técnica e velho. Mas nós estamos há 20 anos discutindo isso! Então, na nossa opinião, o OGMO... Não somos nós quem gerimos o OGMO. Às vezes, nas discussões parece que são os trabalhadores que gerem o OGMO; não é, são os operadores portuários. Quando a gente fala dessas relações de trabalho resolvidas, os operadores portuários do Espírito Santo têm um papel fundamental nisso. Então, eles têm a finalidade de



oferecer a mão de obra e é o operador portuário que coordena. Na nossa visão, quanto mais evoluídas as relações de trabalho, melhor será o funcionamento dos OGMOs e a utilização do trabalho avulso nas atividades portuárias, que é fundamental e essencial para o casamento, para o vínculo do trabalho avulso na questão econômica. Então, quanto mais evoluir essa relação de trabalho, melhor o Órgão Gestor de Mão de Obra funciona.

Por exemplo, ontem escutei no debate o seguinte: “Mas o OGMO muitas vezes administrativamente erra.” Esse é um operador portuário que não está administrando o OGMO como deveria. Nas relações de trabalho, na organização da mão de obra buscamos o quê? Resolver isso entre operadores e trabalhares, para que funcionem da forma melhor, para que ele não pense, para que ele execute o que foi definido na relação de trabalho.

Vamos a alguns aspectos de organização de mão de obra.

No Espírito Santo, como a gente começou a desvendar essa relação? Primeiro os trabalhadores propuseram aos operadores...

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães.PT – CE) – Mais três minutos.

O SR. JOSÉ ADILSON PEREIRA – Sim, senhor.

As normas disciplinares. Qual o objetivo da norma disciplinar? Nós mostramos que o trabalhador avulso não é irresponsável. Ele tem que exercer o seu trabalho de forma correta, com a possibilidade, inclusive, de se chegar a um nível de insuficiência, de perder o seu registro profissional. Então, nós sinalizamos para todos que queríamos resolver o problema dos portos com a mão de obra de qualidade e comprometida com o processo.

Dimensionamento dos quadros. Discutia muito isso com o William Mantelli. Quantos há no porto? Acho que quantos há não é nossa questão, mas de quantos precisamos. Há o cálculo para dizer o seguinte: de quantos trabalhadores portuários precisa o Órgão Gestor de Mão de Obra para atender o complexo portuário? Esse cálculo é fundamental, porque se consegue negociação de equipes, consegue definir redução de custo, consegue definir qualidade no social, retorno para os trabalhadores. Consegue-se ter um quadro enxuto para fazer uma complementação, um incentivo. Tem-se como fazer políticas de adequação do quadro. E define-se o seguinte: preciso de novos trabalhadores? Isso é fundamental.

A multifuncionalidade é fundamental para ajuste dos quadros. Se estão faltando trabalhadores estivadores, eu devo buscar logo fora do sistema? Não. Vou resolver o problema social dentro do sistema, utilizando trabalhadores de outras atividades. Então, isso possibilita a migração de uma atividade para outra, resolvendo o problema social do porto e mantendo o quadro enxuto, com uma política correta de mão de obra.

Acesso aos quadros de forma pública e democrática. No Espírito Santo houve um processo em 2005 em que entraram 440 novos trabalhadores; houve um processo agora em 2010 com mais 300 trabalhadores. Ou seja, o quadro do Órgão Gestor de Mão de Obra não é aquele quadro velho. De 178 trabalhadores que nós temos, 40% são trabalhadores novos e adequados à exigência do operador portuário.

No Espírito Santo, nós temos grandes projetos. A exigência é que o trabalhador tenha o nível de 2º grau. Então, o trabalhador portuário avulso tem um nível muito positivo, e 40% não são mais aqueles velhos que vieram da Lei nº 8.830; são novos trabalhadores que entraram agora no sistema, para atender o sistema avulso de contratação.

Escalação de mão de obra. Sr. Relator, esse é um tema muito discutido. É um sistema de rodízio. Há um sistema informatizado. Noventa por cento dos trabalhadores embarcam por esse sistema informatizado. E sabe de onde embarcam? De suas casas, de onde vão para o trabalho em que foram engajados.

Temos um processo no Espírito Santo de assiduidade no trabalho. Se eu definir de quantos trabalhadores eu necessito no porto, ele tem de atender o serviço. Ele tem de ter, então, o compromisso de assiduidade, de atender o trabalho, um certo nível de presença no mês. Se ele não atingir isso? Aplicam-se as normas disciplinares, e ele toma sua punição por não atingir o objetivo. Muitas vezes a gente vê; “Ah, tem o trabalhador avulso e ele não atende.” Não! Ele é comprometido com o trabalho.

Aí está a nossa escala de mão de obra informatizada.

Temos o embarque compulsório. Se eu registrei presença na escala de trabalho, eu tenho de atender o trabalho. Eu não posso deixar um navio parado. Então, há o comprometimento total com o atendimento da mão de obra.

E há regras de afastamento. Se é preciso que um trabalhador se afaste, há uma regra a ser seguida, porque é preciso um dimensionamento correto para atender o complexo portuário do Espírito Santo.

Aí, vem o treinamento, que também foi falado. Hoje, a nossa formação profissional pelo DPC é uma barreira técnica. Nós não estamos conseguindo que ele acompanhe o avanço tecnológico nos portos. Se



chega um novo equipamento, nós não conseguimos os cursos necessários para isso. No Espírito Santo, nós criamos um fundo de treinamento entre os operadores portuários e os trabalhadores para complementar essa formação profissional e ter os trabalhadores extremamente qualificados. Se o quadro é dimensionado de forma correta, consegue-se fazer um trabalho de treinamento positivo e se consegue ter um quadro de trabalhadores para atender os operadores portuários.

Saúde e segurança. Começamos com campanhas de acidente zero nos portos, pois a lei foi implantada, e as questões de segurança ficaram muito tímidas na sua ação. E a criação do programa de acidente zero não foi dentro da área do porto organizado; foi no Terminal de Praia Mole, no TPS, que movimenta seis milhões de toneladas de siderúrgico/ano. Foi lá exatamente que começou essa campanha de qualidade, onde todos os trabalhadores – todos os trabalhadores! – de portos do Espírito Santo passaram por curso de percepção de risco, de cadenciamento de operação e de liderança. Então, a gente trabalha pesadamente a questão de segurança.

Está aí a campanha de acidente zero no Terminal de Vila Velha, está aí o Terminal de Praia Mole, com a sua propaganda disso e os cursos em que foram formados os trabalhadores: curso de cadenciamento; o anterior é o de percepção de riscos.

E nós trabalhando – estamos chegando ao final – a qualidade do trabalho nos portos. Este é o objetivo: se há um *pool* de mão de obra para atender o complexo portuário do Espírito Santo, ele precisa ter qualidade, inclusive com a utilização de bafômetro para que se entre no porto, e a gente proteja a vida e a segurança no trabalho.

Esse é um exemplo da nossa campanha.

Há um caso interessante: a gente fala que tudo isso que estamos dizendo foi construído junto com os operadores portuários, e está aí a campanha o encontro dos operadores portuários. Não são os trabalhadores que estão sentados ali; são os operadores portuários do Espírito Santo, debatendo o que temos de fazer para melhorar a qualidade dos nossos serviços nos portos do Espírito Santo.

Qual a comprovação de tudo isso que nós estamos falando, da organização da gestão da mão de obra, do funcionamento do órgão e da aplicação da Lei nº 8.830, que está toda na medida provisória e que a gente defende? Cinquenta por cento da remuneração dos trabalhadores portuários avulsos do Espírito Santo são fora da área do porto organizado, onde o terminal não precisa utilizar os trabalhadores portuários. É exatamente pela qualidade que o OGMO tem que ele utiliza esse trabalhador para exercer o trabalho, e nós recebemos 50% da nossa remuneração fora da área do porto organizado.

Aí sim: o que não veio da Lei nº 8.830 para a Medida Provisória 595? Para nós, o principal item, o fundamental é esse das disposições finais da Lei nº 8.830, o art. 45: “*O operador portuário não poderá alocar ou tomar mão de obra sob regime de trabalho temporário.*”

Isso sim vai levar à fragilização da mão de obra. Eu tenho trabalho vinculado ou eu utilizo um *pool* de trabalhadores construído pelos operadores portuários para atender a mão de obra. Se eu permito o trabalho temporário, eu não vou ao terminal fora do porto organizado. Deteriora-se a mão de obra, e aí o Órgão Gestor de Mão de Obra do Espírito Santo... Os diretores do OGMO são o diretor do terminal fora do porto organizado na área do TPS, do Porto Céu, do Porto Público e do TVV, do terminal de contêineres. Todos estão inseridos dentro do Órgão Gestor de Mão de Obra, gerindo a nossa mão de obra. Se se permite o trabalho temporário, nós fragilizamos todo o trabalho feito e bem organizado.

O art. 56, que também foi citado, se transformou no art. 40. A gente entende que, se nós estamos querendo que as instalações portuárias movimentem cargas de terceiros, não é justo colocar que essa relação de contratação, que é facultada, seja definida com categorias econômicas preponderantes. Sim, são com os trabalhadores portuários. Então, a gente acha que no art. 40 deveria parar exatamente no acordo coletivo de trabalho, porque são os trabalhadores portuários, os sindicatos da área portuária – e no Espírito Santo isso é muito bem resolvido – que representam o vínculo e o avulso que devem fazer essas negociações e não permitir que o porto/indústria seja outra categoria preponderante que faça essa negociação.

O art. 57 é muito rápido, é multifuncionalidade. Não veio, mas é transitório. Então, nos acordos se previu essa situação, mas não veio.

Está aí o complexo portuário do Espírito Santo. A foto não é muito boa, mas mostra a área...

(*Soa a campanha.*)

O SR. JOSÉ ADILSON PEREIRA – Estou concluindo, Presidente.

Está ali a área de porto organizado, a área onde os trabalhadores portuários avulsos trabalham. Aí, vou transformar isso em uma foto de cima. Aquele complexo está aqui, a área de porto organizado está aqui.

Quando a gente fala que trabalha fora da área do porto organizado com 6 milhões de toneladas



de aço – nós trabalhamos aqui; OGMO está trabalhando lá –, a gente está falando em permitir os terminais trabalharem com carga de terceiros. Essa é uma preocupação dos trabalhadores. Nós podemos discutir a nossa competência, mas a carga vai migrar de dentro da área do porto organizado para os terminais. Essa é uma preocupação. Como fica aquela relação de equilíbrio do trabalhador portuário? Essa é a grande preocupação que nós temos. E não é só isso: como ficam as companhias Docas com essa perda de carga? E nós já vimos isso no Espírito Santo, porque o terminal Tubarão levou – e levou bastante – carga de terceiros; levou carga do porto público, porque a grande maioria da sua carga é própria. Então ele tem condição de puxar, na sua ociosidade, carga de terceiros. A gente sabe o baque que isso dá nas autoridades portuárias, nas companhias Docas com a perda de carga. Então, é fundamental que se discuta esse equilíbrio. Para nós, trabalhadores, isso é um problema. Para o pequeno operador portuário é mais problema ainda.

Por isso, nosso nobre Relator, está aí a discussão de se buscar... Como foi a palavra que usamos ontem?

O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Equalização!

O SR. JOSÉ ADILSON PEREIRA – A equalização. Então, acho que cabe discutirmos a equalização também na mão de obra. Não queremos engessar nenhum processo, mas, se fizermos a coisa de forma correta, temos como buscar a equalização. Estamos mostrando aqui que, hoje, com a permissão de o terminal utilizar mão de obra própria, vamos buscar novo gestor pela sua qualidade. Então, para nós, isso é fundamental.

E aí? Quando falamos em isonomia e em equalização é bom traduzir isto. O trabalho temporário, para nós, é fundamental que viesse para a medida provisória. O terminal poder contratar com vínculo empregatício, ou pegar logo gestor de mão de obra? Isso é o equilíbrio que faz irmos lá naquela Ponta de Tubarão, porque vamos buscar o fator econômico que justifique ele usar o avulso, pois será melhor ele usar o avulso do que ter o vinculado, por causa do passivo, da ociosidade do porto e tudo isso. Então, isso é um equilíbrio fundamental.

Está bem. Trouxemos isso do modelo de Rotterdam, para fechar. Se vão trabalhar a carga de terceiro lá, aí precisaremos de investimento nos portos. Os trabalhadores da orla portuária do Espírito Santo, ajudados pela Deputada Iriny Lopes, pela Senadora Ana Rita, discutiram o conceito do porto de águas profundas.

Naquela Ponta de Tubarão, propusemos um porto, ou seja, bem resolvida a relação de trabalho, fizemos uma proposta de porto, em que a bancada ajudou muito a discutir esse conceito, cujo Senador Ricardo Ferraço, que faz parte desta Comissão, fez um requerimento para ele entrar no PAC, que tem 20 milhões de estudo, e nós precisamos de investimento.

Mas, aí, como equalizar essa questão da mão de obra? Aí achamos – e isso tem sido deturpado quando falamos da aplicação da 137 – que são as formas de resolvermos isso. Qual a forma de se resolver isso? Numa proporcionalidade de utilização, numa quantidade de requisição que mantenha uma renda mínima desses trabalhadores dentro do *pool* dos trabalhadores criados e até o pagamento de renda mínima. Não queremos dinheiro; nós precisamos é de trabalho.

Aí é importante termos um *pool* de trabalhadores no Espírito Santo, e que este seja coordenado não só pelos operadores de dentro da área do porto organizado.

Então, minimizamos quando discutimos que o OGMO é da área do porto organizado. No Espírito Santo, o OGMO é do complexo portuário, para buscar um *pool* de trabalhadores extremamente qualificados que possam atender a todos os tomadores de serviços. E eles estão lá, juntos, partilhando todo aquele benefício social discutido para os trabalhadores, como também estão lá ajudando na formação desses trabalhadores e partilhando toda a situação, porque eles utilizam essa mão de obra.

Assim, trazemos esse estudo de caso do Espírito Santo, que buscou, nestes últimos 20 anos, implantar a Lei dos Portos pesadamente, suando sangue e buscando uma qualidade de mão de obra, fazendo com que tenhamos um equilíbrio do vínculo empregatício e do trabalho portuário avulso.

Sr. Presidente, muito obrigado. Desculpe por ter excedido o tempo. Espero ter conseguido mostrar aos senhores o nosso caso. *(Aplausos.)*

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, José Adilson.

Vejam, sobretudo a imprensa presente, senhoras e senhores jornalistas, que as duas exposições discutiram o mérito da medida provisória e apresentaram questões muito substantivas. Quero, inclusive, fazer esse elogio e aplaudi-los pela bela exposição que fizeram para nós, Senadores e Deputados, porque, toda vida que somos perguntados, sobretudo pela imprensa, só há pessoas contra a medida provisória.

Há muita gente sugerindo melhorá-la e aperfeiçoá-la para o bem do Brasil. Quero fazer este registro vivo.



O SR. JOSÉ ADILSON PEREIRA – Posso fazer um comentário?

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Rapidinho.

O SR. JOSÉ ADILSON PEREIRA – (*Ininteligível*) saiu desta Casa e foi extremamente debatido no Congresso Nacional. Aachamos que ela cumpriu o seu papel. Aachamos também que os senhores vão dar o mesmo serviço para o País com a Medida Provisória nº 595. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, meu caro José Adilson. Vamos ouvir agora o Sérgio Magalhães, Presidente do Sindicato dos Portuários do Rio de Janeiro, por 10 minutos.

O SR. SÉRGIO MAGALHÃES GIANETTO – Cumprimento o Deputado José Guimarães e demais Deputados da Casa; cumprimento o Senador Eduardo Braga e demais Senadores, Senadoras e Deputados da Casa. Em cumprimentando a companheira Nildes, estou fazendo o mesmo com todas as mulheres portuárias, para as quais estaremos fazendo uma festa, na sexta-feira. Em especial, cumprimento o meu Deputado, uma pessoa que nos tem ajudado muito – falo isso em público –, ele até não é do meu Partido, mas tem tido uma capacidade de escutar, de aprender, de opinar, de ser muito sincero, que é o Deputado Glauber Braga.

Deputado Glauber Braga, em nome de todos os portuários do Rio de Janeiro em especial do Brasil, agradecemos ao senhor, (*Palmas.*) porque V. Ex^a tem sido um companheiro a qualquer momento. Lembro-me do dia que cheguei lá para aquela questão do armamento, da sua sinceridade para dizer “não”, olhando nos olhos, dando a sua opinião, fazendo-me admirá-lo. Todos os problemas que temos, por uma questão suprapartidária... porque, com relação a essa questão dos trabalhadores, não nos devemos prender a um ou outro partido, mas sim a todos.

Obrigado, Deputado.

Cabe aqui, senhores e senhoras, uma pequena explicação dos sindicatos. Os nobres companheiros, esse guerreiro, esse professor – porque ele é um professor – fizeram uma bela exposição, em especial, da questão dos avulsos, que aachamos que deve ser feita; mas há também a questão daqueles empregados, companheiros, que são os funcionários, os empregados das companhias Docas e também das operadoras, mas em especial daqueles, como é o alvo, por vezes, porque são funcionários públicos, porque não são.

Pensam muito mal da gente, mas quem fez porto, quem estudou porto, quem hoje fala de porto, quem aprendeu porto... porque não existe nenhuma escola de porto. Até lecionei na Estácio, há um tempo, sobre a questão de porto, mas não deu certo o curso, mas quem sabe de porto somos nós, portuários, que vivemos a vida. Tenho 35 anos de porto. Aprendi de porto; errei porto; e, hoje, a gente acerta porto.

Entretanto, esquecem da gente. Na hora de discutir porto, procuram os exportadores, que conhecem do assunto. Mas, quem opera o porto? Quem lida com a atividade portuária, que é uma ciência? As pessoas pensam que o trabalhador avulso é só pegar carga e colocar naquele canto, naquele buraco ali, e está tudo certo. Não! Se fizer errado, de vez em quando, vemos um navio...

Então, nós, aqui, representamos os trabalhadores portuários com vínculo e também os portuários da capatazia, que são os avulsos. Vou-me prender um pouco mais sobre a questão dos portuários com vínculo, funcionários da Companhia Docas. Quem já me escutou ler esta carta, eu não podia perder essa oportunidade de lê-la mais uma vez. Tenho uma carta que recebemos dos trabalhadores portuários e vou ler. Quem já escutou, perdoe-me, mas eu tinha que repetir a leitura da mesma aqui:

Carta aos Empregados da CDRJ (Companhia Docas do Rio de Janeiro):

Muito se tem falado sobre o trabalho de modernização dos portos do Rio de Janeiro, realizado pela CDRJ. No cumprimento do plano traçado a partir da Lei nº 8.630, de 93, destacam-se as obras realizadas, o arrendamento de terminais, a credibilidade pública alcançada pela administração da Companhia.

Chegamos agora a um momento decisivo para a consolidação da nova autoridade portuária: a hora da saída das Companhias Doca das atividades diretas de operação, o que ocorrerá no dia 1º de março próximo, um salto qualitativo, que muda de vez a organização e a nossa forma de produzir. Vamos ajudar a mudar a imagem dos portos públicos.

Nos serviços públicos, estamos mudando a face do Brasil perante o mundo, mudando o potencial econômico do Estado do Rio de Janeiro.

Avançamos bastante, mas agora precisamos consolidar as conquistas alcançadas, deixar para trás a estrutura burocrática pesada, herdada do passado, e evoluir para o modelo dimensionado para as novas funções, mais ágil e flexível.

Nosso objetivo é o bem público em primeiro lugar. Precisamos estar à altura de um



País que se renova rapidamente, a partir da melhoria dos seus portos. A meta da companhia é redimensionar o quadro de pessoal para o efetivo total de 450 empregados e vamos cumpri-la. Éramos 3.800.

As metas intermediárias para sairmos da operação e nos transformarmos em autoridade portuária plena foram alcançadas. A Docas do Rio vem cumprindo a estratégia traçada pelo Governo Federal, pelo Conselho Nacional de Desestatização (CND) e o Programa Brasil em Ação.

Uma a uma, estamos honrando as metas do Proporte Rio, do Revabt, dos planos de meio ambiente, do programa de obras, dos planos de dragagem. Daqui em diante, a autoridade portuária deverá operar basicamente como gestora do patrimônio dos portos e suas retroáreas, controladora da atividade portuária e fiscalizadora dos arrendatários e operadores portuários, sem abrir mão da responsabilidade pela concessão de serviços prestados à comunidade.

Não é simplesmente uma nova postura empresarial da CDRJ, é o País que assume nova realidade mais madura e responsável, integrada às demais economias do mundo. Precisamos sobreviver aos novos tempos de globalização. O desafio alcançado aos portos é o de servirem de canal de aproximação do Brasil com a economia dos outros países em escala nunca antes observada, em ritmo acelerado, para não se perder a oportunidade que ora se apresenta.

Essa perspectiva confirma o Estado do Rio como indutor de atividade econômica em vasta região do território nacional, ampliando o mercado de trabalho e apoiando um novo ciclo de crescimento do País. É condição fundamental, nesse sentido, uma autoridade portuária bem estruturada, autossustentada, com imagem pública e efetivamente valorizada.

A direção da CDRJ, após debater esta matéria com os dirigentes sindicais, decidiu estender o prazo da última etapa do PDV – Programa de Desligamento Voluntário até o dia 28 de fevereiro próximo, para permitir melhor reflexão do assunto por todo o pessoal.

É importante que cada empregado examine os seus planos pessoais, considerando a realidade a ser enfrentada pela companhia. A Doca está reorientando a sua estratégia empresarial. É o momento também de cada trabalhador promover a sua avaliação pessoal.

Após a última etapa do PDV, conforme balanço dos resultados, será adotada linha de ação necessária para que se chegue ao adequado dimensionamento de efetivo.

Novos tempos. A Doca será reconhecida como a verdadeira autoridade portuária. Gestora de portos realmente competitivos, terá um corpo reduzido e mais eficiente de pessoal, resultante da reestruturação de quadros e de intensivo processo de treinamento e desenvolvimento dos recursos humanos.

Essa transformação será marcada, no entanto, por intenso esforço de adaptação pessoal à nova realidade, um tempo de muito trabalho, do sacrifício de interesses individuais, dentro de uma luta solidária, para a valorização do mercado de trabalho dos novos profissionais da atividade portuária.

A direção da companhia sente-se na obrigação de conscientizar todo o corpo de empregados para que reflita sobre o momento presente, sequência natural de um plano de trabalho que está sendo realizado, ponderando suas opções pessoais e os objetivos da empresa.

Rio de Janeiro, 3 de fevereiro de 1998.

Mauro Orofino Campos

Diretor-Presidente.

Vai acontecer de novo. Há um companheiro nosso que fala assim: “De volta ao passado”. Vai acontecer de novo, porque as companhias Docas, as autoridades portuárias estão sendo esvaziadas, vão ser minguadas aos poucos. Tiraram todo o poder dela, ou melhor, a essência dela. Como é que cada porto, com a sua vocação estadual ou mesmo nacional, a própria empresa não saiba, tem de vir a Brasília para poder dizer o que vamos fazer lá?



O nosso companheiro lá do PSDB já reclamou com razão.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. SÉRGIO MAGALHÃES GIANNETTO – Isso. Reclama com razão.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. SÉRGIO MAGALHÃES GIANNETTO – Isso. Exatamente. Mas foi bom, porque vai dar um peso. Ele tem peso. Ele é importante para o processo. Aí vai acabar com a gente. O que é que vai acontecer? Lógico!

A guarda portuária. Quero falar da guarda portuária, porque é o absurdo dos absurdos. A guarda portuária não é apenas como algumas pessoas querem que pareça.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Mais três minutos!

O SR. SÉRGIO MAGALHÃES GIANNETTO – Ok. Como algumas pessoas querem achar que seja: “Ah! Eu sou um vigilante! Estou ali!”

Não! Não! Não! O desempenho da guarda portuária é para agir na área geográfica e institucional de fronteira. O guarda portuário não é qualquer um. Não é só usar aquela farda. Ele foi preparado. Eu mesmo participei do curso intensivo deles, na questão de conhecer a atividade portuária. Fizeram diversos cursos para poder exercer essa função, e, agora, estão querendo acabar com a guarda portuária para colocar quem lá?

Sr. Presidente, Sr. Relator, não podemos cometer esse erro. O porto não é uma simples movimentação de carga de interesse dos empresários. Ele é uma questão de segurança nacional. Não é qualquer um que coloque dinheiro... “Ah! porque eu lido com cimento, quero colocar cimento para dentro ou para fora! Porque eu tenho isso ou aquilo, é meu interesse.” Não é interesse dele, não. O porto não é de interesse pessoal, mas de interesse nacional – é interesse do trabalhador, do repórter que aqui está, daquela moça que está na esquina. Não é interesse dos empresários, nem somente dos trabalhadores, ou seja, é de interesse do País.

Esse exemplo de autoridade portuária não foi uma coisa criada pelo Brasil. Não fomos nós, brasileiros, que criamos não. É mundial. Rotterdam? Como é Rotterdam? Companheiro José, como é Rotterdam? Não é esse o exemplo? Por que no Brasil tem de ser diferente? Por que aqui no Brasil temos de escutar mais o capital e não escutar o trabalhador?

Na Convenção 137, em que o Ex-Presidente Fernando Henrique Cardoso fez a barbaridade de colocar não sei quantos trabalhadores na rua, ele teve uma sacada interessante: foi ele signatário desta Convenção, porque ele pensou nos trabalhadores avulsos. Estes, com todo respeito, num palavreado chulo, vão dançar.

Hoje, eu estava lendo, no *Valor Econômico*, que a Abratec estava querendo isso e aquilo. No começo, os operadores portuários disseram: “Os operadores portuários estão usando dos direitos dos trabalhadores”. Estavam no começo, mas eu dizia para os companheiros: “Companheiros, estão até a página 02”. Por quê? Porque quando é vantajoso... Quando o Governo vir que não vão deixá-los na mão... porque ele é empresário. O Governo vai deixar a Multiterminais, a Triunfo, a Libra e outros mais?

Hoje, o Presidente da Abratec disse mais ou menos o seguinte: Precisamos antecipar...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. SÉRGIO MAGALHÃES GIANNETTO – Isso. Porque temos de ver a questão desse pagamento para a Docas, ou seja, temos de pagar para a Docas, e esta nos está cobrando. É a autoridade portuária que os atrapalha. Também temos de nos desvencilhar dessa amarra do OGMO. O que vai acontecer? Vão ser contemplados também os empresários, neste momento, por esta medida provisória – perdão, porque eu vou falar – mal-feita, lamentável! E eles vão ser atendidos. E quem vai pagar a conta de novo, companheiros? Quem vai pagar a conta de novo, Sr. Presidente, Sr. Relator? Nós, trabalhadores. Nós vamos para rua de novo.

Temos 330 guardas. O que vamos fazer? “Ah! Podemos transformá-los em cargos administrativos.” Mentira! Vão para a rua! Sinto-me honrado em trabalhar na Companhia Docas. Sou um estudioso. Não somos qualquer um. Não! Vou terminar, Sr. Presidente.

Nós estudamos porto. Esses meninos, que estão aí com esse uniforme, devem ter orgulho mesmo, companheiros. Nós temos orgulho de vocês. Vocês defendem não só o empresário, mas o trabalhador e o bem público.

Por favor, não deixem nós trabalhadores portuários “pagarmos o pato” de novo.

Muito obrigado.

Viva o portuário! *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Bom, feitas as três exposições, na lista de inscritos os Deputados Cesar Colnago e Edinho Bez, as Senadoras Ana Rita e Kátia Abreu, o Deputado Glauber



Braga e o Deputado Edson Santos. Estes são os inscritos para o debate.

O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) – Qual o tempo, Presidente?

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Vamos trabalhar para que a gente possa ouvi-los no tempo máximo de cinco minutos.

O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) – Está bom. Está ótimo.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Deputado César.

O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) – Senhores da Mesa que representa o Presidente e o Relator, e convidados, eu, inicialmente, quero parabenizar porque acho que, de certa forma, ficou mais claro. Acho que as coisas hoje foram um pouco mais tranquilas.

A primeira observação que eu quero fazer – eu falava isso com o Zé Adilson – é que esse é um tema extremamente complexo e que talvez nenhum de nós aqui trabalhe em porto; a gente tem relações com o porto. E aí eu vou falar de alguma coisa que talvez não tenha muito sentido. O fato de vir na forma de medida provisória é extremamente difícil para nós. Tivemos cinco dias para fazer emenda. Eu me lembro de ligar para o Zé Adilson, para empresários, para trabalhadores para a gente poder... Até porque não tínhamos análise de conteúdo, e vou dizer que talvez tenhamos uma análise melhor a partir das audiências que estamos fazendo aqui.

Então, a primeira questão é que a relevância... Isso tem a ver com um cacoete desta Casa que não é de hoje, que tem pelo menos uns quinze anos, que é de tudo vir por medida provisória. A lei que está aí foi trabalhada durante anos e aqui, nesta Casa, por vários anos. Então, a dificuldade do tempo é um problema que joga contra sair um projeto melhorado.

Em segundo lugar, quero dizer que tem aspectos positivos – nem tudo é ruim – e tem aspectos negativos. E aí, Senador Eduardo, V. Exª tem a missão importante de, nesse curto espaço de tempo, tentar pegar esse projeto que, pelo pouco que já conversei, parece que tem coisas positivas e negativas. Parece que foi feito por pessoas que fizeram tudo correndo ou que não estão dentro do porto, porque misturaram coisas, e nós temos condições de consertar, principalmente o Relator. Temos seiscentas e tantas emendas. Muitas se repetem, muitas pelo mesmo artigo. Mas eu acho que ela traz aspectos no sentido de compromisso com um resultado, no sentido de você ter uma maior produtividade, há a discussão do custo, e tudo isso é sempre importante. Mas a gente não pode começar a fazer essa discussão pegando pela parte mais frágil, que é exatamente a que tem o menor custo quando você analisa os dados de ontem, que são exatamente os trabalhadores, sejam os avulsos ou mesmo os portuários de um modo geral, todos os trabalhadores da orla portuária ou do sistema brasileiro portuário.

Nesse aspecto, eu acho que a Medida Provisória precisa de várias adequações que, de certa forma, as emendas podem corrigir determinadas lacunas, mas acho, Senador Eduardo, que algumas talvez não estejam nem previstas, que talvez o fruto do debate democrático possa trazer aqui sugestões que V. Exª possa fazer.

Por exemplo, eu percebo, e o companheiro Sérgio falou isso aqui, que há uma excessiva centralização. Os resultados e os modelos mundiais não são nessa linha. É o contrário, da descentralização de quem opera, tem que planejar, tem que pensar, fazer... Evidentemente, compete aos portos e à política nacional brasileira estabelecer diretrizes, mas não no nível de execução de vir tudo para cá, para ser analisado aqui e voltar para lá. Vai inviabilizar os portos brasileiros. Essa é uma das principais críticas que eu tenho. Quer dizer, há uma centralização e certo esvaziamento. Não acho que está lá na ponta – e aí eu quero parabenizar o Zé Adilson e a orla portuária... O Deputado Edinho esteve conosco numa comissão no Espírito Santo, de uma subcomissão de portos, e viu que, no Estado do Espírito Santo – e isso talvez não seja a realidade nacional –, a relação entre capital e trabalho é muito avançada, porque eles pensam é na produtividade, é no emprego, é na renda. Para isso, empresários e trabalhadores não devem ficar em disputa acirrada que, às vezes, não leva à nada e, sim, tentando construir um modelo que dê um maior ganho para todos. Mas isso não é a realidade brasileira. O fato de estar lá não significa que tudo no Brasil esteja funcionando. Há problemas de gestão dos mais diversos, quando não de desvios.

A questão portuária não está desvinculada da infraestrutura e da logística. Os problemas fora do porto, para viabilizarem o porto, são maiores que os de dentro do porto. O Estado de São Paulo está investindo R\$165 milhões em São Sebastião. No acesso, R\$4 bilhões para chegar ao porto, para ter fluxo de saída e entrada de mercadorias.

Segundo: os problemas de tecnologia e de investimento de logística nos portos. O José Adilson citou aqui. Há problemas dos mais diversos. O investimento no porto capixaba – temos 10 anos de espera – chegou agora. Será para assorear, para fazer a derrocagem.

Há várias lacunas que, acho, precisam ser aperfeiçoadas, sob o risco, Presidente José Guimarães, apesar das coisas boas que há na medida provisória – e temos que enxergar que há coisas boas – de



se editar uma medida e, se saísse da forma – evidentemente não sairá, tenho certeza de que emendas serão aceitas – inviabilizar-se um setor tão importante.

Há outras lacunas. Como vai haver outros debates, pretendo expor depois. Por exemplo, os portos delegados e a guarda portuária são lacunas. Os terminais de combustíveis que operam dentro de portos públicos. Há situações sobre as quais precisamos conversar para não inviabilizar o sistema portuário e, pelo contrário, fazer avançar para que os ganhos e a produtividade sejam maiores para todos, desde que não penalizemos aqui os trabalhadores como muitas vezes vemos na mídia, ou seja, como se a modernidade fosse tirar de lá quem está lá há 50 80 anos, organizado, fazendo este Brasil crescer.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Deputado Edinho Bez, eleito hoje Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados.

O SR. EDINHO BEZ (PMDB – SC) – E à disposição dos colegas Parlamentares e do Brasil.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Cinco minutos.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Início cumprimentando nosso Presidente, José Guimarães, nosso Deputado e Presidente desta Comissão Mista. Cumprimento meu companheiro, sempre Governador e Senador Eduardo Braga, e os nossos convidados, palestrantes aqui, a quem agradeço pela presença, que, com certeza, irá colaborar e muito com o nosso trabalho. Cumprimento Francisco José Nogueira, da Federação Interestadual dos Trabalhadores em Agenciamento Marítimo, Aquaviário e Operadores Portuários, o Presidente do Sindicato dos Portuários do Rio de Janeiro, Sérgio Magalhães Giannetto, e o Presidente do Intersindical da Orla Portuária do Espírito Santo, José Adilson Pereira.

Meu caro Presidente, meus colegas, presentes, também atuo nessa área, no Congresso Nacional, da Frente Parlamentar Mista que trata da infraestrutura nacional. Estou há mais de oito anos coordenando a área de portos e vias navegáveis do Brasil. Visitamos inúmeros portos por este Brasil afora, também no exterior, em Vitória, e temos certa intimidade. Só não conhecemos tudo porque nunca fomos profissionais da área, mas o meu Estado de Santa Catarina é um dos que mais têm portos, pelo menos proporcionalmente: seis portos. Atuamos e conhecemos muito bem como funciona e as dificuldades.

O pecado da medida provisória foi ser feita a toque de caixa. Não houve ampla discussão como acontece com as leis, como estamos habituados aqui. Entendo a necessidade de modificar a Lei dos Portos. Não tenho a menor dúvida disso. Com a rapidez com que o mundo muda, altera-se, com a rapidez do avanço tecnológico, temos que estar atentos e nos atualizar. Não há dúvida disso. Mas, na medida em que se apresente uma proposta que assusta os trabalhadores que têm história, que tocaram os portos até hoje, que colaboraram, sei que precisamos alterar. A medida provisória assusta empreendedores, assusta empresários, agrada a poucos. Não vamos aqui nos deter a dizer a quem ela agrada, porque a minha esperança aqui, meu caro Relator, não tenho dúvida, é de que, pela experiência de V. Ex^a e por ter sido um grande Governador que aprendeu a conviver com as convergências e com as divergências, possamos buscar o equilíbrio dos interesses do Brasil, dos interesses dos nossos investidores e atrair mais investidores.

Essa questão de competitividade é moda no mundo inteiro. Todo mundo compete. Nós mesmos competimos para chegar aqui, como Deputado, eu tenho competidores. Tudo é na base da competição. Ninguém está questionando isso, e nós precisamos ser justos com todos.

Este Brasil é grande. Este Brasil é querido. Eu conheço 51 países – desculpa, 55 países – e tive muitas oportunidades de discutir questões nacionais e internacionais. Não tenho dúvida do carinho que o mundo tem pelo Brasil. O Brasil é muito respeitado não só no futebol, no samba, mas também pela extensão territorial, pelas riquezas naturais, pela costa marítima de oito mil quilômetros.

Nesta Comissão Mista, nós temos o dever de fazer o melhor, e estamos fazendo. Estamos ouvindo as partes. Aquilo que nós esperávamos lá atrás nós estamos fazendo aqui. Então, nós, Deputados, os caríssimos Senadores, as Senadoras e as Deputadas vamos ouvir um pouco mais.

Eu não sei se não vale a pena, meu caro Relator e Presidente, de repente, darmos uma prorrogadinha – não muito. É como a meta. Não se deve estabelecer uma meta nem muito longa nem muito curta. Vamos buscar o equilíbrio também no prazo. Portanto, deveríamos levar em consideração tudo isso.

Eu tenho consciência de que vamos alterar a medida provisória; o que eu não sei, porque, se soubéssemos, não estaríamos reunidos. Ela vai ser alterada. Eu conheço o Presidente, o Relator e os colegas aqui. Agora, é importante que também haja esse acompanhamento dos palestrantes aqui conosco.

O Brasil é nosso, o Brasil é dos brasileiros. Temos o dever de apresentar o melhor. Agora, o que me assusta é andarmos na contramão, o atraso. O mundo inteiro está partindo para a descentralização em qualquer administração, em qualquer empresa. Em Santa Catarina, o Luiz Henrique plantou o processo de



descentralização, que também foi um sucesso, e nós estamos convivendo com isso. Não é possível partimos aqui para a centralização. Nós precisamos encontrar o equilíbrio entre o capital e o trabalho, mas que ganhe, meu caro Relator, o Brasil e os brasileiros.

As perguntas eu farei depois, em outra oportunidade.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, Deputado Edinho.

Senadora Ana Rita, do Espírito Santo.

A SRª ANA RITA (PT – ES) – Sr. Presidente, eu me inscrevi para falar rapidamente apenas sobre dois pontos.

O primeiro ponto que eu quero aqui ressaltar é que essa medida provisória, na verdade, é um novo marco de regulação do sistema portuário do nosso País. Então, é uma das medidas mais importantes que esta Casa recebeu nos últimos tempos e que contribui para o desenvolvimento do Brasil. Ela faz parte de toda uma logística de transporte existente no nosso País que precisa ser melhorada, qualificada. E o desafio é este: uma logística que inclua investimento nas ferrovias, nas rodovias, nos portos, nos aeroportos. Então, melhorar e qualificar todo o sistema portuário é fundamental para que o nosso País cresça e se desenvolva.

Mas o grande desafio é justamente conciliar o desenvolvimento econômico, que é a melhoria da infraestrutura, com o desenvolvimento social, que são os trabalhadores, as pessoas diretamente envolvidas nesse processo.

Por isso, eu quero abordar uma segunda questão aqui hoje, a importância desta audiência pública, e quero também agradecer a presença de todos os nossos convidados, mas, em particular, a presença do José Adilson.

Nós trouxemos o José Adilson justamente para fazer esse relato que ele fez aqui hoje, porque eu acho que a experiência de gestão, de organização dos trabalhadores, construída ao longo dos anos no Estado do Espírito Santo, é fundamental. É uma experiência que eu acredito possa ser aplicada em outros portos do País. Acho que é possível construir formas, procedimentos para que essa experiência realmente possa ser implementada em outros lugares.

Então, é um modelo de organização dos trabalhadores que está dando certo, que tem dado resultado e com o qual todos saem ganhando. Saem ganhando os trabalhadores, saem ganhando os empresários, e, de um modo geral, o País inteiro sai ganhando, porque é o modelo que está dando certo.

Então, a minha fala é nesse sentido.

Eu espero e acredito que a medida provisória possa ser ajustada de tal modo que contemple ainda algumas questões que, porventura, não tenham sido bem colocadas do ponto de vista da organização dos trabalhadores, para que possamos ter uma medida provisória que, realmente, venha a contemplar, de um modo geral, tudo aquilo que esperamos para que o desenvolvimento do nosso País possa continuar dando certo, atendendo, de fato, às pessoas que aqui moram, residem e que querem ver este País crescer, melhorar e dar o retorno que a sociedade precisa.

Era apenas isso, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Com a palavra a Senadora e, depois, o Deputado Glauber Braga.

(*Intervenção fora do microfone.*)

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Fui comunicado de que a Senadora retirou a inscrição. Não é isso, Senadora?

(*Intervenção fora do microfone.*)

O SR. GLAUBER BRAGA (PSB – RJ) – Então, eu retiro a minha inscrição também, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – O Glauber retira a inscrição. O próximo é o Deputado Edson Santos.

O SR. EDSON SANTOS (PT – RJ) – Eu mantenho a minha inscrição, apenas para colocar que esta medida provisória faz parte de um esforço do Governo brasileiro no sentido de dotar o nosso País de uma infraestrutura que dê condição e sustentabilidade ao desenvolvimento do nosso País. Os portos são o local por onde entram 90% daquilo que o País importa. E temos de enxergar isso dessa forma. É evidente que o recurso público não é suficiente para dar conta dessa demanda. Nós acreditamos que o País vai crescer e temos de preparar a nossa infraestrutura para dar conta desse crescimento. Então, o esforço do Governo caminha nessa direção.

Eu quero ressaltar aqui algo importante que é o Governo estar ouvindo trabalhadores,



empresários, todos os segmentos envolvidos impactados por esta medida provisória. Nós aqui, no Congresso Nacional, nos esforçamos também nesse caminho. Hoje, estamos ouvindo os trabalhadores; posteriormente, ouviremos os empresários que atuam nessa área. Evidentemente, o Deputado Guimarães juntamente com o Senador Eduardo Braga vão dar conta de fazer a modulação de todo o contencioso que a medida provisória traz para a sociedade.

Eu queria apenas levantar uma questão que me chamou muita atenção que é exatamente, do ponto de vista dos trabalhadores, a questão da guarda portuária. Parece que a guarda portuária ficou um corpo estranho, sempre secundarizada nas preocupações levantadas no âmbito do Poder Público. Imaginem os senhores que a Polícia Rodoviária Federal teve um tratamento na Constituição Federal e hoje está subordinada ao Ministério da Justiça; a guarda portuária, que fica onde entra a maior parte daquilo que o País importa e grande parte daquilo que exportamos, não recebeu um tratamento que considero mais adequado. Ao contrário de a guarda portuária caminhar para sua extinção, eu acho que há a necessidade de o Poder Público, de o Estado brasileiro fortalecer a guarda portuária, qualificando-a e dando condições para que ela guarde esse espaço de fronteira tão fundamental para o Brasil. Vamos receber aqui, no Brasil, uma série de eventos. E o Brasil, economicamente, também, há de ter um aumento de volume de movimentação de carga nos portos.

Por isso, Deputado Guimarães, Senador Eduardo Braga e demais membros da Comissão, eu não faço parte da Comissão, mas eu queria chamar os senhores para uma reflexão. Seria importante nós, Congressistas, pensarmos na situação da guarda portuária, fazermos uma reflexão junto ao Governo da situação em que se encontra a guarda portuária dentro da Administração Pública. Na minha opinião, se ela tem uma função de polícia, deve ter ser qualificada como uma função de Estado, para que possa efetivamente dar conta das demandas e das responsabilidades que lhe são conferidas.

Recebi no meu gabinete várias lideranças do Rio de Janeiro, guardas portuários que me fizeram ver isso e chegar a essa conclusão.

Espero que esta Comissão, nobres colegas, possa avançar nesse caminho do diálogo com a categoria de guardas portuários e acolher o seu anseio, que é exatamente o de ter tranquilidade para trabalhar e, por outro lado, servir ao nosso País naquilo que lhe compete enquanto segurança de uma área tão fundamental para o Brasil que são os portos brasileiros.

Era isso. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, Deputado Edson.

Com a palavra a Deputada Iriny Lopes, do Espírito Santo.

A SRª IRINY LOPES (PT – ES) – Sr. Presidente, Sr. Relator, demais membros da Comissão, quero parabenizar a exposição dos convidados da nossa Comissão que foram brilhantes e que conseguiram tocar nas questões efetivamente centrais do debate da Medida Provisória nº 595.

Estamos desafiados, como membros da Comissão, a responder a uma demanda que é a competitividade do Brasil no comércio exterior. Para isso, precisamos de portos funcionando. E portos funcionando significa ampliar para cargas, custo baixo, funcionamento com tecnologias adequadas e atuais. E acho que isso começa por eliminarmos da pauta uma falsa ideia de que devemos reputar como falso debate a questão da modernização *versus* interesse dos trabalhadores. Não há modernização se os interesses dos trabalhadores não estiverem devidamente preservados.

E dentro da medida que recebemos, embora tenha algumas lacunas, o que é natural e é por isso que estamos discutindo, não há no seu interior qualquer diretriz nesse sentido. Sendo assim, e aí o Relator terá a contribuição de todos, caberá ao Relator um papel insubstituível de elencar e hierarquizar quais os pontos que darão conta de que efetivamente tenhamos uma modernização dos portos brasileiros.

Aqui, pela exposição dos que aqui já falaram, vemos que existem desafios, como, por exemplo, o papel do CAP. Se ele pulveriza, nós perdemos a noção estratégica de porto. Se ele esvazia, não temos espaço de articulação das políticas e, portanto, podemos chegar num ponto de tiroteio para todos os lados. E pensar na questão da autoridade portuária sem a participação de todos os setores que atuam no porto é começar a pensar errado nessa questão.

O papel do OGMO como um espaço da gestão de mão-de-obra, dando condição não só de valorização. E quando falo em valorização não quero me referir exclusivamente à remuneração, mas à questão da capacitação e acesso às novas tecnologias, levando em consideração, inclusive, algumas alterações que estão começando a ocorrer no porto. E digo começando, porque isso ainda é muito pequeno no Brasil. Por exemplo, há algo que há 10 anos não existia, que é a presença da mulher nas atividades de trabalho portuário, o que altera substancialmente desde a exigência de um banheiro até o acesso à qualificação para o exercício de funções que antes eram consideradas exclusivamente masculinas.



Mas para além disso, temos, através da atuação do OGMO...Por isso eu não sei se... O José Adilson usa o palavreado que é mais comum no porto, não sei se é não deixar com o que o OGMO pense, mas dar a ele uma estrutura inequívoca de órgão de execução. Certo? De espaço de execução, porque a política será traçada, obviamente, para isso, temos CAP e outras instâncias. Não vejo como resolver à parte o problema da guarda portuária; ela está diretamente ligada à ideia de porto estratégico. Portanto, a guarda tem um papel também insubstituível, porque estamos falando de atividade estratégica, então, ela tem que ter caracterização de tarefa de Estado.

E acho que devemos começar a fazer um trabalho bem articulado entre nós para impedir qualquer avanço ou cristalização de políticas que levem a um modelo centralizador. O País é enorme, a burocracia pode criar dificuldades em relação ao êxito do que estamos querendo.

Então, esta Mesa de hoje... e não tive oportunidade de participar da Mesa de ontem – e estou concluindo, Presidente –... porque estamos envolvidos em vencer uma batalha muito difícil, que é a dos *royalties*, hoje à noite, e me dediquei, ontem, ao debate dos *royalties*, mas acho que hoje a contribuição, e hoje estarei aqui num papel bem distante do meu Líder e do nosso Senador.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Vamos, pelo menos, depor as armas lá no plenário do Congresso, para ver se a gente, pelo menos, discute os *royalties*.

A SRª IRINY LOPES (PT – ES) – Depende, depende como é que o Espírito Santo e o Rio de Janeiro vão ter preservados os seus direitos.

Então, concluo, Presidente, dizendo que...

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE. *Fora do microfone.*) – Depois do Espírito Santo, só a Santíssima Trindade.

A SRª IRINY LOPES (PT – ES) – Não, mas o Espírito Santo, então, vem na frente. Você que falou: primeiro o Espírito Santo.

Então, concluo dizendo que esta Mesa nos ajudou a focar os pontos que precisamos aprofundar aqui no debate que está começando.

Obrigada, Sr. Presidente. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Deputada Iriny.

A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Pela ordem, Senadora Kátia.

A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Eu gostaria de uma informação. Quero apresentar um requerimento. Qual é a hora apropriada? Agora ou após o...

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Ao final. Só existem mais dois inscritos, o Senador Blairo e o Deputado Glauber. Aí, em seguida, V. Exª.

A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Após os inscritos, posso apresentar.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Senador Blairo Maggi, por 5 minutos.

O SR. BLAIRO MAGGI (PR – MT) – Sr. Presidente, nosso Relator Eduardo Braga, percebe-se que toda mudança assusta, porque tira direitos, muitas vezes, tira privilégios e faz com que as pessoas acabem se assustando um pouco com as mudanças que vêm pela frente. Mas digo que as mudanças são necessárias, são importantes também para que o mundo possa progredir, possa ir para a frente.

Nessa questão dos portos mesmo, percebemos que, há muito tempo, existia um grande monopólio nessa questão de portos. E vou citar aqui um exemplo que aconteceu com a minha empresa, com o setor do agronegócio e que acontece no dia a dia das operações. Nós não tínhamos espaços para fazer com que os produtos nossos pudessem chegar aos portos; portanto, tínhamos uma barreira comercial pela frente, e os exportadores brasileiros, os natos, vamos chamar assim, não conseguiam furar as barreiras dos portos e acabávamos ficando na mão de grandes multinacionais, até que chegou um determinado tempo e eu consegui abrir um espaço por um porto do Norte, pelo Rio Amazonas, na terra do nosso Relator Eduardo Braga, e, a partir do momento em que ganhei um caminho para sair com a minha soja, com os produtos pelo Norte, as coisas se abriram para o Sul. Eu consegui espaço no porto de Santos, no porto de Paranaguá, mas não consegui porque ele acharam mais bonito ou coisa parecida, abriram-me um espaço porque comecei a furar e a competir com esses grandes importadores no mercado deles.

Então, é mais fácil chamar, mudar você de patamar, e vamos discutir, vamos conversar em outro nível. E estou dizendo isso porque, se nós não abrímos os portos, se nós não criarmos condições para que mais gente possa construir novos portos, que possa ter passagem pelos portos, nós estamos represando o Brasil. Nós estamos represando a produção, e isso não gera emprego, não gera renda, e o País não cresce.



Então a abertura dos portos é uma coisa, para mim, sagrada. E acho que a grande mudança, depois de D. João VI, é a Presidente Dilma, com o que está propondo fazer agora, com essa mudança.

Eu sei, já disse aqui, mudança assusta, mas é necessária. Se fosse para preservar, muitas vezes, alguns nichos de trabalho, algumas categorias... quando o Henry Ford inventou o automóvel, poderiam não tê-lo deixado seguir em frente. Os tratadores de cavalos, os carroceiros, os ferreiros, todos perderam o emprego, mas milhares de outros empregos foram criados, e uma nova indústria foi feita.

Então, acho que o que assusta tem que ser construído. E o José Adilson colocou aqui – o representante do Espírito Santo –, com muita propriedade, que, dentro desse sistema, é possível competir com uma estrutura que está montada com o órgão. Eu, por exemplo, sou operador de um TUP lá no Amazonas, embarco soja por lá, um TUP que está na área privada, não tem nada a ver com porto organizado, e eu uso o TUP, eu uso o OGMO. É muito melhor usar o OGMO do que usar qualquer outra coisa.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE. *Fora do microfone.*) – Livremente?

O SR. BLAIRO MAGGI (PR – MT) – Livremente. Tenho a opção livre de usar, posso pegar mão-de-obra, mas uso porque acho que é melhor, porque,...

(Soa a campanha.)

O SR. BLAIRO MAGGI (PR – MT) – ... a exemplo do Espírito Santo, estão organizados. Eles têm as regras, fazem os trabalhos de prevenção de acidentes, e assim por diante.

Então, há espaço para que nós possamos construir esse diálogo aqui dentro da Comissão. O que nos afasta não é muito grande. Acho que os trabalhadores estão preocupados em perder o emprego e devem se defender disso, não há dúvida nenhuma, mas há espaço para todo mundo. O Brasil é um país que tem muito para crescer. E não cresce porque a nossa estrutura é muito deficiente.

Foi dito aqui, se não me engano pelo Edinho, que os problemas fora do porto são muito maiores do que dentro do porto. Muito maiores. Você vai lá a Santa Catarina, a sua cidade, a sua terra, e pega o porto de Itajaí e o de Navegantes. É uma vergonha o que acontece. Os caminhões velhos, uma estrada em que se demora uma hora para fazer cinco quilômetros, para levar um contêiner para dentro de um navio. Botar em cima do navio é rápido, mas andar naquela BR e naquelas condições? É impossível sermos competitivos com isso. Então, temos que olhar dentro dos portos, mas temos que olhar fora dos portos também.

E aqui, para finalizar, faço coro com todos aqueles que acham que a retirada do poder do CAP e a centralização em Brasília é um horror. Nós estamos na contramão de tudo o que acontece e que é de melhor no mundo. *(Palmas.)* Coisas simples que se discutem hoje num CAP, que se reúne e discute, dois dias depois se tem a solução, e eu duvido que em Brasília, em dois dias, nós consigamos qualquer coisa. Nós vamos ficar meses e meses e meses parados lá no interior do Amazonas, ou em Santa Catarina, ou no Rio Grande do Sul, ou no Espírito Santo, ...

(Soa a campanha.)

O SR. BLAIRO MAGGI (PR – MT) – ... esperando o burocrata aqui de Brasília tomar a decisão e fazer.

Fora, me perdoe Presidente, o que nós vamos escrever aqui na medida provisória, depois ainda vão vir os decretos que regulamentam, vão vir as portarias, vão vir as normativas e assim por diante. Quando chegar à ponta para operar, nós não vamos conseguir operar de novo, porque o Brasil é o país do formalismo. Todo mundo que tem uma caneta, todo mundo que senta a uma mesa quer saber de botar mais uma trava, quer saber de botar mais uma regra, quer saber de apertar mais um pouco.

E a diferença do que nós queremos construir aqui, de produzir e colocar o País a andar para frente, a gente se perde, a gente se amarra nas mãos daqueles que não trabalham.

(Soa a campanha.)

O SR. BLAIRO MAGGI (PR – MT) – Desculpe, mas não trabalham. Fazem confusão e vão apertando de tal forma que a gente não consegue mais trabalhar.

Então, Sr. Presidente, eu sei que a medida provisória já vem escrita, muito pouca coisa pode ser feita, mas nós temos que tomar o cuidado de que o que nós escrevemos, devemos deixar bem claro, que a interpretação que vai ser feita lá embaixo seja a mesma que nós queremos dar aqui em cima. Porque senão nós vamos num caminho aqui e, daqui a pouco, a coisa chega lá em baixo toda diferente, e ninguém mais consegue trabalhar.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, Senador Blairo. *(Palmas.)*

O último inscrito, conforme nós já acordamos, é o Deputado Glauber Braga.

O SR. GLAUBER BRAGA (PSB – RJ) – Presidente, eu imaginei que a minha inscrição,



inclusive, era a última, e achei que os representantes dos trabalhadores foram decisivos aqui nas colocações. Acho que o momento é de ouvir mesmo, de ouvir a representação dos trabalhadores, até para que o Relator, o Relator revisor e os Deputados da Comissão possam formar as suas convicções. E a fala passa a ser desnecessária a partir do momento em que os conceitos já foram muito bem esclarecidos.

Mas é importante que alguns contrapontos sejam realizados em determinados momentos. E aqui eu quero, em primeiro lugar, falar de algo que eu considero importante. No espírito tanto do Relator Eduardo Braga e do Relator revisor, Deputado Manoel Junior, eu tenho sentido, Presidente Sérgio, uma vontade real de ouvir para modificar. Eu tenho sentido essa vontade, eu tenho sentido essa disposição de ouvir realmente. Essa é a importância de um encontro como esse com os trabalhadores, porque as modificações são importantes e não tem como elas não acontecerem nesta Comissão.

E aqui, rapidamente, quero citar alguns pontos. Primeiro, o que já foi amplamente discutido, falado e dito: a questão do órgão gestor de mão de obra. É verdade, e a gente teve a oportunidade de conversar com muita gente. Se, em alguns casos, para o empresário, para o empregador, vale mais a pena, em determinados períodos do ano, recorrer ao órgão gestor de mão de obra, também é verdade que, com a modificação que está sendo proposta no sistema, se você coloca em um mesmo sistema dois regimes diferentes, um funcionando do lado do outro, um com órgão gestor de mão de obra e o outro sem qualquer tipo de necessidade, de garantias dadas aos trabalhadores que ali estão, você vai, no final das contas, ter sim um esvaziamento e um sucateamento do serviço considerado eminentemente público. Então, essa é uma preocupação que não pode deixar de ser colocada, e que eu tenho ouvido de muitos trabalhadores e de muitos representantes.

Um segundo ponto é a ausência da guarda portuária no texto da medida provisória. A gente tem dito, tem falado, tem repetido, e a gente não consegue ainda uma explicação clara da motivação de ausência. Se a motivação de ausência tem como objetivo uma possível privatização, também no que diz respeito aos procedimentos que são hoje realizados pela guarda, é evidente que tem que haver a combatividade desta Comissão no sentido de que essa medida seja alterada. Ou seja, não tem o menor cabimento, independentemente de onde tenha sido gestada a ideia. Se tem o objetivo também de diminuir o orçamento, ou aquilo que é pago para garantir os direitos dos trabalhadores, também a gente tem que combater. Não vai ter outra solução. Por quê? Porque a gente considera, como já foi dito aqui inúmeras vezes, que essa é uma função e uma tarefa estratégica que tem que ser desenvolvida por aqueles que têm a capacidade de fazê-lo, e quem pode fazer isso é a guarda portuária. Não cabe outra posição.

E um terceiro ponto, que eu não posso deixar também de colocar, é a questão da gestão. A gente pode fazer uma crítica ou pode ter posições divergentes sobre o processo de privatização de aeroportos, de rodovias, só que é muito diferente do que está se colocando aqui. Ou seja, é muito diferente você conseguir recursos privados para poder melhorar vias públicas, partindo do pressuposto que o Estado não tem dinheiro para fazer o investimento. Isso é uma coisa. Outra coisa muito diferente é você abrir o espaço na lei para que a gestão do porto, que sofre milhares de influências, inclusive de natureza internacional, não tenha uma presença efetiva do Estado nessa relação.

E falo com toda sinceridade: não acho que essa deva ser e não é, não acredito que seja, nem a posição da Presidenta Dilma nem do Governo como um todo. Mas também nós não podemos abrir na lei uma possibilidade de que o governo de plantão futuro, seja ele qual for, daqui a dez, vinte, trinta ou quarenta anos, tenha a capacidade de fazê-lo, ou seja, de fazer com que o público não esteja claramente presente no processo de decisão no que diz respeito à gestão portuária.

Então, por esses motivos, a gente faz essas colocações ao Deputado Relator, ao Relator revisor, Deputado Manoel Junior, a todos os Deputados desta Comissão, ao mesmo tempo em que a gente cumprimenta o Sr. José Adilson, Presidente da Intersindical da Orla Portuária do Espírito Santo; caro Sérgio Giannetto, Presidente do Sindicato dos Portuários do Rio de Janeiro; e o Presidente da Fetaport, Sr. Francisco José; como recebemos aqui também, ontem, um conjunto de representantes de outras federações, porque ouvir os trabalhadores, neste caso, não é uma questão única e exclusivamente de fazer alterações pontuais.

Para o sistema ser bom, para o sistema ser qualificado, ele tem que passar pela visão de quem, ano após ano, vem construindo o sistema. E quem pode melhorar o sistema são os trabalhadores que já têm todo um acúmulo na área e que têm a capacidade, sim, de influenciar diretamente nas decisões que vão ser tomadas.

Obrigado, Presidente. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Nós vamos passar a palavra já, já para os três expositores para as considerações finais. Em seguida, vamos ouvir a Senadora Kátia, que vai apresentar um requerimento.

Não sem antes – e é importante colocar aqui aos Srs. e Sr^{as} Parlamentares –, dizer que,



primeiro, ter ouvido isso do Governo e dizer que... Aliás, nunca nós votamos nenhuma uma medida provisória aqui sem alterá-la. Criam-se os fantasmas de que o Governo não quer alterar nada. Para que serve esta Comissão, Srs. e Sr^{as} Parlamentares, se não para analisar o mérito desta matéria?

Se nós compararmos as duas audiências, ontem e hoje, esses que estão aqui de fato contribuíram, primeiro, com a discussão de mérito e, segundo, com sugestões altamente pertinentes de serem consideradas pelo Relator e pelo Relator revisor.

Então, eu estou colocando isso para não criarmos, no meu Estado, aqueles motins. “Ah, ninguém muda nada.” A medida provisória está sendo construída num intenso diálogo entre Congresso, Governo, trabalhadores e empresários das diversas categorias. Ontem, depois da audiência, eu e o Relator passamos algumas horas conversando com as três centrais sindicais: CUT, CTB e Força. O Deputado Colnago estava lá. Conversamos bastante, estabelecemos cronogramas. Foram feitas sugestões.

Então, a primeira coisa que eu quero desfazer, nobre Relator revisor, é a de que nós somos um bloco de Deputados que estamos ouvindo aqui no fazer de conta. Não! Esta Comissão avocou para si o debate de mérito da medida provisória. É claro que nós vamos fazer, procurar...

O Senador Eduardo Braga estava colocando aqui para mim: “Nós temos que olhar com todo carinho essa questão da guarda portuária, que foi colocada”. Eu mesmo... Essa questão não tinha sido colocada com tanta ênfase como foi colocada aqui. O Conselho de Autoridade Portuária (CAP), que a Deputada Iriny também... Então, gente, vamos, no devido tempo.... Não vamos colocar em pé nenhuma ideia para cair lá na frente. Nós queremos construir a solidez do relatório e esse é o espírito do Relator e do Relator revisor. Essa é a primeira questão.

A segunda, não há por parte do Governo, Senador Blairo... E é importante, porque já está se criando, num ambiente com os governadores, que o Governo Federal quer pôr a mão nos portos que são delegados aos Estados. Nós vamos discutir. O Deputado Edinho colocou bem. Alguns colocaram aqui bem. Será que esse processo que alguns estão chamando de centralização é bom para o... Como é que nós vamos tratar disso? O que eu estou dizendo é que não podemos criar um monte de fantasmas que interditem o diálogo no caminho para a construção de um relatório que concilie os vários interesses.

Por último, fazer assim... Os jornalistas estão aqui. Essa medida provisória... Aliás, eu vou repetir o que eu disse agora para um jornalista: sejam candidatos ou não à Presidência da República, não está em discussão isso. Nós estamos discutindo uma medida provisória que interessa ao País, seja candidato ou não. Se o fulano é candidato, se Aécio é candidato, se Eduardo Campos é candidato, se Dilma é candidata, não se trata disso, meus caríssimos Parlamentares, o que estamos discutindo é um problema central, é um gargalo central.

E vou terminar dizendo que ouvi recentemente da Presidenta Dilma: “Não será permitido tirar nenhum direito dos trabalhadores”. E vamos compatibilizando isso. Então, eu penso que, diferentemente do que imaginávamos, estamos criando um clima bom no movimento sindical, nos trabalhadores, nos investidores, porque é isso que conta. Estou otimista para a gente trabalhar e vamos desinterditar aqueles que só querem fazer disputa política. Aqui não tem disputa política, a disputa aqui é pelo Brasil que precisa de melhorias urgentes.

Também o que está... Não é que nada presta. É porque o Brasil, se ele crescer 3,5% a 4% do PIB por ano, em média, a capacidade instalada não suporta, sejam os portos, aeroportos, rodovias. O Governo Federal está fazendo investimento em R\$6,5 bilhões na infraestrutura, – o Relator não está aqui –, fora do porto, ferrovias, acessos. Então, eu acho que a gente vai construir um ambiente bom. Mais oito que já estava no PAC.

Estou falando isso com a vênica da Senadora Kátia, com todo respeito. E eu queria só pedir aos três: vamos ouvir a Senadora e, em seguida, a gente devolve aqui para os três fazerem as considerações finais.

A SR^a KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Obrigada, Sr. Presidente.

Eu gostaria, Sr. Presidente, de agradecer a participação de todos os três representantes que vieram aqui e, com muita categoria, fizeram as suas explanações democraticamente, com ideias muito interessantes para contribuir com essa medida provisória.

Eu quero apenas lembrar ao Adilson que já marquei de recebê-lo hoje com a Senadora e quero dizer a você que, quando diz e elogia a Lei nº 8.630, eu faço coro com você, porque ela foi muito boa para o País, mas, se você analisar as notas taquigráficas da aprovação dessa lei, vai ver que as frases são muito parecidas com as de hoje. As críticas foram veementes à precarização do trabalho, ao fim dos portos. São praticamente idênticas. Não estou querendo, com isso, desvalorizar o debate. Apenas dizer que pode haver uma preocupação excessiva e que, na verdade, um dia você vai poder voltar aqui e dizer: “Graças a Deus a Dilma Rousseff fez aquela medida provisória que vem melhorar ainda mais a eficiência dos portos e, principalmente, o emprego”.



Se R\$56 bilhões forem aprovados, forem investidos após a aprovação dessa medida provisória, serão mais de 300 mil empregos nos portos do Brasil. Então, quero apenas usar o passado para lembrar que pode estar se repetindo o mesmo filme, que apenas é um susto momentâneo e que, com certeza, eu tenho convicção que tudo isso será diferente.

Sr. Presidente, na verdade, estou protocolando um requerimento na Mesa do Senado daqui a alguns minutos, mas eu gostaria muito do referendo desta Comissão, que esta Comissão possa subscrever comigo esse requerimento, que eu acho da maior importância.

Agora a pouco, o senhor disse que a Presidente Dilma e, eu também ouvi várias vezes, quer preservar os direitos. Então, na medida provisória, a preservação dos direitos. E eu também quero dizer dos direitos e dos benefícios.

Eu queria, Sr. Presidente, o aval desta Comissão devido à importância da denúncia que recebi ainda ontem, no que diz respeito a um passivo na Receita Federal por parte dos 29 OGMs, no valor de R\$120 milhões de benefícios previdenciários. Não quero, de maneira alguma, antecipar o que significa esse passivo. Eu só peço que a Receita Federal, através do Ministério da Fazenda, possa nos informar se isso é real e que passivo é esse, qual é a origem desse passivo.

De repente, é algum endividamento, alguma coisa que nós não conhecemos, mas, se estamos aqui para preservar direitos dos trabalhadores, também precisamos preservar os benefícios previdenciários desses trabalhadores. Tomara Deus que não seja nada em prejuízo aos trabalhadores e até quero crer que não, mas é nossa obrigação, diante de uma denúncia de tal gravidade, pedir que a Receita Federal informe a esta Comissão se esses benefícios previdenciários, como esse passivo, se ele é verdadeiro, em primeiro lugar, e qual é o objeto desse passivo, é referente a quê. À apropriação indébita ou outro modo?

Então, eu gostaria de pedir o apoio desta Comissão para subscrever o meu requerimento, que protocolarei junto à Mesa do Senado, assim que a Comissão decidir.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Senadora Kátia Abreu, o nobre Relator, ao ser inquirido pelo Deputado Colnago – existiam cinco requerimentos aqui na Mesa para serem analisados – pediu que, ao final, em existindo outros requerimentos, nós fizéssemos uma reunião de trabalho para aprovar ou fazer uma adaptação no plano de trabalho que nós já havíamos aprovado na penúltima reunião, na reunião de instalação desta Comissão.

Então, há vários requerimentos. A senhora já formulou o requerimento e os Senadores e Deputados que desejarem subscrevê-lo, a senhora o protocole e vamos juntar com o Relator, para, em seguida, trabalharmos como encaminhar o requerimento de V. Exª.

A SRª KÁTIA ABREU (PSD – TO) – Muito obrigada, Sr. Presidente.

Quero avisar aos colegas que o requerimento estará em meu gabinete e, se precisarem, mando levar ao gabinete de todos para o subscreverem, mas eu gostaria de protocolá-lo até às 6 horas da tarde.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, Senadora.

Vamos ouvir as considerações finais dos nossos três convidados, Francisco Nogueira, Adilson e Sérgio.

O SR. FRANCISCO JOSÉ NOGUEIRA – Sr. Presidente José Guimarães, nosso Relator, Senador Eduardo Braga, companheiro Adilson, do Espírito Santo, companheiro Sérgio, do Rio de Janeiro, companheiros e companheiras, Senadores e Deputados, quero agradecer por esta oportunidade de os trabalhadores estarem aqui presentes, contribuindo para que nós possamos chegar aqui, como já foi dito, ao equilíbrio dos interesses, que congregam os interesses naturais da nossa Nação brasileira, que é o interesse do empresariado, do trabalhador, do Governo, para que nós possamos ter portos pujantes, com o crescimento econômico do nosso País, com geração e distribuição de renda.

Quero agradecer por esta oportunidade de estar aqui junto a esta Comissão nessa disposição para contribuir mais ainda para que os trabalhadores tenham voz.

Quero registrar, muito embora não tenha colocado, só falei da terceirização, mas o nosso pessoal celetista em todo o Brasil dá apoio incondicional aos trabalhadores da Guarda Portuária, que é um ramo estratégico para o nosso País e para a Companhia Docas.

Obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Nobre companheiro Adilson.

O SR. JOSÉ ADILSON PEREIRA – Queremos agradecer à Comissão por nos escutar, principalmente à Senadora Ana Rita, que nos conduziu até aqui. O objetivo nosso é tentar... Primeiro, a gente



não poderia abordar todas as questões da medida provisória; a gente se deteve mais na questão do trabalho, com o objetivo de minimizar esse problema do trabalho, porque, na nossa opinião, essa discussão da relação capital e trabalho na medida provisória está sendo, de certa forma, exagerada no debate e estamos perdendo tempo para discutir o que é a questão das concessões, a questão do modelo de autorização que está sendo feito na medida provisória.

Então, o nosso objetivo foi este: mostrar exatamente que o que veio da Lei dos Portos é muito pequeno em relação à diferença; a gente tem como chegar a soluções nessa questão do trabalho.

Creio que esse objetivo alcancei.

Deputada Iriny, obrigado pelo acerto do OGMO pensar. A gente fala no nosso linguajar, mas é ele exercer o seu trabalho objetivamente. A gente colocou que vários OGMOs têm problemas administrativos. Não se pode jogar, às vezes, esse problema administrativo no colo dos trabalhadores, porque quem administra o OGMO gestor divisor de mão de obra são os operadores portuários e é o setor patronal.

Então, quando a gente coloca o que ele tem que cumprir, é o que nós negociamos nas relações de trabalho e na organização e gestão de mão de obra. Quanto à parte administrativa, às vezes parece que nós somos culpados disso e isso não cabe aos trabalhadores.

Concordo com alguns Parlamentes que colocaram de forma clara e objetiva o que estamos perdendo em esvaziar o conceito de autoridade portuária. Ela tem um papel fundamental para o diálogo na região e no porto, dos atores que estão envolvidos com o porto, a buscar soluções para o complexo portuário. Não tenho tempo para isso, mas poderia citar muitas ações do Conselho de Autoridade Portuária do Espírito Santo. Lá nós temos a função de coordenar a Comissão de Tarifa, tornamos a empresa pública competitiva, buscando resultado – e aí, muitas vezes, eu vi o setor patronal questionar a atuação do CAP e da Companhia Docas querendo atrair cargas. Ou seja, uma empresa pública buscando ser competente na execução do seu trabalho. E quando tira o poder do CAP de deliberação é uma perda muito grande dessa discussão da política portuária regional.

Então, a gente faz coro também nessa situação.

A Senadora Kátia Abreu saiu, mas eu gostaria de registrar que graças a Deus, felizmente ou infelizmente, eu participei de toda a discussão da Lei nº 8.630. Por isso que nós tentamos, na relação capital e trabalho, implantá-la concretamente no Espírito Santo. E achamos que há condição de fazer – e exatamente o texto dela está na medida provisória – em todos os portos do País. Por isso trouxemos esse estudo de caso. Mas uma coisa é certa: está faltando investimento nos portos brasileiros. Nossas estruturas estão precisando ser ampliadas, para dar suporte ao crescimento que o Brasil merece.

Então, nesse aspecto ela não cumpriu o seu papel e não temos medo nenhum de discutir isso na medida provisória, e buscar a solução para que o Brasil tenha investimento compatível com que ele merece, que os portos brasileiros merecem.

Nós, além de estarmos na Intersindical da Obra Portuária, somos vice-presidente da CONTTMAF e estamos representando a CTB nesse diálogo com o nosso Presidente da Comissão e estaremos à disposição não somente para discutir a questão trabalho, mas discutir o ponto mais importante, creio, da medida provisória, que é permitir as instalações portuária e discutir o movimento de cargas de terceiros e os reflexos que isso irá trazer para todo o sistema portuário.

Estamos à disposição do relator e do presidente, lá na comissão, para tentarmos ajudar a chegar ao melhor entendimento da medida provisória. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado.

Ouviremos o último, Sérgio Magalhães.

O SR. SÉRGIO MAGALHÃES GIANNETTO – Eu não citei o companheiro do Rio de Janeiro, o nosso Deputado Jorge Bittar, que, verdade seja dita, todas as vezes em que bati a sua porta, nos atendeu. Obrigado e desculpe-me pela gafe.

Presidente, eu não poderia deixar de registrar aqui a questão da Lei nº 8.630. É uma pena que a Senadora Kátia Abreu não esteja presente, mas nessa carta que eu li – isso é importante – fala em demissão. Nós éramos quase 4 mil e ficamos 450. A Lei nº 8.630, para essas 3.600 famílias, foi o fim do mundo; muitos companheiros vivem embriagados, outros morreram, as suas famílias passam necessidade. O plano de demissão voluntário foi um engodo, uma covardia com os trabalhadores. Então, a Lei nº 8.630 podia ter sido pior; não foi boa para todos os trabalhadores. Para os trabalhadores e trabalhadoras da Companhia Docas a Lei nº 8.630 foi péssima! Os portos melhoraram, mas para os trabalhadores foi péssima.

A questão que a Senadora colocou de que vão ter mais empregos... Vão, vão ter com salários aviltantes.

Nós representamos também os portos particulares, entre outros o porto de Ibitiba, em Macaé.



Os senhores precisam ver as condições de trabalho, o jeito com que são tratados e o salário que eles têm. Um absurdo! Obviamente que os trabalhadores da CLT... vão acabar com o órgão, querem acabar com isso e aquilo, mas com salários aviltantes.

E por fim, eu queria fazer mais duas observações. A Convenção 137, que eu citei, o Presidente Fernando Henrique Cardoso assinou em 31 de julho de 1995. A Convenção 137 tem um Item II que fala o seguinte:

Para os fins da presente Convenção, as expressões 'portuários' e 'trabalho portuário' designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão.

Na ocasião da elaboração da revisão ou qualquer ação que atinja sua atividade. Este que é o problema da medida provisória para nós, Sr. Presidente, Sr. Relator, é que nós trabalhadores estamos sendo escutados agora, com o trabalho já feito, nós não fomos escutados, nós tínhamos muito que somar. A Convenção 137, queiram ou não queiram, tem força de lei e não foi respeitada.

(Soa a campanha.)

O SR. SÉRGIO MAGALHÃES GIANNETTO – Há quem diga que a MP 595 é inconstitucional.

(Soa a campanha.)

O SR. SÉRGIO MAGALHÃES GIANNETTO – Talvez sim, talvez não. Mas posso citar para o senhor que um item é. O art. 17 diz o seguinte:

Fica assegurada a participação de um representante da classe empresarial e outro da classe trabalhadora no conselho de administração ou órgão equivalente da administração do porto, quando se tratar de entidade sob controle estatal, na forma do regulamento, observado o disposto na Lei nº 12.353, de 28 de dezembro de 2010.

Primeiro que essa lei não fala nada dos empresários e aqui um representante dos empresários. Não pode estar aqui, Sr. Relator. Aqui, está dizendo esse artigo dessa lei como vão ser as indicações. Os empresários não são citados nessa lei. E a Lei nº 12.353 tira do representante do conselho de administração... proíbe a participação na sala de debate quando se tratar de salários, se tratar de previdência ou qualquer outro interesse dos trabalhadores, porque diz que o trabalhador pode legislar em causa própria.

E os empresários, vão sair da sala quando se tratar da atividade deles? O art. 10 da Constituição diz justamente o contrário, diz que todo debate, toda discussão que trate de previdência, interesse dos trabalhadores, o trabalhador das empresas públicas tem que participar. Então, esse item, o art. 17, Sr. Relator, tem que ser observado. Achamos que tem que voltar do jeito que era feito lá na Lei nº 8.630, nas indicações.

Nós, trabalhadores, não somos contra o desenvolvimento do País; nós, trabalhadores e trabalhadoras, não somos contra os empresários; nós, trabalhadores e trabalhadoras, queremos que o Brasil cresça para que possamos crescer junto, queremos estar junto, não alheios e tirados fora do progresso e dos proveitos que essa medida possa trazer.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Obrigado, presidentes que expuseram. *(Palmas.)*

Antes de encerrarmos os nossos trabalhos, dispensamos, vamos dispensar a leitura das atas.

O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Sr. Presidente, pela ordem. Apenas para submeter a V. Exª e aos Srs. Senadores, Senadoras, Deputados e Deputadas, conversei ainda há pouco com a Senadora Ana Rita a respeito do requerimento e o nosso parecer é pela prejudicialidade. Ela concorda, tendo em vista que nós já ouvimos toda parte, finalizamos agora a parte inicial dos nossos trabalhos, que era exatamente a de ouvir os representantes da classe trabalhadora.

Os demais requerimentos, Sr. Presidente, apresentados, estamos encaminhando a V. Exª com parecer favorável, ficando apenas uma única situação que eu submeteria na próxima reunião, tendo em vista que a Senadora Lúcia Vânia não se encontrava presente. Portanto, quanto ao requerimento que trata da inclusão da Fiesp, até para que nós possamos já fazer o convite à Fiesp, bem como da Associação de Comércio Exterior do Brasil, da Associação Nacional das Empresas Permissionárias de Portos Secos, bem como do Ministério da Agricultura (Mapa), da Anvisa e do Ibama, estamos, portanto, apresentando a V. Exª o parecer favorável.



06/11/2012

Excelência, se por entendimento dos Srs. Senadores e Deputados, por acordo, votarmos, já estaríamos, portanto, acatando uma agenda e aí faríamos os convites para não prejudicarmos a próxima semana, quando esses porventura aprovados nos requerimento estariam participando, de acordo com o que está previsto nas nossas audiências públicas da semana que vem.

O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) – Presidente, pela ordem. Pela ordem, por favor.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Pela ordem, Colnago

O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) – Relator Eduardo, não sei se no requerimento, não sei se foi falha minha, a Receita Federal não sei se está aí dentro. Porque ela é uma atividade importante, além da Anvisa e do Ministério...

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Vamos consultar. Senador Blairo.

O SR. CESAR COLNAGO (PSDB – ES) – Mas parabéns pelo encaminhamento, porque eu acho que isso aí contempla.

O SR. BLAIRO MAGGI (PR – MT) – Eu gostaria de saber do Sr. Presidente ou do Relator se a Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP, através do Sr. Wilen Manteli, está...

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Já está.

O SR. BLAIRO MAGGI (PR – MT) – Está aprovado já. Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Bom, o nobre Relator deferiu o conjunto dos requerimentos da forma que ele ajustou aqui e a Presidência submete aos pares...

O SR. EDUARDO BRAGA (PMDB – AM) – Apenas para adendar a sugestão da Receita Federal.

O SR. PRESIDENTE (José Guimarães. PT – CE) – Vamos considerar aprovados os requerimentos?

E, por último, aprovados, antes de encerrar os nossos trabalhos, vamos submeter as três Atas das reuniões anteriores à aprovação.

Os Srs. Parlamentares que concordam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovadas.

O nobre Presidente do Sindicato, Sérgio, entregou aqui um arrazoado de questões a respeito da Guarda Portuária e dos efeitos da Medida Provisória nº 595.

Obrigado, Sérgio.

Muito obrigado.

Está encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 15 horas e 02 minutos, a reunião é encerrada às 17 horas e 09 minutos.)