



(*Texto com revisão.*)

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) –
Bom dia, caros colegas Parlamentares.

Declaro aberta a 3^a Reunião da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária do Senado Federal da 1^a Sessão Legislativa Ordinária da 55^a Legislatura.

Requeiro a dispensa da leitura da ata da reunião anterior, que, com a anuência do Plenário, é dada como aprovada.

Eu informo aos caros colegas Senadores que realizamos, aqui, um trabalho com todas as entidades e os assessores parlamentares do setor da produção agropecuária, com a finalidade de traçar estratégias, um plano estratégico desta Comissão referente a pauta, sugestões de temas e assuntos importantes e mais urgentes para a agricultura brasileira, o qual teve a presença de assessores e Parlamentares, do Ministério da Agricultura, do Ministério de Desenvolvimento Agrário, do Tribunal de Contas da União, da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária, Embrapa, da Frente Parlamentar do Agronegócio, da Associação Brasileira de Criadores de Suínos, da Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne, Abiec, da Confederação Nacional dos Trabalhadores na Agricultura, Contag, da Associação dos Produtores de Soja do Brasil, Aprosoja, e da Consultoria Legislativa do Senado Federal.

Informo que as sugestões formuladas foram, de um modo geral, as seguintes:

1 – apreciação do Projeto de Lei do Senado 208, de 2012, cuja autoria é do Senador Blairo Maggi, que institui as normas reguladoras do trabalho rural. O Relator é o Senador Acir Gurgacz, que é o nosso Vice-Presidente.

2 – apreciação do Projeto de Lei da Câmara nº 2, de 2015, de autoria da Presidente da República, que regulamenta o inciso II do §1º e o §4º do art. 225 da Constituição Federal, o art. 1 da alínea "j" do artigo referente à questão da diversidade biológica, promulgada pelo Decreto 2.519, de 19 de março de 1998, que dispõe sobre uma matéria relevante, que é o acesso ao patrimônio genético, também sobre a proteção e o acesso ao conhecimento tradicional associado e sobre a repartição dos benefícios para conservação e uso sustentável da biodiversidade, revogando a Medida Provisória 2.186, de 23 de agosto de 2001, e dá outras providências. O Relator é o Senador Acir Gurgacz. Informo, também, que sobre essa matéria haverá uma audiência pública e o próprio Relator já tomou a iniciativa de solicitar que esta Comissão de Agricultura e Reforma Agrária seja participante das outras Comissões, para uma única audiência pública entre Comissão de Assuntos Econômicos, Comissão de Ciência e Tecnologia, Comissão de Infraestrutura, que tenha toda ela uma participação nesse debate. Então, está em ótimas mãos a relatoria aqui na Comissão de Agricultura.

Também tratamos do Plano Plurianual sobre a agricultura, defesa animal e vegetal nas fronteiras, infraestrutura de transportes, questão indígena, questão fundiária, política externa brasileira do setor agrícola, demanda hídrica, cadastro ambiental rural, Projeto de Lei do Senado 330, da Câmara dos



Deputados, sobre parceria da produção integrada agropecuária, estabelecendo condições, obrigações e responsabilidades nas relações contratuais entre produtores integrados e agroindústrias integradoras.

Comunico que, em cumprimento ao art. 96 do Regimento Interno do Senado Federal, esta Comissão de Agricultura e Reforma Agrária deve selecionar as políticas públicas desenvolvidas no âmbito do Poder Executivo para serem avaliadas na área de sua respectiva competência.

Informo que a política pública deve ser selecionada até o último dia do mês de março de cada ano, nos termos do art. 96, §1º, do Regimento Interno.

A reunião de hoje, meus caros colegas Senadores, Senadoras e convidados, será uma audiência pública, em cumprimento ao Requerimento nº 3, de 2015, de autoria dos Senadores Waldemir Moka e Blairo Maggi, aqui presentes, e do Senador Ronaldo Caiado, aprovado no dia 04 de março, com a finalidade de debater sobre o Movimento Nacional dos Caminhoneiros e seu impacto no setor produtivo, em especial sobre o agronegócio brasileiro.

Contaremos com as presenças dos seguintes convidados: Sr. Laudemir André Müller, Secretário Executivo da Secretaria-Geral da Presidência da República; Sr. Anaximandro Almeida, Coordenador de Assuntos Estratégicos da Confederação Nacional da Agricultura, Pecuária do Brasil (CNA); Sr. Márcio Lopes de Freitas, Presidente da Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB) ou o seu representante; Sr. Cláudio Cavol, Presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística de MS (Setlog-MS); Sr. Gelson Pavoni, Diretor do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística de MS (Setlog-MS) – eu gostaria que todos os que foram citados e que estejam presentes, que, por favor, dirijam-se aos seus respectivos lugares aqui já indicados na mesa dos trabalhos –; Sr. Éder Dal'Lago, Presidente da Federação dos Caminhoneiros Autônomos dos Estados do RS e SC; Srª Jacqueline Carrijo, Auditora Fiscal do Trabalho do Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais do Trabalho (Sinait); Sr. Gilson Pedro Pelicioni, representante dos caminhoneiros do Estado de Mato Grosso.

Antes de conceder a palavra ao Senador Waldemir Moka, saúdo também as presenças do Senador Luiz Henrique, Acir Gurgacz e a dos dois autores do requerimento. Após a fala do Senador Waldemir Moka, autor do requerimento, falará em seguida o Senador Blairo Maggi e também o Senador Ronaldo Caiado, subscritor deste Requerimento.

Com a palavra o Senador Waldemir Moka.

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) – Srª Presidente, eles vão falar dali?

A SRª PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Senador Moka, é em função do número de pessoas, por isso distribuímos dessa forma para começarmos. Mas faremos o reverso à medida que forem chegando.

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) – Talvez fosse o caso, Senadora, de nós já colocarmos as pessoas que aqui estão.



A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Por favor. Rapidamente, por gentileza. Ao tempo que se faz a substituição da placas, faço o convite para que as pessoas tomem assento à mesa.

Com a palavra o Senador Moka.

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) – Sr^a Presidente, Senadora Ana Amélia, Senadores aqui presentes: Acir Gurgacz, Blairo Maggi, que é autor do requerimento, juntamente com o Senador Ronaldo Caiado, que tenho certeza chegará aqui, nosso Líder, Senador Luiz Henrique.

Quero cumprimentar o Anaximandro, que representa aqui a CNA; cumprimentar a Jacqueline e, de forma especial, ao cumprimentar o Cláudio Cavol, eu cumprimento também vários caminhoneiros que estão aqui, como o Lúcio, o Xavier.

Senadora Ana Amélia, fiz questão de, além do Cláudio, que é um transportador, chamar também o pessoal das cooperativas dos caminhoneiros e os representantes dos autônomos. Então estão todos aqui muito bem representados.

Vou ser bastante objetivo.

Este requerimento nasceu, aliás, de uma inspiração de V. Ex^a que, ao assumir a Presidência, já tinha esse tema como preocupação.

Nós estamos vendo no País inteiro um grande movimento dos caminhoneiros, aliás, um movimento que era anunciado que iria acontecer. Mas isso em vista do que está acontecendo. Você tem, pelo menos tinha, um frete deprimido, uma oferta de crédito que acabou ocasionando uma distorção no mercado, jogando milhares e milhares de caminhões no mercado, de pessoas que até então nunca haviam pensado em ter caminhão, porque... Aliás, tem até uma frase desses caminhoneiros dizendo que cara feliz foi Adão, que não teve caminhão. Não vou falar a outra parte, porque da alma de sogra não é permitido. Os caras colocam que feliz foi Adão, que não teve nem sogra nem caminhão.

Mas a verdade é que essa oferta de crédito colocou no mercado pessoas... Aí, eu ouvi, na reunião de que participei lá na ANTT, que essa oferta de crédito acabou sendo também mal direcionada, porque o caminhoneiro, aquele que tinha um caminhão antigo, em função de garantias e dificuldade de acessar esse crédito, ficou de fora e dono de farmácia, dentista, médico, profissionais liberais, todo mundo começou a financiar caminhão, e grandes produtores, pessoas, eu diria, que detêm volumes de carga muito grandes começaram a perceber que, com aquela oferta de crédito, poderiam ter a própria transportadora. E o que nós vemos agora é um frete deprimido, o aumento do combustível, que representava 35% ou 40% do custo do frete. E o que aconteceu com essa conjuntura de aumento de óleo diesel e diminuição do frete, em função de uma oferta grande de caminhões e uma recessão de carga? O custo do combustível superou em 60% o valor do preço do frete. Essa equação não fecha, e aí começou... Porque o pessoal não consegue pagar as prestações, o custo não cobre a despesa mínima da diária, da comida, e o caminhão precisa de manutenção... Enfim, tudo isso levou a uma crise.



Tudo isso, eu aprendi, Senadora Ana Amélia, e tenho humildade de dizer, embora seja filho de caminhoneiro, com meu pai, faz uns anos. Eu tenho 63 anos e viajava com meu pai quando tinha 9 ou 10 anos. Eu saía de Aquidauana e transportava alfafa e milho para abastecer os quartéis do sul do Mato Grosso. Então, eu conheço isso. Mas eu aprendi com o Cláudio, que não está presente – hoje é o Gelson –, e, recentemente, com esses moços que estão aqui, numa conversa. E aprendi muito conversando com meu amigo Blairo Maggi, que, este sim, conhece, até porque vivencia isso na prática, e com o Acir Gurgacz, que também conhece o transporte porque vivencia.

Então, finalizando, eu acho que esta reunião, Senadora, é importante. Eu acho que as pessoas que estão aqui têm que se sentir absolutamente tranquilas. Aqui, no Senado, com esses Senadores, há uma solidariedade com o movimento e uma preocupação com o País, porque nós temos que resolver, de alguma forma, o problema do caminhoneiro, mas temos que dar soluções também para o País, que não pode, em função do movimento, muito justo, ao qual eu sou solidário, mas que acaba causando problemas para as pessoas, para as famílias, seja porque traz o desabastecimento, seja porque dá problema mesmo, nas estradas, nas rodovias. Ninguém quer isto, e, se ninguém quer isto...

Nós já temos três grupos de trabalho encaminhados pelo Ministro Miguel Rossetto, na última reunião, e eu penso que, se a gente se debruçar com determinação, com firmeza, nós haveremos de chegar a um entendimento que possibilite... Agora, esse entendimento, na minha avaliação, passa... Isso não dá, mas o frete vai ter que ter um preço mínimo, eu estou convencido, pelo menos a curto prazo.

Não tem outro jeito. E quanto a esse óleo diesel, que é a grande reivindicação, isentá-lo pelo menos de PIS e Cofins para sinalizar um barateamento do combustível.

Parece-me que, de tudo o que o Governo já propôs, essas seriam, em última instância, vamos ouvi-los, as reivindicações que poderiam fazer avançar para chegarmos a um denominador comum.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Agradeço, Senador Moka.

Concedo a palavra ao Senador Blairo Maggi, que foi também proponente desta audiência pública, para sua manifestação.

Quero informar que os nossos convidados estão todos aqui. Faremos uma audiência produtiva e bastante prática do ponto de vista das demandas que já estão, como disse o Senador Moka, sendo encaminhadas na interlocução com o Ministro Miguel Rossetto. Aqui está o Secretário-Executivo do Ministério, Laudemir Müller, representando o Ministro, para situar bem os padrões e as referências desse entendimento entre o Governo e a categoria e, claro, com a intermediação dos Srs. Senadores.

Com a palavra o Senador Blairo Maggi.



Queria saudar já, também, pela presença, o Presidente da OCB, Márcio de Freitas, e o representante da Polícia Rodoviária Federal. Sejam bem-vindos! São todos os segmentos diretamente ligados ao tema que estamos discutindo agora.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Bom dia, Senadora Ana Amélia, Presidente da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária, na qual nos encontramos agora.

Quero cumprimentar todos os presentes que foram convidados para estar aqui hoje, para discutir esta questão importante, que é a questão dos fretes.

A minha primeira fala é só no sentido de cumprimentá-los, dar as boas-vindas aos colegas que estão na bancada e dizer que vai ser uma discussão interessante. Já participei de muitas reuniões, conheço as pautas, e são muitas, e certamente vamos ouvir aqui também coisas novas e diferentes daquelas que foram colocadas por outros que já se manifestaram. Então, eu vou me ater a esse cumprimento e, depois, na sequência, farei minha fala, dando o meu posicionamento a respeito desse assunto também.

Obrigado.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Eu agradeço o Senador Blairo Maggi, o Senador Moka, o Senador Ronaldo Caiado, que foram os responsáveis pelo requerimento desta audiência, e também o nosso Vice-Presidente, Senador Acir Gurgacz, os Senadores catarinenses Luiz Henrique da Silveira e Dário Berger, onde o movimento da categoria dos caminhoneiros, como, de resto, em todo o País, foi expressivo.

Como o nosso objetivo aqui é ter um diagnóstico do impacto que a paralisação provocou no setor produtivo do campo, especialmente, nós vamos, primeiro – eu já conversei com o Dr. Laudemir Müller –, ouvir o setor que foi impactado pela paralisação; em seguida, os representantes da categoria dos caminhoneiros; e, por fim, o Dr. Laudemir Müller, porque aí saberemos o que até agora foi feito e o que os representantes da categoria podem oferecer, junto com a participação e a contribuição valiosa dos Srs. Parlamentares.

Então, convido, com muito prazer, a fazer uso da palavra o Sr. Anaximandro Almeida, Coordenador de Assuntos Estratégicos da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil.

Eu sugeriria que todos tentassem fazer sua fala em cinco minutos, porque, como temos um grande número de convidados, dariamois celeridade à apresentação, e, no debate, a enriqueceríamos ainda mais.

Então, com a palavra o Dr. Anaximandro Almeida.

O SR. ANAXIMANDRO DOUDEMENT ALMEIDA – Bom dia a todos.

Inicialmente gostaria de agradecer o convite feito à CNA e cumprimentar a Senadora Ana Amélia, os demais Senadores presentes e especialmente os autores do requerimento desta audiência pública, que nos permitem debater tão importante assunto para o agronegócio.

Eu pediria que fosse feita a projeção – eu trouxe uma rápida apresentação. Acho que, dentro de cinco minutos, é factível colocar.



A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) –
Agradeço muito.

O SR. ANAXIMANDRO DOUDEMENT ALMEIDA – Enquanto projetam, no primeiro momento, quero dizer o seguinte: nós temos de situar a questão da relação caminhoneiros e agronegócio. Então, no primeiro grande momento, quero dizer da importância do agronegócio para o País e, em seguida, definir os impactos desse movimento, desses cinco dias, dessa semana em que aconteceu o movimento.

No primeiro momento, então, só adiantando, a participação do agronegócio chega, em 2013, a 22% e, em 2014, sobe para quase 23,5%, praticamente um terço.

Aqui, o objetivo da audiência – pode passar: especialmente, debater o impacto no agronegócio. O que eu falava aí está. O PIB do Brasil é de quase R\$5 trilhões e o agronegócio participou em, 2013, com 23%.

Seguinte, por favor.

Pode passar também. É quase o número fechado de 2014.

O impacto do setor com relação à balança comercial do Brasil, a importância. Aquele tracejo basco é o desempenho do Brasil como um todo, mas o que está em laranja é o desempenho do agronegócio, que carrega o País. Estamos com uma perspectiva de, em 2015, ter um crescimento, diferentemente de 2014, que, depois de 10 anos, teve esse fraco desempenho. Então, se não é o agronegócio, o Brasil realmente tem a sua sustentabilidade altamente prejudicada.

Seguinte.

Só uma rápida exposição do que foi dito. Já é 43% o PIB do agronegócio das exportações.

Seguinte. Por favor.

Geração de empregos. O setor é responsável por uma fatia expressiva de 37%.

Seguinte.

Durante o movimento, a Confederação da Agricultura se posicionou a respeito considerando legítima a manifestação, todavia alertou em relação aos prejuízos ao agronegócio e aos produtores, bem como a toda cadeia produtiva, chegando ao consumidor final.

Seguinte.

Dos impactos. Tivemos um movimento muito pulverizado, difícil de mensurar. Não temos uma fonte ainda primária. Se tivermos um número, será esse número estimado, aproximado de R\$1 bilhão, sendo empresas e secretarias estaduais de agricultura dos Estados federados; R\$200 milhões, agora exemplificando com relação ao abate de animais do Rio Grande do Sul; e R\$120 milhões, medidos pela Organização das Cooperativas do Estado do Paraná (Ocepar) com relação à produção de leite. A Associação Brasileira de Proteína Animal mensurou que houve uma redução de abates na ordem de 70% e a Abrafrutas sinalizou que 40 mil toneladas de maçãs ficaram no pomar. Não



puderam ser colhidas nem armazenadas em função da questão da paralisação dos caminhoneiros.

Seguinte.

Ainda em relação aos impactos, um panorama geral pela Aprosoja. Tivemos perdas ou pela falta de diesel ou pelo deslocamento dessa produção que não foi possível ser colocada e uma redução geral com enfoque na infraestrutura na questão da armazenagem. Houve uma redução de mais da metade na chegada da safra de grãos nos portos de Santos e Paranaguá, bem como no Rio Grande do Sul. Retardou-se a recomposição dos estoques de grãos nos portos por essa semana da greve.

Seguinte.

Temos que lembrar que essa carga, como toda carga agrícola e pecuária, é perecível, é um produto biológico, ou requer refrigeração ou um determinado espaço de deslocamento. É diferente de outros produtos da produção nacional pela questão de ser perecível, de ser um produto biológico, e isso afeta a relação em um eventual atraso das cargas.

Seguinte.

Tivemos perdas, principalmente, na avicultura, suinocultura, com prejuízos diretos aos produtores.

Seguinte.

Outra imagem retrata isso. São os frangos em diversos Estados do sul, onde tivemos essa situação.

Seguinte.

O SR. LUIZ HENRIQUE (Bloco Maioria/PMDB - SC) – Que são majoritariamente pequenos produtores. Pelo menos em Santa Catarina, são 90%.

O SR. ANAXIMANDRO DOUDEMENT ALMEIDA – São provenientes de produtores que apresentam Produção Integrada.

Em Santa Catarina, vimos várias imagens de produtores que tiveram os leites estragados e que não tiveram alternativa a não ser jogar fora.

O seguinte, por favor.

Aí, no Mato Grosso, da mesma forma com a soja: ou ela apodreceu no campo, por não poder ser retirada; ou, não podendo deslocar, ela também sofre um processo de deterioração, e o resultado é este.

O seguinte, por favor.

A mesma coisa: a falta de ração para os animais, sejam frangos ou suínos. Isso causou mortes, impactos, prejuízos.

O seguinte, por favor.

Então, o resumo do impacto da manifestação dos caminhoneiros pode ser colocado aqui, por alguns setores, com as causas estão elencadas. Em função do tempo, não vou reenumerar, mas aí estão.

E fica a pergunta: quem vai pagar esse prejuízo?

Por ora, eu fico por aqui.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Muito obrigada, Dr. Anaximandro.



Os dados que ele trouxe mostram exatamente que o problema e a questão da paralisação têm que ser vistos no seu conjunto, e todos os setores têm que estar protegidos nesse momento.

Eu convido, para fazer uso da palavra, o Presidente da Organização das Cooperativas Brasileiras, Dr. Márcio Lopes de Freitas, a quem, desde já, agradeço pela presença.

O SR. MÁRCIO LOPES DE FREITAS – Muito bom dia!

Eu quero, inicialmente, cumprimentar a Presidente Ana Amélia, agradecendo pelo convite e a oportunidade de estar aqui nesta Comissão tão importante. Quero cumprimentar os Srs. Senadores na pessoa do Senador Luiz Henrique, lá de Santa Catarina, Quero cumprimentar o Senador Moka, ex-Presidente da Frente Parlamentar do Cooperativismo.

Eu gostaria de reforçar, Senadora Ana Amélia, a posição aqui já levantada pela CNA e queria colocar uma posição: o movimento cooperativista teve dois ângulos muito claros de visão sobre essa manifestação. Sem dúvida, por um lado, a visão dos nossos agropecuaristas ligados às nossas cooperativas agropecuárias, no Brasil todo, que foram afetados pelo processo de paralisação. Por outro lado, eu também tenho a visão de 450 cooperativas de caminhoneiros autônomos, caminhoneiros que se organizam em cooperativa para prestar o seu serviço. Uma boa referência está lá em Santa Catarina, a Coopercarga – não é, Senador?

Então, nós temos duas visões e acompanhamos esse movimento sob essas duas óticas. Assim, em primeiro lugar, a OCB se colocou apoiando, entendo como correta a manifestação e justa a reivindicação dos caminhoneiros. Podem ter exagerado nas doses e nos causado alguns prejuízos, mas nós sabemos que a posição e o que está acontecendo no setor, realmente, é muito grave.

Do ponto de vista dos prejuízos, Senadora, como já comentado aqui pela CNA – e eu concordo com tudo o que foi colocado –, eu só reforçaria que os atrasos nos embarques, esse cálculo do prejuízo é muito difícil de se mensurar. Os atrasos nos embarques, cada dia que se perde com o navio esperando no porto, cada processo de atraso tem um cálculo, que é absorvido – e tem que ser absorvido, porque a roda não pode parar, com a coisa rodando, você tem que dar sequência. Mas se acumulou um prejuízo aí e sangrou uma renda que nós não sabemos se a teremos no final da safra. Então, começa-se a drenar renda de um setor que já está correndo num limiar de risco de renda excedente.

Então, a questão do fluxo da safra é uma questão pesada. Eu acho que maior referência do prejuízo causado nesse fluxo da logística foi a alta na Bolsa de Chicago para soja e milho, que são os produtos que estão sendo escoados. Se a Bolsa de Chicago é o termômetro global dos preços dos grãos, as altas que nós tivemos nesse período foram reflexos dessa posição. Então, o termômetro está aí, A mensuração de quanto isso afetará financeiramente é um pouco difícil de se calcular.



Podemos avançar que também a questão do combustível – mais em umas regiões, menos em outras – também afetou. O fluxo de combustível afetou algum processo de colheita eu não diria com a gravidade do fluxo da safra, mas chegou a afetar. Tivemos, principalmente na Região Sul, um problema seriíssimo com os produtores...

(Soa a campainha.)

O SR. MÁRCIO LOPES DE FREITAS – ...de frangos e suínos, como

disse o Senador, basicamente de pequenos produtores, que deixaram de conseguir sua ração para abastecer os frangos, os aviários, os suínos. Vou citar uma indústria conhecida, cooperativa, a Central Oeste Catarinense Aurora, conhecida no mercado, uma cooperativa central, que abate em torno de 930 mil frangos por dia. Ela ficou com suas 15 plantas paradas por três dias, sem abater porque não conseguia trazer frangos para o abate. A cada dia que esses frangos ficavam nas granjas sem abater, vão-se tendo prejuízos e mortes. Havia uma dificuldade de abastecer esses aviários com ração. Então, as cooperativas sofreram isso, interromperam esse processo. Só na Aurora, o Senador Luiz Henrique sabe disso, são 22 mil funcionários nessas 15 plantas espalhadas pelos Municípios, que ficaram paradas.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MÁRCIO LOPES DE FREITAS – Exatamente, eu ia entrar exatamente nesse assunto, Senador.

O maior risco e o maior prejuízo ainda está obscuro porque o processo se normalizou em cinco dias, ou voltou à rotina, mas temos alguns prejuízos sanitários que não podemos calcular. Sabemos que os países importadores e o mercado global são extremamente exigentes. Santa Catarina levou décadas para alcançar o *status* de exportador de carnes, de proteína animal com certificação e põe em risco um processo desses, por um problema de sanidade, de toda essa cadeia do frango e do suíno principalmente.

Então, acho que é muito grave. Tivemos na cadeia do leite... É bom dizer que a cadeia do leite está vivendo uma crise, nós já vivemos uma crise, hoje, de preço de leite, de oferta excessiva. O Brasil aumentou a produção, e não tivemos uma condição de exportação à altura, não conseguimos exportar o volume excedente que produzimos. Então, já vivíamos uma crise e deixamos de recolher, durante esses três principais dias da crise, só as cooperativas, dez milhões de litros de leite por dia. Esses não conseguiram ser recolhidos.

Há um prejuízo financeiro? Há. Há um prejuízo financeiro sério, distribuído na cadeia. O produtor deixa de entregar o leite, deixa de receber; a cooperativa que consegue mandar o caminhão lá buscar... Tenho casos, tenho fotografias de um caminhão-tanque de uma cooperativa no Paraná, da Confepar, que ficou parado no bloqueio. O caminhão não tem capacidade de refrigeração superior a 12 horas, o leite fermentou e explodiu, abriu a tampa da carreta, o tanque – o leite fermentado dentro do caminhão na estrada, no bloqueio. Há uma série de prejuízos, perda de mercado, perda de qualidade, e se afete toda a cadeia.



Acho que, acerca da crise, a CNA já colocou aqui o impacto financeiro, Senadora, que é muito claro.

Por outro lado, até a pedido do Ministro Rosseto, participei de algumas reuniões na Casa Civil, no Palácio, cheguei a me reunir com lideranças do movimento dos caminhoneiros. A pedido do Ministro, repito, ouvi a pauta deles, como ouvi as minhas cooperativas e as lideranças das cooperativas de caminhoneiros. Estamos diante de um impasse que ainda não está resolvido. Quem tem a ilusão de que esse processo, com a sanção da lei, com essas medidas tomadas, já está pacificado está se autoenganando. Esse processo ainda está em ebulação, e há uma insatisfação. Essa insatisfação é muito clara, é um processo de mercado que levou hoje a um preço dos fretes que não estão atendendo.

Os custos estão maiores do que o que está se arrecadando com o frete. Os caminhoneiros não estão conseguindo. E é porque tem muita oferta de frete. Há excesso de oferta. Nós aumentamos a frota de caminhões no Brasil pelos programas de governo. Não recolhemos os caminhões com mais de 30 anos, que era a proposta dos próprios caminhoneiros autônomos e das cooperativas: a cada caminhão novo que entrasse financiado no programa saíssem do mercado os caminhões com mais de 30 anos, para melhorar a segurança.

Esse programa não foi feito. Acumularam-se esses caminhões. A logística está melhorando. Temos, hoje, já uma frente de saída dos grãos para o Norte no modal norte, indo para o Norte; há diminuição de fretes para o Sul, para Paranaguá, para Santos, para Rio Grande. Isso diminui trecho de estrada, diminui-se quilômetro rodado com cargas de grãos. Isso tem melhorado a capacidade. Isso tudo vai levando a um processo que tem uma oferta muito maior.

E sobre esses números, Senador, eu sugiro que se faça um levantamento nos preços que foram apresentados pela contratação de frete da Conab. O Laudemir, nosso Secretário, conhece esses fretes. E, é lógico, que a Conab tem que fazer isso, a Conab contrata o frete médio, ela tem o preço do frete médio nos últimos três anos. Eu não tenho de memória esses números aqui, mas eu me lembro que o número aproximadamente era: em 2012, o preço médio da tonelada de frete que a Conab pagou foi alguma coisa parecida com R\$286,00. Em 2013, foi R\$216,00. Em 2014, pouco mais de R\$180,00. Ou seja, a Conab, que tem que fazer licitação para contratar seus fretes, nos últimos três anos, conseguiu contratar frete cada vez mais barato, na contramão dos custos. Com o incremento de todos os custos, as coisas se invertem. Então, a política do Governo – e não estou aqui para criticar a política de aumento da frota, da melhoria – criou um desequilíbrio na posição e há mais oferta do que procura. Isso está levando os caminhoneiros a uma dificuldade.

Os caminhoneiros que não estão organizados, que não têm a capacidade de se organizar, de dialogar, acabam sendo vulneráveis. E aí eu vou dizer que são vulneráveis aos intermediários do processo, porque as empresas, os embarcadores estão lá para cumprir a missão de contratar o frete pela melhor



condição possível. Mas há muitos atravessadores nesse processo, muita gente ganhando em cima desse processo e tirando do caminhoneiro. Aí eu mostro, inclusive, o surgimento e o crescimento das cooperativas de caminhoneiros.

Há quatro anos, eram 170 cooperativas de transportadores autônomos; hoje, são 450 e é o tipo de cooperativa que mais chegam para registro na OCB. É a tentativa desses homens de se organizarem em cooperativas, para negociar um pouco melhor e eliminar intermediários neste momento de crise. E talvez seja uma das alternativas: a organização social dessas pessoas.

Por outro lado, Senador, eu já coloquei isso ao Ministro Miguel Rossetto, para o Ministro José Eduardo, para a Ministra Kátia Abreu, eu acho que o Governo precisa dar um sinal muito claro de um compromisso com esse setor tão importante. O Brasil circula nos pneus dos caminhões. E nós temos que reconhecer isso e o Governo tem que reconhecer isso.

Eu acho que, se há dificuldades em mexer no preço do diesel, nessa conjuntura toda da Petrobras, tudo bem; mas dá para mexer na carga tributária. E a minha sugestão, desde o início, foi o que eu já ouvi aqui do Senador Moka e com o que concordo: o Governo partisse para uma redução pelo menos do PIS/Cofins, que hoje representam 9,25% em cima do preço do óleo diesel, que é direto do Governo Federal. Daria para fazer uma redução.

E a segunda posição é chamar os Estados para participar de um processo de padronização do ICMS do diesel.

O ICMS médio está acima de 17%, mas tem Estado cobrando até 28% de ICMS no diesel. Se tivéssemos um padrão de ICMS a 12% – o Estado que cobra menos cobra 12% –, já teríamos um impacto redutor nesse preço do diesel, e é um sinal de boa vontade do Governo, na minha visão.

Então, Senadora, o que a OCB está aqui colocando é essa posição preocupante mas também muito engajada no processo e no problema dessa política do transporte no Brasil, porque os caminhoneiros têm toda a razão de estarem fazendo essas reclamações.

(Interrupção do som.)

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – ...está representando as duas pontas, a ponta da produção e a ponta do caminhoneiro, do transporte, pelo papel das cooperativas.

Então, passo a palavra a Jacqueline Carrijo, que é convidada aqui por iniciativa – se não me engano – do Senador Donizeti. Ela é Auditora-Fiscal do Trabalho, do Sindicato Nacional dos Auditores-Fiscais do Trabalho.

Embora essa questão tenha sido debatida também na audiência com o Senador da CDH (Comissão de Direitos Humanos), a gente votou por ter acolhimento.

Agradeço também a presença do Deputado Federal Elizeu Dionísio, do Solidariedade do Mato Grosso do Sul; e o Senador Wellington Fagundes faz questão de informar que só não está participando – ele esteve na nossa audiência – porque está com a Presidente da República na inauguração do Porto do Futuro, no Rio de Janeiro.



Também saúdo a presença do Senador Lasier Martins, do PDT do Rio Grande do Sul.

Com a palavra Jacqueline Carrijo.

Eu convido o Dr. Anaximandro a sentar na bancada dos Senadores – já estou antevendo o seu futuro na bancada dos Senadores –, porque vamos ter mais um convidado para chegar à mesa. Então, agradeço. Dali mesmo o senhor vai participar.

Obrigado, Dr. Anaximandro.

Eu quero, então, passar a palavra a Jacqueline Carrijo, que é Auditora-Fiscal do Trabalho.

A SR^a JACQUELINE CARRIJO – Obrigada, Senadora.

Bom dia a todos. O Sindicato Nacional agradece o convite. E, só para situar a minha fala, entendo muito bem das relações de trabalho rural. Trabalhei durante quase oito anos nas fiscalizações de grupos regionais e nacionais e hoje sou, desde 2010, coordenadora do setor de transporte de carga e passageiros, da Superintendência Regional do Trabalho e Emprego, em Goiás. Basicamente, faço pista, embarcadores, grandes embarcadores; e conheço bem a situação dos trabalhadores do setor de transportes, os motoristas profissionais.

O que está acontecendo hoje – eu concordo com o Dr. Márcio – é que realmente explodiu! Ninguém aguenta mais. Os trabalhadores não suportam mais tantas más condições de trabalho. Podem mudar o nome, podem chamar de frete, remuneração, salário. Na realidade, as más condições de trabalho fizeram surgir essa revolta por parte desse grupo, que do meu ponto de vista já deveria ter acontecido há muito mais tempo por parte desses profissionais.

O Brasil, infelizmente, é o segundo no mundo em acidentes de trânsito. Boa parte desses acidentes são do trabalho, envolvendo motoristas profissionais. Esse é o setor que mais mata trabalhador, no Brasil, e que mais adoece. Não tem outro setor que mais adoece trabalhador, no Brasil, que o de transporte, carga e passageiros.

O senhor falou de sanidade de animal, e vou falar aqui: cadê a preocupação com a sanidade do homem? Ninguém fala, ninguém toca nesse assunto. As discussões aqui são econômicas e passam à margem das questões humanitárias.

Os trabalhadores do setor de transportes, autônomos, estatutários, celetistas, eventuais, seja que tipo de relação de trabalho que aconteça, a minha fala alcança todos, porque todos são atingidos. E, também diretamente, todos os usuários do sistema.

Quando veio a revogação da Lei nº 12.619, houve um retrocesso muito grande para esses trabalhadores. Havia a expectativa de que os agentes de Estado iriam cooperar com esses profissionais para que houvesse inclusive a redução da jornada de trabalho, que faz com que essas pessoas trabalhem...

Hoje, o Estado brasileiro depende da superexploração dessa mão de obra. Se falar-se em jornada de trabalho de oito horas, vai ter gente aqui que vai pular desta altura, porque sabe-se muito bem que eles fazem 20, 30, 40 horas.



Rebite passou da época; agora é cocaína e crack. Isso é o que eu flagro com a Polícia Rodoviária Federal, com a Polícia Rodoviária estadual. Se eu pegasse os meus dados, os meus números e as minhas investigações de acidente e os colocasse nessa tela, eu acho que seria uma afronta numa manhã tão bonita quanto esta de chuva mostrar tanta tragédia, que é aquilo que a gente encontra nessas relações de trabalho no Brasil.

As discussões, até agora... O movimento dos caminhoneiros é legítimo, e eu o apoio, tem infiltrados, mas é legítimo. Eles deveriam ter feito essas reivindicações dessa maneira há muito mais tempo, já que ninguém ouviu os trabalhadores... Ninguém ouviu! Esses trabalhadores têm a impressão de que eles não têm que ter controle de jornada de trabalho. Que desafio para a auditoria fiscal do trabalho falar que o art. 62 da CLT não vale mais nada. Hoje, controla-se jornada de trabalho com tacógrafos, com rastreadores, e é preciso, sim, controlar a jornada de trabalho, para a segurança nacional na malha rodoviária. Gente, isso é básico! É o mínimo a que esses trabalhadores têm direito.

Agora eu vou tocar em outro assunto. Os próprio trabalhadores não querem, muitas vezes, redução de jornada. Sabem por quê? Porque ninguém toca no assunto de não redução de salário, de não redução do valor do frete. Ninguém quer ganhar menos, não, meus senhores! Ninguém que está nesta sala concorda com rebaixamento social, com contrato social, com contrato de trabalho que diminua as suas condições de sobrevivência digna! E eu estou falando até em sobrevivência; não estou nem indo além do art. 7º da Constituição. Então, é o básico o que esses trabalhadores estão reclamando.

Discussões importantes têm sido pautadas, mas eu tenho falado que são pautas unificadas, dos trabalhadores celetistas junto com a dos autônomos. E o que veio com essa nova legislação? Houve uma dicotomia, uma separação, que são os contrários, já que essas boas condições de trabalho que provocaram essa revolta neste momento são as mesmas, pois eles sofrem as mesmas precariedades: falta de fiscalização, buraco, chuva, sol, poeira... Quando você fala, por exemplo, em controle de poeira no setor sucroalcooleiro...

Eu vou citar um exemplo. Quando eu exijo controle de poeira lá, não é capricho! Motorista não enxerga nada. Imagina ele cansado! Imagina ele drogado! E dá-lhe carregar caminhão... Não estou falando em excesso de peso de 10%, não, porque fica essa discussão, no DNIT, de 10%, de 5%, no eixo, e não sei o quê... Gente, a gente flagra é 60%, é 80%, transbordando... As estradas estão arrebatadas, aumentando o risco para esses trabalhadores. Aí eles trabalham para morrer, 20 horas, 30 horas, sem folga, direto, passando dias e dias fora de casa, comendo na estrada, porque não é aventura, não... Fala-se que caminhoneiro adora ficar fazendo comida no meio da estrada. Pelo amor de Deus! Quem concorda com isso? Com poeira, em local insalubre, ficar fazendo comida debaixo do caminhão, na beira da estrada, com risco de assalto, fora a falta de higiene que isso gera, dormir dentro de boleia de caminhão...? Vai falar que gosta? Pela falta de segurança pública, ele acaba assumindo o papel da polícia.



Ele fica vigiando caminhão, vigiando carga, e vai falar que o cara gosta de dormir dentro de boleia de caminhão?!

Realmente, o Brasil não tem infraestrutura, não tem ponto de apoio. E ponto de apoio quem tem que pagar não é a população, não é dinheiro de imposto que tem que pagar ponto de apoio para servir de alojamento para empregador. Frigorífico não tem! Na construção civil, o alojamento é das empresas... Por que os embarcadores não podem construir alojamentos também? Ponto de apoio é direito do cidadão. O Governo brasileiro tem que construir ponto de apoio para todos os usuários, para todos nós, não só para os motoristas profissionais. Agora, utilizar esse argumento para não garantir dignidades mínimas para esses trabalhadores é o fim! Não há nenhum movimento... Você não ouve falar, por exemplo, numa cooperativa, Márcio, para construir os pontos de apoio, que trariam segurança nacional. Eu estou falando de segurança nacional, porque hoje o que esses trabalhadores percorrem no Brasil, num país transcontinental, cansados, esgotados, tem gerado todas as notícias de tragédias no trânsito de que temos conhecimento.

Eu faço mapeamento, faço fiscalizações rotineiras e só nesse trabalho de mapear, de fazer o trabalho de investigação em rotas em que hajam riscos e tudo o mais é muito frequente, Senadora, porque quem trafega na malha também sabe disso, ver o caminhão tombar sem nada, sem nada. Não houve colisão, não tinha um poste, não caiu uma árvore, nada. Ele dormiu. Ele apagou. Goiás tem um número trágico. Doze crianças morreram nos últimos quatro anos vítimas de acidentes que baterem, carretas conduzidas por motoristas fadigados que não enxergaram o que tinha na via, na rota. Isso sem contar outros acidentes que acontecem e que rotineiramente nós fazemos fiscalização.

Então, jornadas de trabalho extensas, exaustivas; más condições de trabalho; má alimentação; falta de higiene; ao voltarem para casa, o que ganham não é suficiente para manter o filho na escola, para pagar açougue, para pagar isso, pagar aquilo, contas, contas e contas; falta de infraestrutura; a questão portuária, realmente, tudo isso envolve más condições de trabalho e essa discussão não tem sido pautada, infelizmente, até agora.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Obrigada, Dr^a Jacqueline.

Eu queria lhe dizer, Dr^a Jacqueline, que a Casa, que é o Congresso Nacional, tem, sim, uma Frente Parlamentar em Defesa dos Caminhoneiros. Esta Comissão permanente foi instalada na semana passada. E nós já estamos em uma primeira audiência pública para debater essa questão.

Por sermos uma Casa muito cobrada, precisamos dar satisfação não apenas à senhora, que tem a responsabilidade da fiscalização, mas à sociedade que nos acompanha. Então, nós temos, sim, que ver essa questão não apenas sob a ótica dos interesses da produção, dos prejuízos, da defesa sanitária animal, mas da defesa da sanidade humana evidente. Por isso a senhora está presente aqui para falar sobre isso.



Aliás, eu quero fazer justiça, eu falei do Senador Donizeti, mas a senhora está aqui a convite e sugestão do Senador Paulo Rocha, do PT do Pará. Daí a razão de sua presença também, que nos trouxe uma abordagem sob o ponto de vista do trabalhador. E a senhora não falou ainda, Drª Jacqueline, das mortes, dos sequestros e dos roubos de cargas em que o motorista é a principal vítima. Então, existe essa questão, porque a família não sabe se ele vai voltar para casa. Aí também tem um problema de segurança, e aqui está a representação da Polícia Rodoviária Federal, que carece e padece de uma estrutura de mais gente para trabalhar, uma estrutura adequada para estar presente e vigilante e fazer um belo trabalho.

Agora, não adianta queremos proteger sem dar as condições, e a senhora mesma reconheceu, sem darmos a infraestrutura do setor público em relação a proteger essa categoria tão importante, já que, como foi dito aqui pelo Dr. Anaximandro e pelo nosso presidente da OCB, o Brasil anda sobre rodas. Quer dizer, toda a produção, toda a comida que temos, toda a roupa que vestimos, todo o sapato que usamos anda sobre rodas. Então, pagamos também um preço por isso.

Agradeço muito a sua participação.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Presidente, pela ordem.

A SRª PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Pela ordem, Senador Acir Gurgacz.

Agradeço a presença do Senador Donizeti.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Infelizmente, vou ter que me ausentar em função de uma reunião do nosso Partido, o PDT, com a nossa Bancada e os governadores também. Mas, antes de sair, eu faço questão de saudar todos os convidados e saudar os proponentes do requerimento, Senador Blairo Maggi e Senador Moka, por trazer esse tema para a discussão na Comissão de Agricultura, que, de fato, é o foro ideal para que a gente possa discutir e debater esse tema.

Quero dar a minha contribuição com relação a um tema que entendo ser da maior importância e que está na pauta dos caminhoneiros. Primeiro concordar com a Drª Jacqueline de que a vida do caminhoneiro realmente é muito difícil. Vemos isso no dia a dia. O caminhoneiro autônomo tem grande dificuldade no seu cotidiano. As empresas já se organizaram, colocaram pontos de apoio ao longo do trajeto, mas o caminhoneiro autônomo não tem essa tranquilidade de poder descansar.

Ele tem horário para cumprir, tem a prestação para pagar no final do mês.

Quero colocar aqui a questão do preço do óleo diesel. A questão do óleo diesel vem aumentando, ao longo dos últimos dez anos, mais do que aumentou a gasolina. No passado, nós tínhamos um preço, Blairo, de diesel menor do que o da gasolina. E ano a ano nós tivemos, nos últimos dez anos, um aumento no diesel de praticamente o dobro do que aumentou a gasolina. Então,



ao longo dos anos foi-se deteriorando o poder aquisitivo dos caminhoneiros e a sua capacidade de receita com relação a suas despesas. E hoje nós chegamos a essa situação.

Eu entendo ser difícil para qualquer um que esteja no Governo dizer: "A partir de amanhã nós vamos diminuir o preço do diesel." Porém, eu gostaria de sugerir que houvesse um compromisso do Governo em inverter essa política. Que, ao longo dos próximos anos, haja uma redução no preço do diesel em relação à gasolina. Que se inverta, faça exatamente o inverso do que aconteceu dos últimos dez anos até aqui. Entendo que essa é uma política possível de se conseguir do Governo, embora o Governo entenda que tem de diminuir sempre, tem de baixar sempre a gasolina, porque dá sempre uma importância maior aos consumidores de gasolina, porque são em quantidade maior, mas esquece que o custo Brasil está exatamente baseado nos caminhões e óleo diesel. São os grandes responsáveis pelo aumento do custo Brasil.

Então, entendo que esta questão é importante, a do óleo diesel, Presidente e nossos convidados, mas não vejo como nós termos uma redução imediata do preço do óleo diesel. Nós podemos – o Laudemir representa aqui a nossa Presidente da República – fazer uma política de médio prazo para reduzir esse preço, como aumentou nos últimos anos. Acho que essa talvez seja uma maneira real e verdadeira de conseguir atingir, Gilson, o nosso objetivo, que é diminuir o preço do combustível, mas a médio prazo.

Eu entendo que a tabela de preços de frete é uma situação difícil de se colocar em prática. Nós temos de ter uma planilha de custo. Aí, sim, é factível. Daí essa planilha de custo se tornar uma referência de preço eu não vejo como seja possível de se colocar em prática, mas sim uma planilha de custo.

Eu queria me ater a essa questão do combustível. Se fizermos as contas, de 2005 a 2015, o diesel subiu aproximadamente 65% e a gasolina subiu em torno de 34%. É esse o aumento real que aconteceu nos últimos dez anos.

Nós precisamos inverter...

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Essa lógica.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – ... essa lógica, esse cálculo.

Para os próximos anos, eu gostaria de deixar isso como uma proposta para que possamos avançar, porque entendemos que é difícil para qualquer Governo chegar ao ponto de dizer: "Amanhã nós vamos diminuir em 10% o preço do óleo diesel e vamos aumentar o da gasolina." Quer dizer, de uma vez só é difícil, mas, se fizer uma política, eu entendo que é possível que aconteça. Deixo essa proposta.

Peço licença para me ausentar, Presidente e demais convidados. Nós já tínhamos marcado com antecedência uma reunião do PDT com uma pauta importante. O Senador Lasier, que está aqui com a gente, participará também. O Governo do Mato Grosso estará conosco, o Governador do Amapá também.



Então, peço desculpas. Assim que terminar a nossa reunião eu voltarei, se tiver condições ainda, para dar a minha parcela de contribuição.

Muito obrigado, Presidente.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) –

Obrigada, Senador Acir Gurgacz, que é nosso Vice-Presidente desta Comissão de Agricultura e Reforma Agrária. Essa contribuição de V. Ex^a reforça aqui o que praticamente todos falaram a respeito dessa questão incidente sobre dois aspectos: os impostos federais, PIS e Cofins, e o imposto estadual, que é o ICMS, e também essa lógica de dizer que a gasolina e o diesel... O diesel transporta para máquina agrícola, para trabalho, para o transporte de carga, que é trabalho, que é geração de riquezas.

Então, está diretamente ligado à produção e à economia Agradeço a V. Ex^a. Boa reunião.

Passo a palavra o Senador Lasier Martins.

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Apoio Governo/PDT - RS) –

Obrigado, Senadora.

A exemplo do Senador Acir, eu também devo me ausentar, mas quero assistir à reprise desta audiência pública muito bem proposta. Como já se previa, V. Ex^a inicia muito bem na Presidência desta Comissão, pela dinâmica que começa a imprimir. Sei, inclusive, que V. Ex^a estará amanhã na grande feira da agricultura de Não-me-Toque, com transmissão direta de televisão para todo o Brasil através da TV Senado em combinação com o Canal Rural. Sei que esse tema dos caminhoneiros está na pauta de amanhã.

Fiquei muito impressionado com o depoimento da Dr^a Jacqueline, que, na qualidade de auditora fiscal do trabalho, tem toda a autoridade, responsabilidade e credibilidade do que disse aqui, mostrando um quadro não dramático, mas trágico sobre a situação dos caminhoneiros. Quero dizer, desde já, que quero oportunamente, nos próximos dias, como integrante da Comissão de Infraestrutura, encaminhar o pedido para que a Dr^a Jacqueline também compareça na Comissão de Infraestrutura. Acho que até na Comissão de Direitos Humanos ela deveria comparecer. Sempre suspeitamos das condições que que trabalham os caminhoneiros, mas não com a gravidade que foi demonstrada aqui. Através da ampliação desse debate, da divulgação a todo o Brasil, alguma providência haverá de ser tomada.

Então, peço licença para também me retirar, porque teremos uma reunião prévia agora. Hoje é dia de convenção do Partido, uma dia de grande importância, de eleição dentro do Partido. E, tal como o Senador Acir, devo comparecer lá. Quero, no entanto, assistir à reprise, porque já estou percebendo o grande proveito que teremos com esta audiência pública de hoje.

Muito obrigado.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) –

Agradeço-lhe muito, Senador Lasier Martins. Ela está acontecendo, graças à iniciativa dos Senadores Waldemir Moka, Blairo Maggi e Ronaldo Caiado. Agradeço muito também aos Senadores. Estamos em uma audiência pública com



sete Senadores presentes. Ontem, ficamos 12 horas reunidos em uma sessão do Congresso Nacional; os Senadores saíram daqui à meia-noite e estavam aqui presentes às 8h nesta audiência pública. Ou seja: é um esforço, e quero reconhecer publicamente a presença de todos aqui, sete Senadores em uma audiência pública, em uma quinta-feira com tantas agendas para todos. Agradeço muito a presença, pela relevância desse tema.

Imediatamente passo a palavra ao Presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Mato Grosso do Sul, Cláudio Cavol.

O SR. CLÁUDIO CAVOL – Muito bom dia a todos.

Eu gostaria, primeiramente, de agradecer, pela iniciativa, os Senadores Moka, Ronaldo Caiado e Blairo Maggi e por terem convidado o Setlog a participar desta audiência pública.

Eu até tinha, Dr^a Jacqueline, um discurso já pronto, mas vou mudar um pouco devido à sua fala.

Temos hoje, no Brasil, mais de três milhões de caminhões rodando em nossas estradas. De 2008 para cá, ingressaram nesse mercado um milhão de caminhões. Evidentemente, graças ao agronegócio e, felizmente a esse setor, o Brasil tem crescido. O agronegócio ajudou a segurar um pouco o nível de frete desses caminhões que entraram, um nível muito significativo. E por que entraram, nesse número, no mercado brasileiro? Por uma equação que o Governo Federal colocou sobre nós, que foi o Finame, financiamento com juros subsidiados, como já foi amplamente divulgado e que vale a pena repetir. Esse foi o fator decisivo que levou a essa crise no setor. Dois e meio de juros ao ano, ou seja, juros negativos, quase cem meses para pagar um caminhão e um ano de carência para pagar a primeira prestação.

Nos, lá no Mato Grosso do Sul, em Mato Grosso e em Goiás, no Centro-Oeste, temos um outro financiamento que, infelizmente, foi direcionado erroneamente para a compra de caminhões – é o FCO – em que o prazo é maior do que esse e a carência é de dois anos. Entendemos, o setor de transporte e os caminhoneiros – os autônomos também chegaram a essa conclusão; e olhem que esse sindicato está avisando nossa federação e nossa confederação há mais de três anos – que essa bolha um dia iria explodir, esse financiamento farto e com juros baratos. Avisamos a quase todas as entidades envolvidas nisso que um dia isso iria explodir.

Nós temos um exemplo que eu costumo citar. No Mato Grosso do Sul, Campo Grande, o dono de uma pequena loja que instala som em carro conseguiu, no Banco do Brasil, financiar um caminhão de mais de R\$300 mil com dois anos de carência para pagar. Quando perguntamos a ele como faria para pagar a prestação quando terminar essa carência, ele respondeu: "Vou devolver ao banco quando começar a pagar a primeira prestação."

Lembro a bolha que aconteceu nos Estados Unidos, a bolha imobiliária que explodiu nos Estados Unidos alguns anos atrás. Com certeza



absoluta, nós teremos esse mesmo tipo de bolha daqui a sessenta dias, ou noventa dias, ou seis meses no Brasil.

É imperativo que o Governo, que criou essa situação para esse segmento, agora ajude a consertar. Num primeiro momento, nós temos de tomar medidas paliativas até como um calmante para a febre. Num segundo momento, nós temos de pensar em medidas a longo prazo, como eu tenho defendido, a Setlog, várias entidades e algumas cooperativas do Mato Grosso Sul e de Mato Grosso também defendem, que é a regulamentação final para esse setor, para que isso não aconteça novamente, para que daqui a um ano ou daqui a dois anos nós não estejamos aqui novamente.

Dra Jacqueline, num determinado momento, você citou o número de acidentes que nós temos nas estradas brasileiras e disse que a maioria deles ocorre devido ao cansaço e à droga. Eu discordo um pouco, Dra Jacqueline, só um pouco; tenho o direito de fazê-lo. Vou citar um exemplo que também costumo dar várias vezes. No Mato Grosso do Sul e no Mato Grosso, nós temos aquilo que chamam de principal artéria de desenvolvimento desses dois Estados: a BR-163. Foi ela que levou, praticamente, o progresso a toda essa região, inclusive, Rondônia. Essa BR foi construída há mais de 40 anos e, de 40 anos para cá, teve pouquíssimas melhorias. O Governo Federal foi lá e talvez tenha asfaltado, feito uma terceira pista em uma subida um pouco mais íngreme. De restante, está exatamente igual foi feita há 40 anos.

Acontece que há 40 anos, o Senador Blairo poderá me ajudar agora nesse número, porque eu não tenho muita certeza: há mais de 40 anos, o Mato Grosso produzia 1 milhão de toneladas de grãos?

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Produzia 30 mil toneladas.

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Apoio Governo/PDT - RS) – Trinta mil toneladas. Eu estava sendo otimista. Hoje está produzindo mais de 20. É isso, Senador?

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Não, não. Seriam 45 milhões de toneladas.

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Apoio Governo/PDT - RS) – Eu estava só falando de soja. Mas de grãos?

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – De grãos.

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Apoio Governo/PDT - RS) – De grãos, desculpe. E a principal artéria de desenvolvimento, que é a BR-163, continua igual.

Como a gente faz para dar segurança para o usuário dessa estrada? Ora, o Governo Federal mais uma vez falhou. Todos os Governos que nós tivemos até hoje falharam em não melhorar essa estrutura.

Então, é evidente que caminhões cada vez mais pesados, maiores... Como você mesma disse, muitas vezes esse motorista está a mais de oito horas trabalhando, dez horas trabalhando na estrada. Aí vem a fadiga e vem a irritação



também por um movimento excessivo numa estrada que deveria ter sido melhorada há muito tempo.

Para encerrar, entendemos que o Governo tem de investir mais, sim, na infraestrutura do transporte brasileiro, não só em rodovias, como em ferrovias e também no transporte fluvial. E não temos medo.

Estivemos conversando hoje de manhã com o Senador Moka e o Senador nos alertou para o fato de que, de repente, o modal de transporte no Brasil devesse migrar mais para ferroviário e fluvial. Não temos medo disso, não. Citei um dado, Senador Moka, e cito novamente. Nos Estados Unidos, a paridade caminhão/PIB é muito parecida com a do Brasil, e nos Estados Unidos nós temos todas as logísticas muito mais modernas do que a nossa.

Então, o setor de transporte – caminhoneiros, cooperativas e transportadores – não tem medo. Nós achamos que o Governo tem que investir nisso. Quanto mais ele investe, eu acho que mais o País se desenvolverá e mais nós teremos condições de crescer também.

Para terminar, então, como medidas, como sugestão, já foi amplamente divulgado, mas vale a pena citar novamente – estamos dizendo que não aguentamos mais a carga tributária, o aumento de carga tributária –, pedimos encarecidamente ao Governo Federal que não aprove a derrubada da lei da desoneração da folha. Esse é mais um custo para transportadores, para o pequeno transportador e, por que não dizer?, para o caminhoneiro autônomo também, que está minimamente organizado e na formalidade – aquele que está na informalidade não está muito preocupado com isso. E a implantação de um programa de retirada, como já foi dito aqui, de caminhão com mais de 20 anos é imperativa. O Governo precisa tirar esses caminhões antigos das estradas. Aí sim, poderiam usar um financiamento com juro subsidiado para substituir essa frota antiga.

A tabela que foi solicitada por todos nós entendemos que, a longo prazo, não terá muita eficácia, mas é a salvação do setor a curto prazo, e nós precisamos que o Governo ajude a implantá-la.

E o congelamento das taxas de juros é um pedido principalmente de todo transportador de Mato Grosso, de Mato Grosso do Sul. Independentemente de serem pequenos, médios ou grandes, eles têm pedido uma carência de 12 meses nas parcelas do Finame, que já estão, a grande maioria, atrasadas. Então, nós teremos, possivelmente, mais de 300 mil caminhões devolvidos para os bancos ainda este ano. Isto, sim, será um problema sério para o Governo e o setor bancário administrarem.

De minha parte, é isso.

Quero agradecer, mais uma vez, o convite. Muito obrigado a todos.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Obrigada.

Veja que cada expositor, Senador Moka, tem mostrado uma face desse complexo problema que nós estamos enfrentando no País. Então, realmente, temos uma ideia muito clara da extensão dele sob todos os aspectos.



Com a palavra o Senador Waldemir Moka.

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) – É bem rápido.

Eu só quero registrar a presença do Valdecir Malacarne, de São Gabriel do Oeste, do Carlos Lima, de Campo Grande, Mato Grosso do Sul, que é da cooperativa Cootrapan, cooperativa de trabalhadores de Mato Grosso do Sul, do Lúcio Lagemann, de São Gabriel do Oeste, também de cooperativas de caminhoneiros, do José Xavier de Andrade Filho e do Jorge Pagliotto, ambos da Coopersul, de Dourados, Mato Grosso do Sul.

Por que estou fazendo isto? Para mostrar que, como estava combinada que viria de Mato Grosso um representante de caminhoneiros autônomos, eu fiz questão de que à mesa também estivesse um representante dos transportadores, para que nós ouçamos as duas falas, que não são diferentes.

Mas eu gostaria, Senadora Ana Amélia, que alguém das cooperativas também pudesse, em algum momento, depois de ouvirmos, fazer alguma complementação daquilo que eles julgarem que ainda ficou fora dessas falas.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Faremos isto ao final.

Agradeço muito a V. Ex^a.

Nós havíamos convidado também o Diretor do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Mato Grosso do Sul, também representante de lá, Gelson Pavoni, por solicitação do Senador Moka, mas o Cláudio Cavol tem informação dos motivos da ausência dele aqui, nesta audiência.

O SR. CLÁUDIO CAVOL – O Gelson pede desculpas por faltar a este importante encontro, mas ontem, à noite, ele teve roubados, na região de Paulínia, reforçando o que a Dr^a Jacqueline falou, dois caminhões carregados de combustível e não teve condições, não teve cabeça para estar presente aqui hoje. Isto demonstra exatamente o que a Dr^a Jacqueline falou: a total falta de segurança que nós temos em nossas estradas. Está aí uma prova concreta.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Agradeço a informação.

Vejam que nós estamos falando e as coisas estão acontecendo. Lamentavelmente, é um caso bastante grave. É um prejuízo que...

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) – Aí é roubo do caminhão e da carga. Combustível, não é?

O SR. CLÁUDIO CAVOL – Combustível.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – O Senador Acir Gurgacz falou do valor do diesel como mercadoria muito valiosa.

Eu queria também dizer que nós também convidamos o Presidente da Federação dos Caminhoneiros Autônomos do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, Éder Dal'Lago, mas ele não compareceu. Eu quero dizer também que nós fizemos o convite para esse comparecimento.



E agora, encerrando a parte dos agentes da área – falamos da fiscalização – dos agentes que trabalham no setor, convido o Gilson Pedro Pelicione, representante dos caminhoneiros do Estado de Mato Grosso, para fazer uso da palavra, antes concedendo, pela ordem, ao Senador...

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Não, Presidente, é só para fazer uma brincadeira.

A senhora falou o nome dele, mas ninguém vai conhecê-lo lá em Mato Grosso assim. Ele é o Baitaca.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Ele tem um apelido. Como é?

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Baitaca.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Então é gaúcho.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Conversa muito.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Esse sobrenome é bem gaúcho. Ele deve ser gaúcho.

Com a palavra o Gilson.

O SR. GILSON PEDRO PELICIONE – Cumprimento a minha conterrânea, Presidente desta Comissão...

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Obrigada, Gilson.

O SR. GILSON PEDRO PELICIONE – ..., Senadora Ana Amélia Lemos, cumprimento os demais componentes da Mesa, cumprimento o Senador Blairo Maggi, que me fez o convite para estar aqui, e, na sua pessoa, cumprimento os demais Senadores e todos os presentes.

Primeiro, Baitaca é do Rio Grande do Sul. É isso mesmo. Eu sou gaúcho, estou em Mato Grosso há alguns anos e neste momento estou aqui representando os caminhoneiros de Mato Grosso.

Todos, no Mato Grosso, não tivemos nenhuma motivação, nem por cooperativa, nem por confederação, nem por sindicato. A nossa motivação foi a própria crise que nós atravessamos. E Lucas do Rio Verde foi a cidade precursora dessa paralisação que aconteceu em nível nacional. Ali, no mesmo local onde, em 2006, os agricultores fizeram aquele bloqueio, aquela paralisação que ficou nacionalmente conhecida e até hoje rende frutos, chamada "Grito do Ipiranga", no mesmo quilômetro da BR-163. Ali foi o início; ali foi o estopim de toda essa paralisação.

Eu, como pequeno empresário do ramo de transporte e também como Vereador na cidade de Lucas do Rio Verde, fui chamado para ajudar na organizar, para manter a ordem e para fazer a interlocução entre os transportadores, sejam eles autônomos ou empresários, e as instituições governamentais, como estamos fazendo aqui.

Então, agradeço ao Senador Maggi por ter feito esse convite. Sinto-me honrado em estar aqui representando os caminhoneiros de Mato Grosso, bem



como no grupo de trabalho criado na ANTT para discutir a tabela de frete, onde eu fiquei representando a Região Centro-Oeste, como representante dos caminhoneiros autônomos, ao lado do nosso companheiro Miguel Mendes, Diretor Executivo da ATC, representando os empresários transportadores. Então, Mato Grosso está bem representado. E acredito que é justo também, pois ambos temos essa responsabilidade de representar Mato Grosso do Sul e Goiás, pelo que agradecemos a eles a confiança por nós termos iniciado esse movimento lá no Mato Grosso.

Antes de falar sobre a nossa pauta de reivindicações, eu precisaria fazer algumas pontuações nas falas dos colegas que me antecederam.

O Dr. Márcio, Presidente da OCB, fala sobre a questão dos menos organizados estarem em crise. Eu acho que o setor todo está em crise; não são só os desorganizados, até porque representantes da Coopercarga, de Concórdia (SC), estiveram presentes e estão também compondo o grupo de trabalho para a formação dessa tabela de fretes mínimos. Então, eu acredito que a crise se abate sobre todo o setor, não apenas sobre os desorganizados. Eu tenho certeza de que o próprio caminhoneiro, autônomo que seja, por mais simples que seja a contabilidade que ele faça, ao fechar a carta-frete, ele já sabe se teve lucro ou prejuízo. Isso é fato!

A Drª Jaqueline fala sobre a questão de os motoristas trabalharem drogados, alcoolizados, enfim, de alguma forma. Isso não se dá apenas pelas más condições de trabalho; é também pelo baixo valor do frete. Muitos desses motoristas...

(Soa a campainha.)

O SR. GILSON PEDRO PELICIONE – ... recebem remuneração mensal e também recebem, como parte do pagamento, uma comissão sobre o frete contratado, e isso faz com que eles queiram trabalhar por mais tempo. Nós, como proprietários, temos dificuldades, sim, de segurar os nossos motoristas, porque, durante a noite, enquanto nós dormimos, às vezes, eles fazem algum horário fora da lei, fora daquilo que se permite e acabam sendo pegos pela polícia. Isso traz transtornos para eles, com a pontuação na CNH, e para nós, com o custo das multas. Esse é um problema sério de fato, mas, além de todos esses fatos que a senhora colocou, também há o baixo valor do frete contratado. E isso acontece de verdade!

O Senador Acir Gurgacz colocou a questão do óleo diesel. Nós entendemos que é possível; que fazer uma política governamental exatamente no momento em que o País atravessa uma crise econômica e, visivelmente, uma crise política, é difícil, mas eu queria que alguém do governo desse uma resposta sobre qual é o estudo que eles estão fazendo a respeito do impacto sobre a produção nacional, onde o óleo diesel é o insumo principal, não só para o transporte, mas também para a agricultura; para fazerem um aumento sabendo que esse custo todo vai sempre cair em cima do produtor ou do transportador. São questões que eu gostaria de deixar claras aqui.



Sobre a questão das condições de trabalho, dos locais para fazer alojamentos e tal, eu queria citar aqui a empresa que é a maior exportadora do País, empresa nacional, que é a Maggi. Os investimentos que ela tem feito durante o tempo e continua fazendo permanentemente, para melhorar as condições e dar dignidade aos motoristas que permanecem nos pátios de carregamento ou de descarregamento, aguardando o seu momento de espera, com asfalto de pátio, com infraestrutura de banheiros, de refeitórios, enfim, está de parabéns a empresa Maggi, a qual nós temos a honra de prestar serviço e contar desse investimento.

Infelizmente, não são todos. Algumas *tradings* multinacionais tratam os motoristas praticamente como um objeto, ou até pior, porque o objeto não tem sentimento, e o motorista tem. Isso abala muito e isso revolta os motoristas ao ponto de que, quando surgem essas discussões para se tomar alguma atitude, tudo isso aflora, não apenas a questão econômica, mas também as condições de trabalho dele.

Eu queria falar sobre a questão da nossa pauta de reivindicações. No dia 2, nós apresentamos ao Ministro Miguel Rossetto, acompanhados do Senador Blairo Maggi e do Senador José Medeiros, uma pauta de reivindicações. Ali nós estávamos apresentando uma pauta das reivindicações de Mato Grosso e, naquele momento, também estava designado pelos companheiros caminhoneiros de Mato Grosso para representá-los. Apresentamos essa pauta ao Ministro Miguel Rossetto. Permanecemos por mais um dia e aí tivemos a oportunidade de participar das reuniões também dos caminhoneiros do Rio Grande do Sul, de Santa Catarina e do Paraná.

Então, foram momentos bastante contraditórios até, porque, como não houve um comando geral de greve, vamos dizer assim houve uma paralisação e não houve motivação de entidades associativas, cada região tem uma realidade. Nós de Mato Grosso temos uma realidade. A alavanca do transporte em Mato Grosso são as *commodities*, os grãos e seus derivados – Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás. Na Região Sul, é a agroindústria, o frango, o suíno, o leite e parte da agricultura.

Lá eles têm um ICMS estadual menor, eles têm um combustível mais barato. Nós temos um combustível mais caro. Em contrapartida, eles têm mais estradas pedagiadas. Nós temos menos estradas pedagiadas. São vários fatores e variáveis que, às vezes, modificam a realidade de uma região para outra. E isso é também, agora, um empecilho, vamos dizer assim, na formação da tabela de frete em nível nacional, porque as realidades não são as mesmas. De repente, uma tabela de frete que contemple o Estado de São Paulo talvez não contemple da mesma forma o Estado de Mato Grosso. São realidades diferentes. São Paulo trabalha muito com produtos industrializados, com cargas fracionadas e frutas; e Mato Grosso, grãos.

Uma outra questão é que algumas regiões do País trabalham com o frete de ida e volta. Em Mato Grosso, a maior parte do transporte é ida carregado e a volta vazio. Então, uma tabela, por exemplo, por valor por eixo, vamos dizer



assim, é uma questão complicada. Se se vai carregado e se volta carregado, é uma coisa, pode-se trabalhar com frete mais barato. Agora, se se vai carregado e se volta vazio, tem que se ter ganho na ida e na volta, porque também há custos na volta. E tempo. Então, são várias questões.

Nesse dia 3, depois de um dia inteiro de discussões ainda, nós juntamos as nossas reivindicações com as reivindicações com os Estados do Sul e foi incrementado em alguma coisa, praticamente não se mudou quase nada. E no dia 3, foi protocolada essa outra pauta de reivindicações ao Ministro Miguel Rossetto. Isso me preocupa muito, porque, dentro dessa pauta colocada no dia 3 – já que a Presidenta sancionou a lei que regulamenta a profissão de motorista no dia 2 – já não constava mais, porque ela já havia sido atendida no dia 2.

Ela foi parcialmente... a nossa do dia 2 já estava sendo... No momento que protocolamos junto ao Ministro, ela havia feito, sancionado, nossa Presidenta havia sancionado essa lei. Então, nessa do dia 3, ela não consta. Constan, então, as outras que estavam no dia 2 e aquelas do Rio Grande do Sul. Vou ter aqui oportunidade e quero ler essa pauta. Gostaria de entregar posteriormente à senhora uma cópia dela. O Ministro, o Secretário Laudemir já tem essa pauta.

Antes de ler a pauta, me preocupo porque, ontem à noite, assistimos, nas galerias da Câmara Federal, a votação do Congresso sobre os vetos e um Deputado do Rio Grande do Sul, da Base governista, saiu em defesa do Governo dizendo que o Governo já havia atendido 90% das reivindicações da pauta. Preocupa isso, porque, naquele mesmo momento, o Estado do Rio Grande do Sul, os caminhoneiros do Rio Grande do Sul, movidos por conta própria, já estão articulando fechar novamente a estrada.

São essas falas, vamos dizer assim, que não são verdadeiras, que podem piorar, e muito, a situação, porque parar o transporte no Brasil não é apenas parar os caminhões. Os caminhões parando, param os trens; os caminhões parando, param os navios; os caminhões parando, param outros tipos de transportes terceirizados, menores que fazem as distribuições locais; os caminhões parando, gera o desabastecimento em todos os setores, não só nos insumos agrícolas que estão chegando, como adubo, ureia, semente, não só na escoação do produto colhido, mas, sim, nos produtos alimentícios, industrializados, no gás de cozinha, no combustível, e isso gera... Isso aconteceu na nossa região do Mato Grosso e tivemos que tomar algumas medidas. Acabamos fazendo um acordo, um pacto com o Governo, nos comprometemos também com o Senador Blairo Maggi, e fizemos o desbloqueio. Demos uma trégua ao Governo. O movimento não acabou. O movimento está em trégua, até que avancem essas negociações e algumas conquistas concretas sejam colocadas em prática.

O motorista não está pedindo nada para o ano de 2016. O motorista está pedindo para agora. Está pedindo para ontem. O motorista é trabalhador. O motorista não é baderneiro. O motorista não sai para a estrada para fazer passeio. Ele sai para trabalhar, para trazer de volta o sustento da família dele, a educação



dos seus filhos, a saúde dos seus filhos. Portanto, ele para no momento em que também deixa de ter renda, seja ele empregado, autônomo ou empresário.

Então, o apelo que fizemos é para que o Governo reveja essa questão e aponte onde está. Não acredito que esse Deputado esteja com conhecimento. Acho que o Governo não tem essa mesma postura de achar que 90% dessa pauta de reivindicações está atendida.

Fizemos, solicitamos a redução do percentual do último aumento do PIS e Cofins sobre o óleo diesel. Não estamos pedindo baixa do óleo diesel. Estamos pedindo uma reconsideração do que foi feito sem planejamento do impacto que isso iria dar não só no transporte, mas também no setor agrícola. No momento em que ele também encarece a produção, automaticamente freia um possível aumento do frete. Isso é uma cadeia. Se um desses elos dessa cadeia se romper, não se sustenta. Então, o diesel não é apenas para caminhão. É também para a produção.

Solicitamos que o Governo defina a opção de uma tabela mínima de frete nas discussões que serão realizadas no dia 10 de março, sob a coordenação do Ministério dos Transportes, no prazo de 45 dias a partir do início da negociações para implementá-la, ou seja, 45 dias a partir do dia 10 de março. Já foi formado o grupo de trabalho. Fizemos a primeira reunião. Teremos uma reunião no dia 16, em São Paulo; outra reunião no dia 19, aqui, em Brasília; e no dia 26. A ideia é que, no dia 26, esteja avançada a compilação desses números que virão de todo o País, com a realidade de cada Estado, para se ter agilidade na formatação dela, porque os trabalhadores que estão na ponta, na base esperam respostas imediatas. A gente sabe.

Como Parlamentar, no Município, sei que as coisas não acontecem da noite para o dia, dependem de um estudo. Temos que trabalhar dentro de uma realidade do que é possível, mas aqueles trabalhadores têm uma parcela para pagar no dia 15, do Finame. Se for no dia 16, já estará pagando juros de mercado e, se não pagar a primeira e a segunda, na terceira, é busca e apreensão.

Hoje, caminhões ano 2013 estão trabalhando em fundos de fazenda, fazendo o transbordo da fazenda para um armazém, para o Oficial de Justiça não localizar, porque já estão com busca e apreensão. Então, essa é a realidade do que está acontecendo hoje.

Também foi solicitada abertura de linha de crédito especial para o transportador autônomo de cargas, no limite de R\$50 mil, com carência de três meses e 24 meses para pagar, com juros de 2,5% ao ano. Nós sabemos que o Governo atravessa uma crise, mas a maioria dos trabalhadores autônomos hoje está inadimplente. Eles estão com o nome, o CPF – vamos dizer assim – negativado na praça.

O Governo distribui tanto dinheiro para a agricultura familiar, o que a gente sabe, através de linhas do Pronaf; e também para aquisição de veículos de carga, no Programa Mais Alimentos. Então, que o Governo conceda a esses trabalhadores não dinheiro para adquirir caminhão, mas dinheiro para que restabeleçam o seu caixa e voltem a ficar em dia com seu CPF, podendo



novamente comprar um pneu a prazo, fazer um serviço numa oficina mecânica, comprar peças a prazo, porque hoje eles não tem condições. Seria para refazer o caixa deles.

Também solicitamos do Governo reserva de mercado de 40% em produtos transportados no País que sejam lotes de prioridade do Governo, através de seus estoques reguladores, ou que tenham financiamento público para serem transportados por autônomos através de suas cooperativas, que são esses produtos da Conab.

Do Mato Grosso, por exemplo, são milhares de toneladas que saem anualmente, principalmente do milho que abastece o Nordeste e o Sul e é produto da Conab. E a gente sabe que o Governo paga um valor altíssimo por esse frete para agenciadores que participam de licitações e o caminhoneiro recebe em torno de 50% a 60% do valor que custa para o Governo. Então, gostaríamos de ter essa reserva de 40%

E essa daqui é hoje uma das maiores discussões, porque o Governo deu uma sinalização, mas a sinalização não atende a carência de 12 meses para pagamento de parcelas de financiamento para cada conjunto, que são caminhões, carretas e semirreboques, até o limite máximo de três conjuntos de contratos em vigor, no caso de contratos já firmados com os bancos, independentemente da modalidade contratada – Procaminhoneiro, Finame ou outros –, dos transportadores autônomos de cargas e empresas de transporte de cargas, observados os prazos dos contratos originais e sem juros.

O Governo já sinalizou que está fazendo a regulamentação junto ao BNDES para conceder essa prorrogação. Isso aqui ninguém está pedindo que seja perdão de dívida. Os trabalhadores, os caminhoneiros querem pagar suas contas, mas precisam ter condições. Então, eles estão pedindo que seja prorrogado por 12 meses; que seja capitalizado esse juro no saldo devedor para pagamento integral, mas que permaneça o juro contratado, juro de Finame ou do Procaminhoneiro, e que sejam concedidos 12 meses, mas para todas as empresas.

O problema não está apenas no caminhoneiro autônomo, no pequeno transportador ou somente no grande frotista. Todos os transportadores têm essa necessidade. Achamos até que os grandes, nesse caso aqui, seriam prejudicados, porque há empresas com 200, 300 caminhões financiados; e com apenas três praticamente não muda nada! Mas vai pelo menos atender aquelas empresas que têm por exemplo um CNPJ vinculado a outras atividades que tenham faturamento maior do que R\$3,6 milhões por ano, porque nesse caso que o Governo sinalizou não vai atender; ele quer atender apenas a autônomos e microempresas, das quais o limite é R\$3,6 milhões de faturamento bruto anual.

Então, nós queremos que atenda mais, todas as empresas, para darmos oportunidade. Mesmo pequenas empresas, mas que tenham o vínculo do CNPJ com outra atividade, portanto, às vezes tem um faturamento maior, consigam também ser beneficiadas com essa carência dos doze meses.



Isso é uma urgência que existe, porque estão lá todos esperando dia o 15, agora, quando vence mais uma parcela. Todo dia 15 vence parcela. Então, há pessoas com três, quatro, cinco e já estão escondendo os caminhões. Portanto, não conseguem ter renda porque o Oficial de Justiça está batendo por lá, fica rondando para pegar.

Aí, solicitamos também o Fórum Permanente de Debates para discutir as demandas apresentadas e oriundas da paralisação nacional. Nesse fórum o Governo também sinalizou positivamente. Ele não é exatamente aquele grupo que está discutindo a questão da regulamentação da lei do motorista e nem da tabela de fretes mínimos. Ele seria outro fórum permanente onde acho que teria espaço para todas as entidades associativas, sindicais e caminhoneiros de todo o País participar. Já que é fórum, ele pode ser ampliado. Então, o Governo sinalizou positivamente, até porque isso não acarreta nenhum custo para o Governo, e eu acho que isso é salutar.

Solicitamos também o perdão das multas e notificações, conforme o art. 22 da Lei nº 13.603, de 2015, em processos judiciais aplicados durante as paralisações dos transportadores e lideranças do movimento. Muitas pessoas, inclusive, que não tinham nenhuma ligação com o movimento foram penalizadas com multas por seus caminhões estarem bloqueando pistas das rodovias cujo desbloqueio o Governo determinou. Em virtude de esses caminhões estarem parados, algumas pessoas que não tinham envolvimento acabaram penalizadas. Então, a gente pediria também... É claro que aqueles atos que geraram crime, vamos dizer assim, que foram detectados como crime pela polícia, que geraram inquérito policial, para esses é impossível, porque estão à disposição da Justiça.

(Soa a campainha.)

O SR. GILSON PEDRO PELICIONE – Então, a gente pede isso, que é uma coisa urgente urgentíssima, porque o risco de voltarem essas paralisações é muito grande. Eu diria que hoje é muito grande, porque o Rio Grande do Sul já está sinalizando para a paralisação novamente. Então, nós temos esse medo e não queremos parar. Vamos deixar bem claro isto: nós queremos trabalhar. Estamos trabalhando. As condições melhoraram um pouco desde o final das paralisações, mas não foi por parte do Governo, e sim por parte das *tradings*, que melhoraram o preço do frete. Hoje, nós estamos trabalhando, talvez, com uma margem razoável de ganho.

Então, eu gostaria de agradecer a todos.

(Soa a campainha.)

O SR. GILSON PEDRO PELICIONE – Então, eu gostaria de agradecer a todos.

O SR. LUIZ HENRIQUE (Bloco Maioria/PMDB - SC) – Até porque, com a paralisação, a primeira vítima é o próprio caminhoneiro, que deixa de trabalhar e produzir e levar o salário para a família.

O SR. GILSON PEDRO PELICIONE – Eu gostaria de agradecer a todos.

Obrigado.



A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) –
Eu agradeço muito.

Agora falou, digamos, o protagonista do processo, que é o caminhoneiro. Nós falamos aqui com a CNA, mostrando o impacto sobre a produção agropecuária do Brasil, o maior exportador e produtor de muitas cadeias produtivas, não só de grãos, mas também de proteína animal, e ouvimos aqui a OCB, o Dr. Márcio Freitas, que foi ao Ministério da Agricultura, mas retorna, mostrando que a OCB também vê os dois lados, o do cooperativado que não teve o leite entregue na cooperativa e o do transportador cooperativado, do caminhoneiro cooperativado.

Ouvimos aqui a Dr^a Jacqueline, que mostrou o lado do trabalho em sim, da questão humana do operador, do profissional que dirige, do motorista de caminhão, do caminhoneiro, e o Cláudio Cavol, do setor empresarial, e agora ouvimos essa exposição de alguém que está envolvido não só no movimento, líder do movimento, mas também nas negociações com o Governo, tendo uma visão, digamos, muito adequada das questões hoje de emergência e urgência para a categoria.

Agradeço também a presença do Senador Flexa Ribeiro, do PSDB do Pará, do Senador José Medeiros, do PPS de Mato Grosso, e renovo aqui, digamos, a satisfação por tantos Senadores, nesta manhã, depois de uma longa noite que tivemos, estarem aqui debatendo esta matéria.

E agora, com muito prazer, vamos encerrar...

O SR. LUIZ HENRIQUE (Bloco Maioria/PMDB - SC) – Pela ordem, Presidente.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) –
Pela ordem, Senador Luiz Henrique.

O SR. LUIZ HENRIQUE (Bloco Maioria/PMDB - SC) – Eu pedi a palavra pela ordem porque daqui a pouco terei que presidir a Comissão de Relações Exteriores, pois o Senador Aloysio Nunes Ferreira, que gostaria de estar aqui, está tendo que viajar para São Paulo em função da morte de uma pessoa do seu ciclo de amizade mais próximo.

Quero só assinalar que essa questão que envolve o transporte rodoviário no Brasil merece soluções de curto prazo, de médio prazo e de longo prazo. E eu vou atentar para as soluções de longo prazo. O Brasil precisa estabelecer os modais de transporte que são necessários em função do seu gigantismo continental. Nós temos que ter transporte de cabotagem marítimo, nós temos que ter transporte ferroviário a longa distância, onde haja massa de transporte que justifique e temos que aproveitar a nossa malha hidroviária para ter o transporte aquaviário.

Então, a longo prazo, o País tem que estabelecer um programa de investimento chamando parceiros internacionais. Eu lembro que a China está fazendo grandes acenos para a Argentina. A China tem capitais, tem empresas interessadas em investir nesses modais e nós temos empresas nacionais competentes para fazê-lo.



Então, é preciso que o Brasil estabeleça, a longo prazo, mas não muito longo, uma política de intermodalidade de transporte e, de outro lado, uma política de recuperação da malha rodoviária. Nós temos rodovias absolutamente...

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Sucateadas.

O SR. LUIZ HENRIQUE (Bloco Maioria/PMDB - SC) – ... desgastadas, sucateadas. Rodovias que precisam ser triplicadas, quadruplicadas, octuplicadas continuam com duas vias.

Eu vou me ater mais a essa questão do longo prazo. E quero assinalar com isso que, normalmente, uma política de intermodalidade de transporte consagra o transporte rodoviário para distâncias de, no máximo, 300km. No Brasil, cito o exemplo de Joinville, minha cidade, onde nós temos a maior fábrica de geladeiras do mundo, que produz as marcas Cônsul e Brastemp. Aquela fábrica recebe peças, componentes de todo lugar do País. Vêm de Minas, vêm do Nordeste, a maioria vem de São Paulo. Então, aquelas peças vêm via rodoviária para Joinville, onde as geladeiras são feitas e de onde saem, por via rodoviária, para abastecer o comércio lá de Cruzeiro do Sul, no Acre. Isso é impossível continuar.

Nós revogamos o transporte marítimo de cabotagem. Nós temos 7,2 mil quilômetros de costa marítima, exatamente a mesma extensão da muralha da China, e revogamos o transporte de cabotagem marítimo, que, para essas cargas, é essencial no sentido de estabelecer as rotas de comércio sul/norte/nordeste.

Então, eu queria dar essa contribuição à Comissão...

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Obrigada, Senador.

O SR. LUIZ HENRIQUE (Bloco Maioria/PMDB - SC) – ... e pedir licença aos ilustres visitantes e aos nobres Pares, pois tenho de ir agora à Comissão de Relações Exteriores.

Vou ficar apenas mais cinco minutos, porque é muito importante ouvir o Dr. Laudemir.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Quero pedir a V. Ex^a, Senador Luiz Henrique, como Presidente, que coloque as relatorias que eu tenho na Comissão de Relações Exteriores ao final, porque ficarei mais tempo aqui.

Quero passar a palavra ao Senador José Medeiros, mas precisamos ouvir o representante do Ministério. Se for possível V. Ex^a falar depois, Senador. (Pausa.)

Obrigada, Senador José Medeiros, pela compreensão, porque agora ouviremos a palavra do Governo em relação a tudo o que nós apresentamos e falamos aqui.

Então, com a palavra o Dr. Laudemir Müller, Secretário-Executivo da Secretaria-Geral da Presidência da República.

O SR. LAUDEMIR ANDRÉ MÜLLER – Obrigado, Senadora.

Bom dia a todos e todas.



Eu queria cumprimentá-la, cara Senadora Ana Amélia, pela liderança nesta atividade aqui, nesta Comissão. Entendo que a participação bastante expressiva aqui dos Senadores é reveladora da importância que tem esse tema. Aproveito para cumprimentar os Senadores aqui presentes: o Senador José Medeiros, de Mato Grosso, se não me engano, o Senador Berger, de Santa Catarina, o Senador Luiz Henrique, também de Santa Catarina, o Senador Moka, de Mato Grosso do Sul, o Senador Blairo, do Mato Grosso, o Senador Flexa Ribeiro, do Pará, se não me engano, e o meu caro Donizeti, do Tocantins.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Está chegando o Senador Ronaldo Caiado.

O SR. LAUDEMIR ANDRÉ MÜLLER – Cumprimento o Senador Ronaldo Caiado, que acaba de chegar, do Estado de Goiás.

Então, mais uma vez , bom dia a todos!

Cumprimento também os vários componentes da Mesa, cumprimento o Márcio, da OCB, que, após falar, teve que se retirar, cumprimento a Jacqueline, que falou sobre o ambiente de trabalho dos nossos motoristas, dos caminhoneiros, o Cláudio, em relação aos transportadores, saúdo o Gilson, conhecido por Baitaca, meu conterrâneo, que também está no Mato Grosso, e cumprimento o Anaximandro Almeida, que representa a CNA.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Secretário, apenas uma curiosidade, porque o Senador Blairo Maggi falou que ninguém reconhece o Baitaca se ele for chamado de Gilson: baitaca é um pássaro como o periquito ou o papagaio que tem a fama de falar. (*Risos.*)

Aqui, ele provou que faz jus ao apelido que ganhou. Apenas para compartilhar com todos e agradecer a ele pela contribuição que nos trouxe.

Peço também ao Secretário Laudemir, que agora fará o *gran finale* desta audiência, de quem a gente espera não os 90% de que o Baitaca falou, mas que o percentual seja, de fato, de 90% no atendimento das demandas.

Com a palavra o Secretário.

O SR. LAUDEMIR ANDRÉ MÜLLER – Mais uma vez, obrigado, Senadora e demais aqui presentes.

Primeiro, eu gostaria de dizer para o Governo, para a Presidenta e para o Ministro Rossetto que esse é um tema absolutamente importante que afeta não só a vida de milhões de trabalhadores, de motoristas que transportam a riqueza deste País, mas também o conjunto de nossa economia.

E aí eu queria aproveitar para registrar e já agradecer a forma como os segmentos e todos os envolvidos, especialmente as representações dos caminhoneiros, dos embarcadores, dos transportadores, têm tido essa capacidade de aceitar a forma como a gente tem lidado com esse tema, especialmente a capacidade de diálogo. Se é verdade – acho que foi o Baitaca que colocou aqui – que não é um movimento que tenha uma pessoa que lidera nacionalmente, é verdade que nós temos inúmeros líderes dos caminhoneiros Brasil afora, e nós, no Governo, temos feito um esforço bastante grande para buscar congregar essas lideranças novas e as lideranças mais antigas das diferentes regiões, dos



12/03/2015

diferentes segmentos, das diferentes realidades, dos tanqueiros, dos transportadores de cargas, dos transportadores dos refrigerados, que têm realidades, e conseguir fazer um diálogo sobre esse tema de forma franca, direta, permanente e bastante prática e objetiva.

Eu queria registrar, direcionando ao nome de V. Ex^a, Senadora, a importância do envolvimento do próprio Parlamento. Nós tivemos, e continuamos a ter... Espero que a atividade de hoje desta Comissão se estenda para em outros dias, pois revela a importância que ela tem, e nos valorizamos isto positivamente, o envolvimento de vários Senadores, inclusive presentes aqui hoje, diretamente nessa temática dos caminhoneiros. Nós achamos que isso é importante e deve permanecer. Então, a relação entre Governo, Parlamento, Senadores e Deputados com os dirigentes, com os caminhoneiros, enfim, com o conjunto da sociedade, com aqueles setores afetados, as cooperativas, o agronegócio, nós achamos que esse é o caminho que temos que trilhar, ou seja, o caminho do diálogo, que acho que é o caminho que estamos trilhando. Eu acho que é assim que estamos trabalhando. Vemos que essa é a única forma de tratar de um assunto tão importante para o País como o tema do transporte de cargas na nossa economia e dos caminhoneiros que trabalham diretamente.

Eu queria frisar aqui alguns pontos que já foram colocados e, depois, ir diretamente, objetivamente, àquilo que a gente tem feito, aos encaminhamentos e a como o Governo está vendo essa situação.

O primeiro deles, que acho o mais importante, é o reconhecimento da sociedade e do Governo, especialmente, de que há, sim, um tema muito importante de rentabilidade do setor de transporte de cargas neste País, especialmente e de forma, eu diria, mais direta das microempresas e dos transportadores autônomos. Por uma série de fatores, a gente tem essa sensibilidade. A gente tem visto que há necessidade de um realinhamento, de um ajuste no conjunto de um setor que tem um problema, sim, de rentabilidade. Eu acho que esse é o primeiro tema. Acho que o setor, os transportadores, os caminhoneiros têm colocado isso de forma muito clara, e nós estamos absolutamente convencidos disso e temos uma alta sensibilidade para isso.

O segundo tema, também importante, diz respeito às questões estruturais sobre esse setor, tanto no que se refere às características de uma caminhada que tenha a ver com uma superoferta de frete neste momento, por questões conjunturais e por questões estruturais... Por exemplo, a alta *performance* do Procaminhoneiro, do Finame, do BNDES aumentou exponencialmente a nossa frota de caminhões. Nós colocamos mais de um milhão de caminhões, se não me engano, nos últimos dez anos, agregando-os à nossa frota. Mas há também algumas questões estruturais, inclusive a discussão dos nossos diferentes modais, como é, por exemplo, o transporte ferroviário, que começa, pelos impactos resultantes de uma recuperação da nossa infraestrutura e da construção dessa infraestrutura, onde não havia, da nossa logística de transporte, como é o caso, por exemplo, dos avanços que a gente já começa a



observar no escoamento de safras de grãos para a Região Norte, para o modal Norte.

Então, há questões estruturais, de fato, sobre o setor, e algumas acabam incidindo de forma conjuntural. Todavia, também temos questões muito importantes de infraestrutura do setor, questões radicais do setor, da raiz do setor, que eu acho que nós temos de continuar a discutir, avançando para entender, por exemplo, o Programa de Infraestrutura Logística, o PIL, e o PAC. Então, eu acho que é importante que a gente discuta isso e organize essa discussão sobre as questões infraestruturais do setor que nós temos diante de nós.

Outro tema que eu acho que também cabe destacar – e isto aparece muito fortemente no agronegócio; aparece em outros setores, mas especialmente no agronegócio, o que, a meu ver, também revela a importância do setor – é que nós temos um desenvolvimento cada vez mais mais ajustado do setor. Então, um dia sem um caminhão rodando impacta brutalmente no setor de frigoríficos, por exemplo, no setor de frangos, de suínos, no setor de leite, onde nós temos um ajuste muito fino. Além de ser perecível, nós não temos estoque. Todo dia nasce pintinho, e ele tem que ser transportado, tem que ter uma logística que funcione, e essa logística foi desenvolvida de forma bastante ajustada, o que faz com que qualquer problema, qualquer intercorrência de minutos ou de horas na nossa infraestrutura afete profundamente o setor, como a gente viu em várias regiões.

Então, essa é uma dinâmica. Isso, de fato, afeta profundamente o agronegócio, o setor rural. Por isso, também a importância de um diálogo, de um olhar e de um reconhecimento ainda maior, cada vez maior, da nossa infraestrutura logística, do papel que têm o caminhão e os caminhoneiros na nossa economia e, ainda, do reconhecimento de que todo o alinhamento de preços, o alinhamento do setor, de que a negociação do setor tem que andar sempre muito bem para que nada pare, para que ninguém tenha prejuízo.

Ao longo desses dias, o Governo, juntamente com as organizações dos caminhoneiros, os seus representantes e o Parlamento, nós tivemos uma grande intensificação do diálogo, com várias reuniões de interpretação, de entendimento do setor, para tentar buscar na raiz quais os temas que temos que atacar. E percebemos claramente, Senadoras, Senadores e demais presentes, que há uma necessidade emergencial de atacar um tema que é central, que é a baixa rentabilidade dos caminhoneiros de alguns setores em especial.

Os caminhoneiros do setor têm colocado o seguinte: é importante para nós que seja dado vigência, que seja sancionada, que entre em vigor imediatamente a Lei do Caminhoneiro, que foi discutida e aprovada no Parlamento, no Congresso, no Senado, na Câmara, que tem pontos importantes para os caminhoneiros, que ela ganhe vida rapidamente, que haja sanção integral dela. Esse é um ponto fundamental, que está em andamento, e nós já estamos no ponto da regulamentação, após a sanção.

Ali há vários pontos que os Srs. Senadores e as Sr^{as}s Senadoras conhecem – não vou me deter neles – e que interferem em pontos como os caminhões vazios, os eixos suspensos do caminhão vazio em relação, por



exemplo, ao pagamento de pedágio, com jornada de trabalho, com a infraestrutura dos pontos de parada, com multas. Enfim, há uma série de fatores importantes levantados aqui pelos caminhoneiros e, obviamente, aprovados, sinalizados e organizados pelo Congresso Nacional.

O segundo ponto colocado é a necessidade de um reescalonamento das dívidas dos caminhoneiros neste momento, especialmente dos que têm caminhões de baixa capacidade ou que estão com problemas de rentabilidade e, por consequência, não têm fluxo financeiro, não têm caixa para honrar o pagamento das parcelas do seu caminhão, novo ou usado, ou da sua frota financiada. A ação esperada para isso é o reescalonamento imediato dessas dívidas, com uma carência de 12 meses. Temos milhares de contratos feitos ao amparo do BNDES, dos recursos equalizados pela União e operados pelo BNDES e pelo conjunto dos bancos, públicos ou privados, inclusive pelos bancos das próprias montadoras. É preciso que os caminhoneiros possam ter uma capacidade de geração de renda, de postergação desse pagamento, para que nenhum caminhoneiro, nenhum autônomo, nenhum microempresário precise, nos próximos 12 meses, desembolsar, pagar essa parcela vincenda nesse período. É preciso que o caminhoneiro possa reescalonar sua dívida, ganhar um fôlego emergencial, ter a capacidade de se reorganizar, de se reestruturar e ter caixa para, depois, pagar a sua dívida.

Essa é uma ação que já está em andamento. Nós estamos trabalhando com os caminhoneiros autônomos e os microempresários tanto no que se refere aos recursos do Procaminhoneiro como também de recursos do PSI, do BNDES, e do Finame, que estão fora do programa formalmente chamado de Procaminhoneiro. Também queremos incluir aí aqueles caminhoneiros autônomos, aqueles microempresários que sejam arrendatários, o que envolve *leasing*, incluir aquelas empresas que têm arrendamento de caminhões que estejam, eventualmente, sendo arrendados por esses caminhoneiros autônomos e por esses arrendatários. Então, este é uma tema emergencial.

Outro tema importante, que eu diria que é uma dos pontos absolutamente centrais da pauta, que tem muito a ver com a questão emergencial e também com a questão estrutural, é uma sistemática, uma forma para que haja um reequilíbrio e um realinhamento de preços dentro do setor. Há, sim, uma questão conjuntural, há, sim, uma questão estrutural, há, sim, uma sobreoferta de frete, mas há também outras questões, que o Baitaca – já posso chamá-lo assim – colocou, tais como o fato de que... Às vezes, o embarcador diz que pagou X pelo frete, mas, quando se vai ver com o caminhoneiro, ele está recebendo muito menos que esse X que, às vezes, o empresário ou o embarcador está pagando. Então, há também o tema de reequilíbrio entre quem está no meio, quem contrata e quem transporta efetivamente, que é o caminhoneiro, que tem que ser vista.

Então, a forma que se encontrou, que se expressa para que haja esse reequilíbrio, um padrão mínimo, uma referência de frete, é o estabelecimento de uma tabela referencial de frete que possa orientar, nivelar, sinalizar ao setor



para que possa ter um mínimo, para que possa haver um equilíbrio, um realinhamento de frete no setor.

Obviamente, esta é uma questão entre privados. O frete, no Brasil, é um tema de negociação do setor privado, entre quem contrata e quem transporta. Não é um tema que está regulamentado, mas, pela importância que tem, nós estamos trabalhando de forma tripartite, entre o Governo, os embarcadores, os transportadores e quem contrata e quem transporta – os caminhoneiros, as empresas, as indústrias –, para chegar, com o estímulo do Governo, com a intermediação do Governo, com o acompanhamento do Governo, a uma tabela referencial de frete.

Qual é a forma que estamos trabalhando? Já foi referido aqui que o nosso trabalho se iniciou, com, além das medidas da sanção da lei, o encaminhamento objetivo do reescalonamento das dívidas junto ao BNDES e o Ministério da Fazenda. Nós já começamos a trabalhar, nesta semana, com um conjunto importante... Vejo aqui alguns... Eu não estava na reunião, mas sei, por exemplo, que o Senador... Não sei se o Moka participou, mas sei que o Senador Maggi participou da reunião. O Maggi e o Moka, que estão aqui, além de outros Parlamentares, acompanharam essa reunião.

Estamos trabalhando de forma tripartite em três elementos: nessa tabela referencial de frete, na regulamentação da lei e, por parte dos caminhoneiros, numa série de questões apontadas, que são temas infralegais, mas de regulamentação no que se refere à Agência Nacional de Transportes Terrestres, que são o CIOT, a carta-frete e uma série de outros temas relacionados que são importantes para os caminhoneiros. Alguns ainda não tinham sido implementados e outros já foram implementados no passado recente e devem ser reajustados.

Qual é a percepção do Governo? Que temos uma situação apontada pelos caminhoneiros, que, do nosso ponto de vista, é justa, porque, de fato, há um problema de rentabilidade desse setor, dos caminhoneiros. Há questões emergenciais que estão sendo tratadas junto com os caminhoneiros, os transportadores e os embarcadores, em especial naquilo que se refere diretamente ao tema da rentabilidade neste momento, à renegociação de dívidas, à tabela referencial e a outras medidas da ANTT que são importantes, à própria entrada em vigor e à regulamentação da lei que incide sobre isso. E também temos e instalamos – e o Governo está comprometido com isso – um fórum, um espaço permanente de discussão sobre temas conjunturais e estruturais desse setor tão importante para nossa economia. Vemos, cada vez mais, a necessidade de termos um alinhamento muito importante e de que o setor tenha fluência e rentabilidade para que o nosso País possa continuar crescendo com estabilidade, tendo os nossos setores ajustados.

Eu queria terminar, Senadora, Senadores, representantes dos caminhoneiros e das demais entidades, telespectadores que nos acompanham, que acompanham esta atividade tão importante aqui do Senado Federal através da TV Senado, dizendo que nós achamos que é muito importante que haja, de



fato, um envolvimento de vários segmentos, em especial, obviamente, do setor de transporte e do setor dos caminhoneiros, que a gente tenha uma ação emergencial muito decisiva, franca e compartilhada, negociada diretamente com o setor, mas que também haja um acompanhamento pelo Congresso. Acho que é muito importante, Senadora, esse espaço de discussão e acompanhamento. Precisamos continuar com esse envolvimento dos Senadores na busca de soluções e encaminhamentos e, obviamente, com as discussões estruturais desse ramo, dessa atividade tão importante para a nossa economia.

Mais uma vez, quero dizer da nossa disposição, do Governo Federal, da Presidenta, do Ministro Rossetto, que tem recebido essa tarefa junto com o Ministro Rodrigues, dos Transportes. Estamos absolutamente à disposição. Agradecemos muito o envolvimento do Senado e queremos continuar com essa parceria, com o envolvimento de todos para conduzir esse tema tão importante para a economia do nosso País, que envolve milhões de trabalhadores e caminhoneiros.

Muito obrigado.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Obrigada, Secretário Laudemir Müller.

Seu tempo foi maior por óbvias razões.

Quero também agradecer ao Ministro Miguel Rossetto.

Antes de concluir, quero passar a palavra ao Senador José Medeiros, que pediu a palavra pela ordem e que foi muito gentil ao deixar que ouvíssemos primeiro o Secretário Laudemir, Senador José Medeiros, e também ao Senador Ronaldo Caiado. Aliás, concedo, antes, a palavra ao Senador Dário Berger, que tinha solicitado a palavra pela ordem.

Desculpe-me, Senador José Medeiros.

Com a palavra o Senador Dario Berger e, depois, os Senadores José Medeiros e Ronaldo Caiado.

Eu só pediria a todos brevidade nas colocações, porque chegamos ao ponto de saber qual será o próximo passo. Com o Senador Moka eu aprendi, na Comissão que ele presidiu na Casa, que uma audiência pública como esta não pode se encerrar sem uma conclusão e sem um dever de casa. Aprendi isto, que é o que vamos fazer agora, nestes próximos minutos.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) – Serei breve, Sr^a Presidente.

Eu acho muito importante que um dos resultados que saia daqui – e este recado eu deixo mais diretamente ao Governo – é que a gente tenha a dimensão e a importância dele. Até parabenizo o Governo por agora estar se empenhando nisso, mas insisto que isto está sendo subdimensionado, vamos dizer assim.

O Senador Blairo Maggi, no início, falou, no plenário, uma frase curta, mas muito interessante: greves de caminhoneiros já derrubaram governo. É verdade! Na década de 70, houve uma greve de caminhoneiros no Chile que culminou com a queda do Governo. Muitos diziam que foi a CIA, que foram os



Estados Unidos que patrocinaram aquela greve, que culminou com o travamento de todas as instituições do Chile e com a queda do governo. Culminou com o golpe do Pinochet.

Essa greve brasileira também está sendo financiada, não tenho dúvida disso, mas não por um ente exterior, não está sendo financiada por nenhum governo, por nenhuma instituição, pela CIA ou por qualquer órgão. Ela está sendo financiada por uma situação que chegou a ficar insustentável. E é por isso a grande dificuldade. O Parlamento, nesse ponto, foi, creio, muito parceiro do Governo. Oposição, Situação, todos aqui se comportaram de forma... Percebeu-se muito cedo a gravidade dela. A Senadora Ana Amélia, o Senador Luiz Henrique, o Senador Blairo Maggi, o Senador Moka, todo o Parlamento se debruçou sobre o tema, porque percebeu que a coisa estava feia. O que aconteceu? Não havia uma liderança. Dessa vez, não havia uma liderança com quem se pudesse conversar. Creio que o Governo está aqui e pode até falar, depois, se encontrou com quem conversar quando se decidiu tratar com os caminhoneiros. Não havia! A situação tinha chegado a um ponto em que o calo apertou em todos os segmentos. Quando a gente se refere a caminhoneiro, a que caminhoneiro nos referimos? Esta é a verdade! Porque há vários interesses, inclusive vários deles conflitantes. Ressalto aqui que o caminhoneiro, quando se entende pela palavra o motorista mesmo, está saindo prejudicado dessa. Esta é a verdade! E temos os autônomos, que também estão reclamando.

Para fechar, Sr^a Presidente, eu recebo informes a todo momento e quero dizer que o que o Baitaca colocou aqui é verdade: a greve vai voltar. Digo, Dr. Laudemir, por que ela vai voltar: a classe está se sentindo, com o perdão da palavra, embarrigada. Eu sei que o Governo, até pela característica do PT, tem uma habilidade imensa para tratar com movimentos, porque ele surgiu daí, nasceu daí. Sou servidor público e sei como o Governo se comporta para tratar de crise: marca uma reunião hoje, fica mais uma coisa para jogar para outro dia, para daqui a 10 ou 20 dias... Desta vez não dá! Isto já está claro.

Então, é muito importante que a gente saia daqui – a Senadora Ana Amélia disse bem – quase que com um rol de tarefas. O que fazer? O Governo, não tenho dúvida, sabe o que fazer. Agora, é muito importante não minimizar isso, passar clareza, porque o que essas pessoas querem é trabalhar. Sobre caminhão parado já se falou aqui.

Esse é o recado, essa é minha preocupação. Nós não temos e não criamos alternativa neste País, Senadora Ana Amélia. Nós dependemos disso, nós dependemos do caminhão. Nós não temos oleoduto, não temos gasoduto, não temos ferrovias, não temos hidrovias, nem há projeto disso andando. Hoje, inclusive quanto às rodovias, dependemos ainda de questões indígenas, porque não podemos passar com rodovias por dentro, por causa da ideologia.

Fica aqui este recado, este alerta de que o Governo, às vezes, está preocupado com os discursos da tribuna, fica preocupado, às vezes, com o discurso do Senador Caiado, mas o problema não está lá, o problema está aí fora.



Não é golpe de ninguém, não há ninguém por trás disso. Há a necessidade de se bater à porta. Fica o recado: não embarguem, porque esse negócio é sério.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Obrigada, Senador José Medeiros, do PPS do Mato Grosso.

Agora, com a palavra, o Senador Dário Berger, do PMDB de Santa Catarina.

Em seguida, falará o Senador Ronaldo Caiado, do DEM de Goiás.

O SR. DÁRIO BERGER (Bloco Maioria/PMDB - SC) – Senadora Ana Amélia, quero parabenizar V. Ex^a pela iniciativa desta audiência pública.

Também quero cumprimentar os debatedores, assim como saudar meus colegas Senadores que fazem parte desta Comissão.

Quero mencionar que o tamanho da representação dos nossos convidados representa bem o tamanho do problema que nós temos de enfrentar. De fato, preocupa-me muito o fechamento das rodovias federais no Brasil, especialmente em Santa Catarina. Isso provoca, sobretudo, muitos problemas, mais especialmente um desabastecimento, o que virou uma cena real. Nós estamos diante de uma questão que afeta e impacta toda a sociedade brasileira.

Talvez o Governo tenha realizado um esforço para resolver isso, mas talvez não tenha conseguido dimensionar na prática o tamanho desse problema que temos de enfrentar. A impressão que tenho é de que, se voltarmos a ter uma nova paralisação, a situação vai ser bem mais complicada do que a da primeira paralisação. E aí as consequências serão maiores ainda, e nós não saberemos aonde vamos chegar.

De antemão, quero propor, imediatamente, que se mantenha um comitê ou um fórum permanente de negociação com todos os agentes, envolvendo, evidentemente, o Senado da República, onde a preocupação dos Senadores, como podemos perceber, é muito grande. E a minha preocupação não é diferente, porque Santa Catarina é um dos Estados mais afetados com a questão do desabastecimento.

Esse prejuízos, Sr^a Presidenta, não são apenas financeiro. Os prejuízos são muito mais amplos do que isso. Os prejuízos, na minha opinião, geram a revolta e a indignação da população, criam um clima de desesperança jamais visto na história do Brasil e geram um desestímulo à autoestima de produzir, de trabalhar e de incentivar quem produz e quem trabalha, sem mencionar, evidentemente, o orgulho próprio da população em geral e, principalmente, das pessoas diretamente envolvidas nessa situação, que fica ferido. Os debatedores aqui explicitaram bem as consequências desse movimento.

Por essa razão, acho que propostas não faltam de nossa parte para resolver esse problema. O problema é que não é só com propostas que a gente vai resolver esse problema, mas com atitude real, para que, efetivamente, a gente possa sair desse impasse.

(Soa a campainha.)



O SR. DÁRIO BERGER (Bloco Maioria/PMDB - SC) – Eu mesmo, no início do movimento, havia sugerido a eliminação da Cide, que vai incidir agora, nos próximos meses, sobre o óleo diesel. Isso daria uma redução no valor do diesel de algo em torno de R\$0,20, aproximadamente isso. Talvez não seja um fator suficiente, mas é um item que poderia, naquele momento, distender um pouco o movimento e proporcionar, vamos dizer assim, um entendimento mais rápido para a solução desses problemas.

A redução da carga tributária, a redução do PIS, do Cofins, enfim, essas questões estão afetas ao Governo Federal, ao Ministério da Fazenda e é preciso estar atento a elas.

Portanto, Sr^a Presidente, a minha participação é no sentido de demonstrar a minha preocupação verdadeira e a minha expectativa de que possamos encontrar uma solução definitiva para esse problema, uma vez que, a partir desta audiência pública, nós estamos com mais subsídios, inclusive, para sugerir medidas que possam vir ao encontro dos interesses da sociedade brasileira e, sobretudo, da sociedade catarinense.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Eu agradeço muito ao Senador Dário Berger pela valiosa contribuição.

Quero dizer também, antes de passar a palavra ao Senador Ronaldo Caiado, que, nesta primeira reunião, que é a primeira audiência pública, nós estamos com um quórum maior do que o necessário para votar matérias terminativas, que é de nove Senadores. Temos onze Senadores na Comissão. Esse é um fator que quero salientar, pelo comprometimento dos Parlamentares desta Comissão com esse problema, que é, como foi salientado e sublinhado aqui, muito, muito grave.

Passo a palavra ao Senador Ronaldo Caiado e, em seguida, ao Senador Donizeti.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) – Bom dia.

Eu quero, ao cumprimentar os palestrantes, pedir desculpas pelo meu atraso.

Quero salientar a atuação da nossa Presidente, que, tão logo tomou posse, já pautou os requerimentos e já instalou a Comissão, no dia de hoje, com uma pauta extremamente importante.

Quero ser bem cirúrgico em relação à solicitação de V. Ex^a para que possamos atingir diretamente aquilo que está inquietando toda a classe de caminhoneiros no Brasil.

Presidente, tive oportunidade de ouvir a fala do representante do Governo. Em nenhum momento ele falou da incidência do PIS e do Cofins. Ele só atuou em pontos outros que seriam reuniões futuras ou regulamentações futuras.

Nós estamos diante de um quadro emergencial. A situação está aí, a olhos vistos pela população brasileira, e há dois pesos e duas medidas. Com o caminhoneiro na rua, entra em ação, imediatamente, a Força Nacional; Com o "exército" do Lula na rua, total conivência, nada acontece. Ontem morreram duas



pessoas e uma criança por causa da irresponsabilidade de trancarem uma rodovia.

Os caminhoneiros tiveram uma reação ordeira, no acostamento, sem acidentes. Se houve algum excesso, os culpados serão punidos, mas existiu uma reação espontânea da sociedade brasileira.

No Estado de V. Ex^a, em várias cidades, as pessoas saíram em defesa dos caminhoneiros. Algo inédito. Havia uma mobilização da população, dos cidadãos que não tinham nenhuma ligação com os caminhoneiros. Eles estão sentindo que o caminhoneiro hoje é o foco principal, é o primeiro de uma cadeia que vai sofrer as penalizações da atual situação econômica do País, levada pelo desgoverno instalado. Eles são os primeiros. Virão os próximos.

Neste momento, por várias análises aqui feitas, seja pelo Presidente da OCB, seja pelo representante da CNA, seja pelo setor rural, nós temos que entender que a nossa posição tem que ser de solidariedade, independentemente do que amanhã possamos sofrer na carne. É fundamental que estejamos ao lado dessas pessoas que foram induzidas a comprar caminhões, que foram anestesiadas com a tese do juro baixo, pois se criou um clima de que haveria a perspectiva do seu ganho de vida. E, hoje, segundo os dados mais simples que me repassaram, cada caminhoneiro gasta, em média, Presidente, 10 mil litros de óleo diesel por mês. Com os R\$0,22 acrescidos do PIS e do Cofins, ele teria R\$2,2 mil para sobreviver e continuar a sua atividade. E como é que ele faz de agora em diante?

Eu aprendi muito cedo, até como cirurgião que sou, que entre o doente com uma doença de rotina e um doente com urgência de atendimento, vamos dar prioridade a este. Para ser bem objetivo: a Câmara dos Deputados já optou por uma pauta mais ousada. Eu me atrevo a pedir a V. Ex^a, que é Presidente da Comissão, que informe ao Presidente Renan que nós teremos uma posição, se for este o consenso da Comissão, já que V. Ex^a pede que haja propostas objetivas, que tranquemos o Orçamento ou a pauta do Congresso Nacional, e só depois da queda do PIS e do Cofins voltaremos a negociar e a abrir a discussão no Congresso Nacional. Vamos ser objetivos, vamos ser cirúrgicos.

O Senador que me antecedeu deixou claro que resultado algum vai surtir das sucessivas reuniões. Então, se o quadro é emergencial, precisamos de atitudes emergenciais. Como tal, o que escuto de todos os caminhoneiros é a retirada da incidência do PIS e do Cofins acrescido de R\$0,22 por litro, o que levou à inviabilização completa.

Proposta: ou obstruímos o Orçamento definitivamente ou a pauta do Senado e da Câmara. Não sei qual dessas propostas já foi vocalizada pelo Presidente da Câmara dos Deputados ao Ministro da Fazenda. E eu gostaria que o Senado Federal, que, infelizmente, tem dado um péssimo exemplo, agisse da mesma forma. Ontem, por exemplo, na derrubada do voto, esta Casa não confirmou, o que é constrangedor para nós. Eu acredito que esta Casa não está ouvindo bem o eco das ruas. Esta Casa está achando que a realidade hoje é apenas contra um sistema da Presidente da República. Não é, pois também é



contra uma Casa que está contaminada por várias denúncias de corrupção. Então, o momento é de alerta maior. Eles vão voltar às ruas, eles vão ter o apoio da população brasileira, e o Governo, mais uma vez, vai ficar encurralado e sem alternativa. Vamos buscar uma solução. A proposta objetiva: bloqueio e obstrução do Orçamento ou obstrução da pauta, com o apoio do Presidente Renan Calheiros. Não havendo o apoio, vamos usar o Regimento para fazer valer aquilo que é solicitação de todos os caminhoneiros presentes.

Muito obrigado, Presidente.

Eram estas as minhas palavras.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) –

Agradeço, Senador Ronaldo Caiado.

Passo a palavra, então, encerrando as manifestações, ao Senador Donizeti Nogueira.

O SR. DONIZETI NOGUEIRA (Bloco Apoio Governo/PT - TO) – Bom dia, Sr^a Presidente, bom dia, palestrantes e representantes do Governo, das categorias, do Ministério do Trabalho, Senadores.

Eu fico observando com olhos de um menino que, durante três anos, fez seu curso de técnico em agropecuária morando a 200km da cidade e viajando sempre de carona e que veio a assumir o primeiro emprego no Estado de Goiás viajando de carona. E aí eu penso que nós nos concentramos no Governo Federal e não observamos outras coisas.

Essa greve, essa paralisação é *sui generis*, porque ela poderia ser simplesmente uma paralisação de empregados contra patrões, mas não é isso que está em curso. O que está em curso é uma crise, num setor, decorrente, provavelmente, de um excesso de oferta de caminhões para transportar e um crescimento que não aconteceu no ritmo que se esperava.

Eu estava vendo as contas, pela imprensa, que o PIS/Cofins vai incidir sobre o diesel, em algumas regiões, R\$0,15 e em outras, R\$0,20 ou R\$0,22, porque varia de acordo com o preço em cada região. Eu não vejo ninguém atacar o ICMS. O ICMS representa, no meu Estado, mais de R\$0,75 por litro. Então, vamos pegar no todo, não vamos dirigir... Quando eu dirijo só para o Governo Federal, há, de certa forma, uma má-fé ou o desconhecimento de não considerar isso. E as palavras do colega Senador Ronaldo Caiado são cirúrgicas mesmo, pois vêm de quem tem um interesse, de quem faz um debate ao qual interessa bater nesse ponto. Não interessa discutir o que está cobrando o Governo do Estado de Goiás, o Governo do Estado do Tocantins, da Bahia, todos os governadores, e isso tem uma incidência muito maior no custo do combustível.

A Força Nacional agiu, mas não me consta que tenha morrido nenhum cidadão, não me consta que tenha morrido nenhum motorista. E quando o governo do PSDB agia, ocorria o que ocorreu no Pará, onde se matou 19 trabalhadores para se desobstruir uma estrada. Então, este é o Governo que se pauta pelo diálogo, que exercita a sua obrigação de manter a liberdade de ir e vir, mas sem a violência costumeira dos governos passados. Naqueles momentos,



sim, era tiro, ela bala para poder desobstruir as estradas. Eu estou fora do tempo ou eu estou vendo um tempo diferente.

Por fim, quero ficar com o que diz o Senador Luiz Henrique: nós temos que pensar a curto, médio e longo prazo.

No curto prazo, quando o Presidente Lula assumiu, as estradas eram intransitáveis. No Estado do Tocantins, a principal veia de norte a sul deste País, que um dia Jânio Quadros disse que seria a estrada que levaria o nada a lugar nenhum, que seria o caminho das onças, é a BR-153, que era intransitável. A solução imediata foi fazer um acordo com o governo do Estado para que ele tapasse os buracos para depois haver um programa de recuperação. Agora a estrada caminha para ser duplicada. Ou seja, o Governo está fazendo um planejamento, está melhorando a infraestrutura do País dentro daquilo que é possível fazer. E a estrada a que o Cláudio se refere é como a Belém-Brasília, a BR-153 nesse trecho que liga Goiás com o Pará: é uma estrada que precisa ser duplicada. E há urgência para fazer isto, porque cresceu muito o trânsito de caminhões nessa estrada, tal como na Belém-Brasília, e vai continuar crescendo, pois o agronegócio no Tocantins está retomando seu crescimento.

Eu ajudei a plantar os primeiros pés de soja naquele Estado. Nós não tínhamos logística, não tínhamos competitividade, porque os nossos portos eram em Santos ou em Paranaguá. Então, nós estávamos fora. E o Mato Grosso passou por isto também: estava muito distante dos portos de escoamento. Mas acho que está avançando, o Governo vem avançando. Agora, não é possível fazer tudo de uma vez só. Este Governo vem fazendo.

Agora, o mais fundamental – e aí alguém disse que o PT tem habilidade na negociação porque veio daí – eu acho que é isto que este Governo tem mostrado: negociar, construir uma média que seja possível fazer, porque na negociação eu cedo um pouco, você cede um pouco, e nós construímos uma média do que é possível fazer a cada momento. E, nesse sentido, encerrando, Srª Presidenta, acho que esse governo está de parabéns.

O exercício que a Polícia Rodoviária Federal tem feito nesse processo também é um exercício que tem revelado um profissionalismo muito grande e eu queria aproveitar para parabenizar a Polícia Rodoviária Federal.

Obrigado.

A SRª PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) –
Agradeço a contribuição do Senador Donizeti Nogueira.

Penso que, aqui, diante do que foi proposto concretamente, foram propostas, Senador Blairo Maggi, de caráter, eu diria, constante de um Plano Plurianual, que são estratégias de longo prazo, como a questão da diversificação do modal. Foi dito aqui, pela representação, que não há medo, que ninguém teme, e é necessário esse modal ser distribuído, ser diversificado, palavra mais adequada, porque hoje estamos dependendo apenas do caminhão. Não temos embarcações, não temos cabotagem, nem transporte nas nossas vias fluviais.

O Senador Ronaldo Caiado faz uma proposta que, pelo alcance, preciso colocar em votação. A Presidente não pode deliberar sobre a proposta



dele, que é fazer, concretamente, a interrupção de votar o Orçamento, marcado em princípio para terça-feira próxima, como anunciou ontem o Presidente Renan Calheiros. Eu queria, então, a manifestação dos Srs. Senadores a respeito dessa proposta de condicionar a aprovação do Orçamento mediante a votação da matéria.

Antes disso, Senador, antes de colocar em votação...

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) – Mas, há duas propostas: o Orçamento e também a pauta do Senado.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – E a inversão da pauta do Senado.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) – Até que o Governo tenha uma decisão. Então, temos duas situações: ou o Orçamento, na terça-feira, ou, senão, a pauta do Senado. E acredito que a Câmara também vá caminhar neste mesmo sentido. Então, teríamos as duas Casas aguardando uma solução por parte do Governo, não só do Orçamento, mas também da pauta do Senado.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Vou preferir, Senador Ronaldo Caiado, antes de submetermos à votação, passar a palavra aos Senadores Blairo Maggi, Waldemir Moka e Donizeti Nogueira.

Mas vamos ouvir, antes dessa votação, o Secretário Laudemir, porque aqui foi em relação a ausência de PIS/Cofins... E quero dizer também ao Senador Donizeti que foi mencionada aqui, sim, a questão do ICMS como uma das questões a serem tratadas. Um dos expositores tratou da questão do ICMS. Só para dizer que essa matéria foi abordada aqui pelos expositores.

Com a palavra o Senador Blairo Maggi.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Só para esclarecer, acho que V. Ex^a se confundiu na condução dos trabalhos. Eu e o Senador Moka somos os signatários, que requeremos esta audiência pública. Pela praxe, na sequência, logo depois que os convidados se manifestaram, o Senador Moka, como primeiro signatário desse convite, e, depois, eu teríamos a preferência de nos manifestar e fazer nossos questionamentos. Porém, nós ficamos por último nesta reunião.

Então, eu gostaria que o Senador Moka pudesse fazer sua manifestação e que eu, logo em seguida, também pudesse fazer a minha.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Eu peço desculpas a V. Ex^{as}, Senador Moka e Senador Blairo, mas, mesmo nessa condição automática de preferência, há manifestação do parlamentar de querer falar. Como ele não se manifesta, mesmo tendo, claro que seria minha obrigação ter indagado se o senhor queria falar, porque poderia ter preferência. A preferência não significa a disposição do direito que lhe é assegurado regimentalmente por ter manifestação. Como não houve manifestação, digamos, expressa, também peço que a Secretaria tenha um cuidado para me auxiliar nesse procedimento. Essa é uma audiência muito importante, muito relevante. O



Senador José Medeiros, do Mato Grosso, tinha se inscrito para falar e aguardou, mas a preferência é dos Senadores Moka e Blairo Maggi.

Com a palavra, pelo tempo que necessitar.

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) – Senadora, eu vou ser objetivo. Quero pedir a atenção do Baitaca e do Cláudio e também dos representantes do Mato Grosso do Sul, pois quero depois poder dar a oportunidade, ainda que seja no meu tempo, para que pelo menos um dos representantes das cooperativas do Mato Grosso do Sul possa falar também. Eu combinei isso com o Cláudio.

Eu quero ser objetivo e devo uma explicação ao Ronaldo Caiado: da fruta de que ele gosta eu como até o caroço, não há dificuldade nenhuma com isso. O problema é que nós – eu e o Senador Blairo – fomos a uma reunião. Havia lá pelo menos uns dez ou quinze Deputados Federais. O Baitaca estava lá, o Xavier estava lá, o Lúcio estava lá. E nós nos comprometemos com uma pauta lá. Foi criado um grupo de trabalho com prazo específico. Esse pessoal vai voltar a se reunir no dia 26, Senador Ronaldo Caiado. No dia 26, eles vão chegar lá com um relatório. E o Governo, de posse desse relatório, vai ter de definir quais as medidas que vão ser colocadas. Eu topo quanto ao seguinte: se, nesse prazo com que os caminhoneiros se comprometeram, sendo que eu acho que ninguém é obrigado a tratar, mas é obrigado a cumprir, se nesse prazo, até dia 26, Senador Ronaldo Caiado, não houver uma prática em que os caminhoneiros se sintam contemplados realmente, de forma emergencial, aí eu colocaria essa questão ou o enfrentamento da pauta do Congresso Nacional. Mas, em relação ao Orçamento, eu acho que não, porque isso prejudicaria toda a sociedade, porque há várias Prefeituras, vários Governos de Estado para quem, até para a área da saúde, se não liberam o Orçamento, nós bloqueamos recursos essenciais.

Eu não sou cirurgião, eu sou clínico, talvez mais paciencioso que V. Ex^a. Ou melhor, sou, não; eu fui há muito tempo, não tenho nem direito de falar aqui como médico.

Eu gostaria que o Senador Ronaldo Caiado pudesse admitir essa possibilidade. Tenho certeza de que, se V. Ex^a tivesse participado dessa reunião... Eu quero que V. Ex^a entenda que é uma questão de coerência. Eu participei da decisão, eu topei o que foi encaminhado. Então, antes do dia 26, eu tenho dificuldade para propor qualquer outra medida que não seja o retorno dos caminhoneiros. Eu vou ver o que de concreto estabeleceram esses grupos. Aí, se não houver nenhum encaminhamento mais objetivo, eu toparia, nesta Comissão ou no plenário, acompanhar V. Ex^a em qualquer medida que pudéssemos fazer através do Senado, ou obstruir uma pauta ou, enfim, obrigar o Governo Federal a atender a essa pauta, que não é dos caminhoneiros, mas da sociedade do Brasil como um todo.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Obrigada, Senador Moka, primeiro requerente desta audiência pública.

Senador Blairo Maggi.



O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) – Sr^a Presidente, se V. Ex^a pudesse me conceder um aparte, porque a colocação foi feita pelo Senador...

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Eu prefiro ouvir o Senador agora por causa da questão regimental.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) – Tudo bem. Não há problema algum. Eu aguardo.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Eu preciso respeitar os dois Senadores requerentes.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Muito obrigado, Senadora Ana Amélia.

Mais uma vez, cumprimento todos os presentes, os meus colegas Senadores também.

O Senador Moka, nesta questão, tem total e absoluta razão. Nós estamos participando dessas conversas e negociações há 15, 20 dias. E saiu uma pauta do movimento ou de parte dele, porque é um movimento muito fragmentado. Eu mesmo tenho aqui várias pautas comigo, de vários setores desse movimento. Até em bloqueios específicos, se você passar por lá, há uma pauta daquele bloqueio; se você for ao seguinte, há outra pauta. Então, é uma coisa bastante complexa. Enfim, está se trabalhando neste momento, e houve uma grande reunião na terça-feira no auditório da ANTT, onde se foram criados esses grupos, com prazos e reuniões marcadas para se chegar ao dia 26, conforme o Senador Moka colocou. Se, ao chegarmos ao dia 26, não houver realmente as definições das pautas ou pelo menos da pauta colocada oficialmente numa das primeiras reuniões, aí eu acho que o Senador Caiado e todos os que querem apertar um pouco mais a situação têm toda razão e vão contar comigo também.

Agora, na questão toda, eu vejo que há dois pontos que pegam definitivamente nessa história. Eu não vou aqui me referir às questões que foram colocadas, como a dos financiamentos, com total razão, pois houve uma esculhambação do setor pelo excesso de fretes ou, melhor dizendo, de crédito para compra de caminhões.

Mas duas coisas se detêm nesta discussão: a primeira diz respeito à redução do PIS e Cofins sobre o óleo diesel. Confesso que tinha uma certa resistência em defender esse posicionamento, em função do momento que o País vive, no sentido de que se está buscando qualquer centavo, de um lado e de outro, para o fechamento das contas. Também não quero, não é nosso fórum, discutir as besteiras feitas no passado e o motivo pelo qual chegamos aqui. O fato é que estamos num momento em que precisamos recalibrar as nossas contas, mas passo, a partir de hoje, também a me integrar nessa questão de que tem de vir por aí uma parte de sacrifício do Governo, por tudo o que já se passou para trás.

Por que tem de vir por aí? Porque não vejo, neste momento, condições para o fechamento dessa pauta, a liberação total ou a desmobilização total desses movimentos sem que discutamos, de fato, esse assunto, porque ele



vai ajudar todos os segmentos da economia, não só o dos caminhoneiros, mas também o da agricultura, o dos que consomem esse combustível. Isso abarca também os transportadores grandes, médios e pequenos, enfim, todo mundo, com uma condição: se o Governo retirar os impostos, ele efetivamente tem de vir para a bomba, porque se corre esse risco de o Governo retirar os impostos e o pessoal do óleo diesel, dos postos, dos TRRs e assim por diante não repassarem. Já vimos isso.

Tive experiência como Governador. Em muitas situações, criamos um programa de redução de imposto no Estado de Mato Grosso, e nem sempre, ou quase nunca, ele chegou aonde deveria chegar. Então, também é uma questão delicada, mas um assunto que precisa ser trabalhado.

Outro ponto, já conversei com o Ministro Rossetto, é que há uma resistência bastante grande por parte da Fazenda. Na terça-feira ou na segunda-feira, na reunião com a Presidente Dilma Rousseff e os Líderes, aqui no Senado, fui mais uma vez enfático com ela, no sentido de que cuide bem dessa questão do movimento, porque ele é muito grave. Disse que ela deveria pensar muito seriamente ou encaminhar o assunto para dar a todos os transportadores a possibilidade de prorrogação dos seus contratos de Finames e afins. Quer dizer, para todos. Não há esse negócio de pequeno, médio e grande. O calo é para todos. Já dizia meu avô: "Pé grande, sapato grande; pé pequeno, sapato pequeno." Mas, quando dá calo, o pé dos dois dói. Não interessa o tamanho do pé. Então, esse é um assunto que pacificaria de A a Z o processo. Esses são os dois pontos.

O terceiro ponto, e aí acho que os caminhoneiros e todos os envolvidos têm muito interesse na questão de uma tabela de preço mínimo de frete, é que não vejo, e não é um posicionamento novo – desde o início, tenho externado isso –, como fazer isso. A operacionalização é muito difícil. Legalmente, também, não é possível fazer isso.

Tenho acesso ainda a um ensaio pequeno sobre a questão legal disso e há já enunciados do Supremo Tribunal Federal, de Ministros que ainda estão na ativa, em que eles reconhecem claramente que não é possível tabelamento de preços de fretes no País. Trata-se de um assunto da iniciativa privada e da livre concorrência. Os únicos dois momentos em que o Governo pode interferir estão no serviço público: no caso dos ônibus, em que se faz esta comparação: "Se há no ônibus, por que não há no caminhão?", mas é um serviço público, é uma concessão; e quando ele tem os programas de preços mínimos de interferência na economia para corrigir essas questões.

A questão do frete não é possível seguir esse caminho, embora, como disse, saiba que esse é um dos principais itens da pauta de reivindicações, mais do que óleo diesel inclusive. Então, temos aí uma questão política e jurídica a ser discutida.

Resolvido isso, não consigo entender como é que se vai fazer rodar uma tabela de preço mínimo, como já foi dito aqui, com cargas diferentes, modelos de caminhões diferentes, rodovias diferentes. É tudo muito diferente. De



fato, o mercado precisa regular-se nesse assunto e as empresas e os embarcadores todos devem ter responsabilidade porque, nesse elo dessa corrente, desse agronegócio, que envolve os caminhões, todos precisam sobreviver.

Como disse aqui o Senador Ronaldo Caiado, neste momento, o setor agrícola deve olhar e respeitar o movimento. Mas nós sabemos quem vai pagar a conta. Definitivamente, quem vai pagar a conta é o setor rural, porque do couro sai a correia. Quer dizer, ele, que tem a carga, não faz preço, paga preço. Então, à medida que os preços dos fretes forem sendo alterados, quem vai pagar a conta é o setor rural.

E também não duvido – também não duvido –, já que não sou Nostradamus... Mas acho que, daqui a menos de um ano, nesse belo processo agrícola que temos, tão decantado, provavelmente serão eles ou nós que estaremos com os caminhoneiros, na beira da rodovia, pedindo para renegociar também as contas que foram feitas. Isso porque houve um excesso. E aí diria que não é por culpa do Governo, mas por culpa do próprio produtor, que comprou muitas máquinas, fez muitos investimentos. E os preços não são preços hoje tão remuneradores como foram no passado – o preço dessas *commodities* com que trabalhamos.

Então, quero dizer, Presidente e todos aqueles que nos acompanham, que a situação não é fácil. Sei que existe o risco de voltar, por isso o Governo precisa... Eu diria que são duas as pautas de Governo que ele pode atender: a questão da redução dos impostos, a questão da prorrogação dos Finames.

E quanto ao terceiro ponto, que é a tabela de frete, terá de haver a compreensão de todos, porque não podemos agir contra a lei de nosso País. Para todos e para tudo há um limite. E o limite me parece que é a legislação vigente no Brasil.

Então, mais uma vez, quero me colocar à disposição para que possamos continuar a dialogar, a receber as propostas. As pautas que tenho aqui vou depois encaminhar à Mesa. São pautas de alguns movimentos lá de Rondonópolis também. São pontos que as pessoas pedem, e não há a mínima possibilidade de viabilização disso, mas é o momento que se tem de extravasar, de mostrar todo o descontentamento que há nesse setor dos caminhoneiros.

A Jacqueline, que falou aqui com veemência, tem razão numa série de coisas. Muitos embarcadores não dão a menor importância. Quando paramos para falar com esses motoristas... Tenho vários amigos motoristas desde que era criança. Tenho amigos que estão na rodovia, trabalhando. Eu os conheço bem. Tenho parado sempre onde há aglomeração de caminhoneiros para conversar, nas empresas ou em algum lugar, e, de fato, é uma classe muito sofrida, muito sofrida. Nós não podemos negar isso.

A remuneração neste momento é ruim, mas, há um ou dois anos, a remuneração do caminhoneiro foi muito interessante, a ponto de profissionais liberais que não estavam ganhando bem nas suas atividades até virarem



motoristas de caminhão. Estavam pagando muito bem, o que colocou na parede os donos dos caminhões. Era tanta demanda por motorista que o preço foi lá em cima. Acho que um motorista chegava a ganhar de R\$3 mil a R\$4 mil ou até R\$5 mil por mês.

Então, como se fala na gíria, o pessoal "bombou" nessa área há alguns anos, e agora está chegando a conta do processo.

Quero só deixar registrados esses pontos. Acho que nós devemos, Senadora Ana Amélia, vou propor isto, nesta nossa Comissão ou numa outra comissão, com o apoio dos Srs. Senadores, fazer uma reunião pública para falar com os motoristas. Eles, que ficam ali entre o volante e o pedal do acelerador, vão sentar aqui, para que possam falar as coisas, o que há. Há muito mais coisa entre o céu e a terra, há muito mais coisa, não são só os pontos que estamos discutindo aqui.

Há multas, por exemplo, que a PRF aplica, olhando a legislação, porque o motorista fica na beira de uma estrada para fazer seu carregamento. Mas não há um pátio para ele ficar. Ele fica na beira da rodovia, e passa a Polícia Rodoviária estadual ou federal e o multa, porque ele não pode ficar ali. Quer dizer, é uma tragédia o que se passa nessas rodovias.

Há um grupo que vai trabalhar questões de regulação da ANTT, o que vai ser muito importante, porque há coisas tão simples! Por exemplo, no ano passado, vários me procuraram – e acabamos acertando isso –, só porque a legislação dizia que tinha de haver uma placa afixada atrás dos caminhões que tinham comprimento acima de 25,8 metros, acho que é isso.

Muito bem! Para o entendimento da Polícia Rodoviária Federal, placa "afixada" é aquela que necessita de parafusos para ser segurada. Só que veio a norma, e logo depois os fabricantes das carrocerias começaram a mandar já uma espécie de adesivo colocado atrás da carroceria com os mesmos dizeres, com as mesmas citações. A PRF entendeu que, porque não estava "afixada", quer dizer, não estava aparafusada, e sim colada, isso ia contra a norma, e ela começou, então, a multar os transportadores, os motoristas, o que gerou toda uma confusão.

Então, há uma incompreensão também dos setores em relação a essa categoria. E eu quero, oportunamente, numa dessas comissões – vamos ver qual será a mais apropriada para isso –, trazer esses profissionais que estão, como disse, entre o volante e o acelerador, porque eles é que sabem das agruras do dia a dia, não é Baitaca? Você está aqui como representante deles, certamente já pilotou caminhão, como quase todos nós aqui já o fizemos, e não é uma atividade simples, não é uma atividade fácil.

Muito obrigado, Sr^a Presidente.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) –
Agradeço ao Senador Blairo Maggi.

Passo a palavra ao Senador Ronaldo Caiado, que também subscreveu a convocação com o Senador.



Caminhando para a finalização, eu queria conceder a última palavra ao Secretário Laudemir, até porque, aqui, eu acho que ficou claro que há uma missão a se fazer, e, dessa forma, o Governo já levaria, desta audiência, tudo o que foi recomendado e sugerido.

Com a palavra, o Senador Ronaldo Caiado.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) – Muito obrigado, Presidente.

Eu quero agradecer o direito de poder, com a exposição feita pelo Senador Moka – nós, que já tivemos uma atuação na Câmara dos Deputados, durante anos, à frente da Comissão da Agricultura –, dizer que a característica nossa sempre foi realmente a de cumprir acordos. Nós jamais quebramos palavras e nem acordos.

Realmente não participei da reunião. Tomei conhecimento do acordo que V. Ex^a nos relata neste exato momento, quando a Presidente havia nos solicitado que, aqui, fôssemos objetivos e propuséssemos aquilo que realmente a classe poderia ver desta Comissão e do Senado Federal, ou seja, um respaldo a esse sentimento que é grave e que muito bem colocou aqui o Senador Blairo Maggi.

Por mais variados que fossem os pedidos das pautas que o Senador Blairo Maggi recebeu, neles existe um ponto de convergência: é exatamente a isenção do PIS e da Cofins.

Então, ele colocou muito bem isso aí. Sabemos que as pautas são diversas, são enormes. Mas, baseado nisso e naquilo que ouço exatamente das lideranças do setor, seria, pelo menos, um quadro emergencial que demonstraria que o Governo está aberto a um diálogo e que, neste momento, não seria justo repassar apenas ao caminhoneiro essa penalização.

Então, eu, Senador Moka, se esse é o acordo, darei respaldo aos colegas meus que lá estiveram. Não vou quebrar acordo no momento em que V. Ex^a, como o Senador Blairo, nos representou junto com as lideranças dos caminhoneiros.

Agora, eu peço que V. Ex^as estejam também, de uma certa maneira, antenados naquilo que está sendo feito hoje na Câmara dos Deputados, porque nós não podemos deixar de ter uma sintonia fina entre estas duas Casas. Afinal de contas, a informação que me foi dada na tarde – noite – de ontem, no plenário, durante a votação que nós tivemos dos vetos, é a de que, a partir do dia 15, caso não houvesse um resultado – não sei se a nossa Presidente teve a oportunidade de ouvir isso, está certo? –, eu não sabia da data do dia 26, mas, devido à manifestação do dia 15, no domingo agora, caso não houvesse resultado algum, os caminhoneiros também iriam já entrar num processo de parada nacional.

Então, por esse fato,...

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) – (*Fora do microfone.*) Só me permita uma observação.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) – Pois não, Senador.



O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) – Estávamos só, eu e o Senador Blairo, de Senadores, e havia mais Deputados – só havia nós dois de Senadores; o resto era tudo Deputado Federal, quer dizer, os Deputados Federais que lá estiveram também participaram do acordo. Mas, aí, não seria eu ou o Blairo. Por exemplo, o Baitaca participou, faz parte de uma comissão e vai, no dia 26, levar um relatório lá.

Daí por que eu estou pedindo a V. Ex^a esse prazo, porque, senão, nós vamos atropelar uma negociação que está em curso.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Eu queria apenas...

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) – Só para concluir, Presidente.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Sim, Senador Ronaldo Caiado.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) – Só para concluir, eu gostaria de dizer o seguinte: como membro da Comissão, cumprirei exatamente os acordos. Não sou homem de quebrar acordos.

E quero dizer, Sr^a Presidente, que uma característica minha é sempre discutir temas de uma maneira bem clara e atuando dentro de uma análise que não seja fulanizada. A minha característica sempre é o debate no campo das ideias, com conteúdo, com argumento. E V. Ex^a já vai ver isso, para que haja direcionamento de ordem pessoal. Até porque acho que o Parlamento não é a pessoa física. Eu acho que o Parlamento é o momento de nós fazermos os grandes debates com os grandes entes do Governo e também da sociedade brasileira.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Para respeitar os votos que recebemos para chegar aqui.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) – Então, eu quero dizer ao nobre Deputado Donizeti que estou à disposição para o debate no momento que S. Ex^a desejar, sem dúvida alguma. Porque se tem uma coisa que eu gosto no momento, que eu aprecio muito e até me motiva a continuar no Parlamento é exatamente o debate. O Executivo eu acho um pouco sonolento na parte do debate. O que me estimula a vida política é exatamente o debate, é o lado alto que eu acho do Parlamento.

Quero dizer a V. Ex^a que eu espero, Senador Donizeti, no decorrer destes meses, poder realmente entender a tese de V. Ex^a, que hoje representa, sem dúvida alguma, a maior liderança do setor rural brasileiro, junto com a Senadora Kátia Abreu, não é verdade? Como representante dela, eleito com os votos dos produtores, dos caminhoneiros, está aqui hoje representando do Estado do Tocantins. Pode ter certeza de que farei sempre um debate em alto nível, entendendo a posição de V. Ex^a e estando preparado para poder argumentar em prol do Brasil e dos caminhoneiros.

Muito obrigado, Sr^a Presidente.



A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) –
Muito obrigado, Senador Caiado.

Para encerrar, o Senador Donizeti Nogueira.

O SR. DONIZETI NOGUEIRA (Bloco Apoio Governo/PT - TO) –

Quero fazer uma pergunta meio boba. Os trabalhadores e patrões fazem convenção. Se nós não temos, Senador Blairo Maggi, como fazer uma tabela, poderíamos ter, de repente, esse expediente de, entre os representantes dos donos de cargas, os caminhoneiros, os donos de transportadoras, fazer uma espécie de convenção em que se estabelecesse o preço mínimo de frete. Porque eu também fico com essa tese de que não é possível fazer uma tabela, pois a legislação não permite se a relação é meramente privada. Mas pode ser que, nesse modelo em que os trabalhadores da iniciativa privada e os patrões fazem as suas convenções anuais para definir os aumentos e as melhorias das condições de trabalho, de repente, possamos estudar essa questão de fazer um modelo nessa espécie que são as convenções.

A outra coisa é que, então, deveríamos chamar para a Mesa os governadores, para discutirmos também uma redução. Eu acho que tem de desonerar. Eu não estou defendendo que mantenha o PIS e a Cofins pura e simplesmente. Acho que tem de ser feito um esforço entre Governo Federal e todo mundo que cobra imposto sobre o diesel.

E no caso do ICMS, que no meu Estado – eu não sei se nos demais Estados é assim – é de 25%, que a gente pudesse trazer para a Mesa também os governadores, fazer um exercício no Confaz para que pudéssemos reduzir também o ICMS; não isentar totalmente, mas reduzir esse ICMS do diesel ao nível de uns 12%, 10%. Isso significaria um rebate importante também no custo do combustível para os transportadores.

Senador Ronaldo Caiado, se tem uma coisa que eu gosto é de debater. E respeito os adversários que têm posição diferente. Assim foi e continua sendo entre mim e a Senadora Katia Abreu. Temos posições diferentes. Nós nos unimos para podermos ganhar a eleição. Ganhamos a eleição em uma situação difícil, mas ganhamos. E ela está desempenhando um papel que eu acredito, desde sempre, que fará bem.

Com relação ao que disse, por exemplo, há um ponto em que estive alinhado com você na Câmara Federal, que é quando defendia o voto em lista e o financiamento público de campanha, que é uma coisa em que eu acredito. Pode considerar: eu tenho um grande respeito pela sua liderança, pela sua capacidade, embora tenha divergências, em alguns aspectos, com o senhor. Mas isso não vai impedir de sermos, inclusive, amigos nesse processo, porque o meu médico, o principal da minha vida, era um dos coordenadores da UDR quando eu estava ajudando a mobilizar a Federação dos Trabalhadores na Agricultura no Estado do Tocantins.

Um abraço.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) –
Obrigada, Senador Donizeti.



Agora eu queria...

O Baitaca pediu para fazer uma manifestação. Vou dar dois minutos para o Baitaca.

Como o Senador Moka, mesmo que o senhor tenha falado, as cooperativas tenham se manifestado, o Baitaca falará dois minutos... Foi feita uma referência aqui pelo Senador sobre a questão de convenção de trabalho. E eu queria que a CNA se manifestasse sobre isso, como entidade da questão nessa convenção. Dois minutos para cada um. Dois minutos para o Baitaca e dois minutos para o...

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) – V. Ex^a também me garantiria...

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Dois minutos para ele, uma pessoa só, e o Secretário Laudemir encerrará. Eu penso que eu tenho...

Aqui já está, de antemão, definido pelas manifestações do Plenário – e é essa a proposta que eu faço agora para aproveitar o quórum da Comissão – que a Comissão de Agricultura e Reforma Agrária, Senador Ronaldo Caiado, deve conferir poder e representatividade aos Senadores Blairo Maggi e Waldemir Moka para que representem a Comissão de Agricultura e Reforma Agrária no andamento dessas negociações com o Governo. Penso que a colocação feita pelo Senador Moka foi estritamente dentro de uma responsabilidade nossa, institucional, republicana e política, de que, encerrado o prazo dia 26, não havendo o atendimento satisfatório da demanda e da agenda, aí, trataremos de uma outra estratégia de enfrentamento, se for o caso, de necessidades dentro do Legislativo, que são as nossas armas – digamos, no bom sentido –, as que temos e também outras formas regimentais e normas políticas.

Então, é essa a proposta que submeto.

As Sr^as e os Srs. Senadores que concordam com esta proposição ficarem os Senadores Blairo Maggi e Waldemir Moka com a responsabilidade de representar esta Comissão nas negociações com o Governo Federal... (Pausa.)

Aprovada.

Eu agradeço o apoio de todos.

Com a palavra o Anaximandro Almeida, da CNA, por dois minutos; em seguida, o Baitaca, por dois minutos; o representante do Mato Grosso do Sul, por dois minutos; e encerra o Secretário Laudemir Müller.

O SR. ANAXIMANDRO DOUDEMENT ALMEIDA – Nós acreditamos que continuam como legítimas as reivindicações do movimento dos caminhoneiros. Todavia, queríamos fazer pequenos reparos em relação, especialmente, ao ponto da tabela. Claro, existe a preocupação de atender a reivindicação. É um binômio das manifestações a necessidade do movimento e, por outro lado, a possibilidade do Governo em atender ou não.

Já tenho aqui vários encaminhamentos, mas só gostaria de fazer uma ressalva, que é a da preocupação em relação à questão da tabela, que não é caracterizada como uma relação trabalhista – trabalhador/empregado. Quem está



contratando são diversos agentes. Então, se você está em um ambiente, como já foi comentado aqui, da livre iniciativa, é uma relação entre privados; você está contratando o serviço numa relação trabalhador/empregado e aí está a diferença.

Então, nós acreditamos que um eventual tabelamento crie mais distorções do que soluções...

(Soa a campainha.)

O SR. ANAXIMANDRO DOUDEMENT ALMEIDA – Isso amparado no que está na nossa Constituição, que é o princípio da livre iniciativa e, no caso, da livre concorrência.

Existe uma lei também, embora não escrita, da oferta e demanda, que vai equacionar. Não tem como revogar.

Então, era essa a observação que eu gostaria de colocar.

Obrigado.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Obrigada, representante Anaximandro, da CNA.

Agora falará o Baitaca por dois minutos também, e, em seguida, o Jorge Pagliotto, que é da Coopersul de Dourados, Mato Grosso do Sul.

O SR. GILSON PEDRO PELICIONE – Bom, eu queria apenas, ainda, cumprimentar meus companheiros de Lucas do Rio Verde, o Presidente da Câmara de Vereadores, Dirceu Cosma, Júnior Bosco, e os companheiros, colegas do Mato Grosso do Sul.

Sobre essa questão, Senador Donizeti, dos ICMS estaduais, nós já temos uma agenda aberta, já em andamento, com o Governador Pedro Taques e a Secretaria de Fazenda do Estado do Mato Grosso. É uma coisa que também não vai acontecer da noite para o dia, porque ele precisa achar outra fonte de receita para fazer essa compensação, devido à situação financeira em que se encontra o caixa do Governo do Estado.

Mas acredito que vamos avançar nesse ponto também. Porém, seria importante que se reunissem todos para que falassem a mesma linguagem, para que todos os Estados fossem igualitários, até para que não tirem caminhões de um Estado onde se abastece mais barato e busquem o frete no nosso Estado, não abastecendo com um litro de combustível no nosso Estado. Com isso nós perdemos muito, a economia do Estado perde muito.

A outra questão. Numa próxima audiência pública, eu ainda sugeriria que essa audiência pública contasse com representantes da ANTT, do Denatran e do DNIT, porque nessa reunião do dia 10 surgiram mais cem reivindicações...

(Soa a campainha.)

O SR. GILSON PEDRO PELICIONE – ... que são de competência desses órgãos, como cronotacógrafos, autorização especial de trânsito e tantas outras, que são de responsabilidade desses órgãos. Então, isso é uma coisa interessante.

A questão também de uma convenção entre prestador de serviço e tomador de serviço eu acho que é muitíssimo importante, mas nós tivemos uma experiência no Estado – precisamos ampliar esse diálogo –: o tomador de serviço,



à margem, nos recebeu, fomos muito bem recebidos, mas me parece que outras *tradings* não têm esse interesse de sentar e fazer essa negociação, até porque não é o prestador de serviço que põe o preço do frete, é apenas o tomador de serviço. Então, eles não têm muito interesse porque eles não sentam em uma mesa de negociação. É a livre concorrência. Então, nós poderíamos fazer isso, mas que houvesse um esforço de um terceiro, que poderia ser o Governo, para fazer essa convenção e fazer um acerto de frete mínimo que fosse respeitado. Isso também é bom para nós.

E quero avisar apenas, sobre a questão da paralisação até o dia 26, Senador Moka, que até o dia 26 essa tabela não vai estar 100% pronta. O prazo que pedimos, que está aqui, e nós respeitamos, é de 45 dias a partir do dia 10 para tabela, mas as outras demandas, sim, não podem esperar 45 dias. Então, eu aviso, Laudemir, agradeço a sua atenção, peço que leve ao Ministro e, se for o caso, à Presidente da República que, sem essas reivindicações, serão retomados, sim, os bloqueios das rodovias.

E nós não estamos aceitando infiltrados dentro do nosso movimento com interesses políticos. Nós não abrimos espaço para palanque político dentro das nossas manifestações. Nós não queremos desviar o foco, porque quem paga essas contas somos nós. Quanto ao movimento político que está acontecendo, que se fala em todo o País que ocorrerá dia 15, todos os caminhoneiros estão liberados como pessoas, como pessoa física, para participar, é um direito que eles têm. Agora, não há nenhuma orientação do movimento dos caminhoneiros em nenhum ponto do País.

Obrigado a todos.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Muito obrigada, Baitaca.

Agora, encerrada a parte dos depoentes sobre essa matéria, Jorge Pagliotto, que é da Coopersul.

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) – Senadora Ana Amélia, Sr. Baitaca, você concorda que houve um compromisso com o dia 26...

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Sim, ele deixou claro...

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) – É porque eu afirmei ao Senador Caiado e eu queria...

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Ele deixou claro isso. Se até lá não for cumprido, aí entram os não autorizados ou outros. Eu quero fazer uma referência aqui a uma informação.

Com a palavra o Jorge Pagliotto.

O SR. JORGE A. PAGLIOTTO DE SOUZA – Bom dia a todos. Queria cumprimentar a Senadora Ana Amélia e todos os Senadores aqui presentes.

Não vou me estender. Como o Baitaca já falou, nós estamos no meio do movimento. Ele não acabou. Os Senadores estão todos preocupados com isso.



O que ocorre, e nós estamos aqui fazendo um pedido, é que não é divulgado claramente. Até o Senador falou, alguém falou: "Ah, já foram atendidos 90%, e agora falaram que dia 15 iria fechar". O que os caminhoneiros querem, nós do movimento queremos, é que haja data para os cumprimentos, ou seja, vai ter 12 meses de carência do BNDES? Sim. Mas a partir de qual mês?

Nós sabemos que tem, sim, o prazo, como o Senador Moka falou, do dia 26. Isso nós entendemos que foi formado para ver como é que se vai fazer, mas nós não temos o prazo de quando vão acontecer as coisas. Por isso está havendo essa dúvida. Como o Senador falou, parece que o Governo está querendo embarrigar, e isso está causando uma dúvida muito grande até mesmo na população. Nós, do movimento, pedimos isto ao Governo: que dê data concreta para que as coisas aconteçam, porque senão os movimentos vão voltar e vão voltar, senhores, às vezes, nem trancando estrada, mas com caminhões parados mesmo na beira das rodovias.

É só isso, Senadora.

Muito obrigado.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Obrigada, Pagliotto.

Agora passo a palavra ao Secretário Laudemir, lembrando apenas à Comissão que, tão logo seja encerrada esta reunião, abriremos uma reunião deliberativa para apreciar alguns requerimentos relevantes. Então, eu peço o apoio dos Srs. Senadores.

Eu queria também lembrar, sobre essa questão do ICMS, que foi tão bem abordada aqui, caro Cavol, caro Jorge, o seguinte: o Senado, desde 2013, vem discutindo a unificação das alíquotas do ICMS dentro da discussão ampla de acabar com a guerra fiscal. Não há ainda votação marcada. O Senador Luiz Henrique está dentro desse processo que envolve questões mais complexas nessa matéria. Então, nós temos que aguardar também isso, porque seria, digamos, uma decisão isolada em relação a um conjunto de matérias que, junto com o Confaz, Ministério da Fazenda, vêm sendo discutidas. O Senador Luiz Henrique aqui é o relator e ele está fazendo um trabalho muito intenso. Em maio haverá uma nova reunião, Senador Donizeti, para discutir essa possibilidade da unificação das alíquotas do ICMS no bojo de outras providências para acabar com a guerra fiscal.

Com a palavra o Secretário Laudemir Müller.

O SR. LAUDEMIR ANDRÉ MÜLLER – Obrigado, Senadora.

Primeiro, eu queria agradecer, parabenizar, dizer da nossa satisfação de estar participando mais uma vez deste diálogo aqui. Se não me engano, é o segundo debate aqui no Senado esta semana sobre este tema. Acho que os encaminhamentos, a despeito da autonomia do Senado Federal, são encaminhamentos muito bons, que ajudam na solução conjuntural e estrutural. É muito importante, Senadora – e eu queria frisar isso –, para o Governo e para os caminhoneiros, o envolvimento direto, como vem acontecendo, do Senado Federal, enfim, dos Senadores que conhecem o tema, que têm uma relação com



os caminhoneiros e estão acompanhando isso. Então, queria dizer que o Governo valoriza muito isso, e eu acho que são importantes esses encaminhamentos, o envolvimento do Senado Federal e o acompanhamento que faz da questão. Primeiro, eu queria registrar isso.

O segundo ponto é que temos temas muito concretos aqui colocados. Um deles – fez-se referência aqui a isso – é que, pelo mesmo motivo que o Baitaca colocou aqui, neste momento o Governo Federal não tem condição de mexer de forma profunda na questão tributária sobre os combustíveis. Não há como fazer isso neste momento. Isso é muito claro para nós. Agora, o que é fundamental é que nós entendamos que há, sim, um problema de rentabilidade no setor, e a rentabilidade do setor tem que ser reequilibrada, o que passa por vários pontos, pontos que estão todos colocados, e nós estamos trabalhando sobre esses pontos. Tem que ficar bastante claro, não pode haver nenhuma dúvida, que o Governo Federal está absolutamente comprometido, da Presidenta até todos os seus servidores da Polícia Rodoviária Federal, que têm feito um trabalho importante, exemplar, na condução desse processo, a ANTT, enfim, todos os que estão participando desses três grupos de trabalho, com o encaminhamento das questões importantes, conjunturais e estruturais.

Então, têm de ficar muito claros os seguintes pontos:

1 - a lei já foi sancionada e nós estamos trabalhando conjuntamente na regulamentação – e há grupo e há data para isso;

2 - o tema do refinanciamento já está decidido e vai entrar em operação nos próximos dias;

3 - a tabela.

Aí tem que ficar muito claro o seguinte: nós não estamos trabalhando com tabelamento de preço na economia, nós não vamos nos meter, nos inserir numa relação entre privados, fazendo regulamentação, a não ser que haja um entendimento do Senado, do Congresso, que legisla sobre isso – mas a legislação que nós temos hoje é essa. Agora, nós achamos importante – e esse é o convite que os caminhoneiros fizeram, acordados com o setor – que o Governo possa acompanhar e estimular esse reequilíbrio, esse alinhamento de preços no setor. É isso o que está sendo feito, e espero que haja uma proposta já nessa data sinalizada.

Então, queria dizer que nós estamos comprometidos, não só o Governo, mas o Senado, os trabalhadores, os órgãos de Governo, em especial os embarcadores e os caminhoneiros, estão todos envolvidos num trabalho coletivo de buscar uma solução imediata, de médio e de longo prazo, e há data para tudo, e há compromisso para tudo, e está tudo claro. Nós estamos alinhados e todos os nossos compromissos também, assim como o Senador colocou aqui, nós, do Governo Federal, também temos palavra, a Presidente também tem palavra, e nós estamos cumprindo todas as nossas palavras nesse acordo. E tudo tem prazo, e tudo tem data, e eu acho que é importante que a gente siga, porque as soluções dependem, em grande medida, do Governo Federal, mas também dependem, em grande medida, do conjunto da sociedade e dos atores envolvidos.



Então, eu queria agradecer e, mais uma vez aqui, falar da nossa disposição para o diálogo, para esses e para outros que o Senado Federal queira fazer, e também da importância de o Senado Federal acompanhar as negociações, enfim, conjunturais e estruturais que nós estamos conduzindo no Governo junto com os caminhoneiros e os embarcadores.

Muito obrigado.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) – Presidente.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Obrigada, Secretário. Eu gostaria até de manifestar a V. Ex^a, e V. Ex^a transmita ao Ministro Miguel Rossetto, que esta Comissão ficaria honrada com a presença dele também aqui, no momento oportuno, especialmente quando esta agenda estiver encerrada.

Com a palavra, o Senador Ronaldo Caiado.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) – Para encerrar mesmo, Presidente. Dentro da pauta apresentada, repito, não vi realmente nenhuma referência ao PIS e à Cofins.

E quero dizer que sou apoiador do restante, com exceção de tabelamento, de triste memória, triste memória.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – O Senador Blairo justificou todos os aspectos.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) – Olha, Presidente, se realmente nós votarmos nessa tese, está certo?, venezuelana vai ser difícil nós levarmos o Brasil a bom termo. Tabelamento? Criar tabela de novo, tablita de novo? Não, pelo amor de Deus, acho que nós já superamos essa fase.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Senador...

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) – Quanto a esse prazo específico, aí, eu, sinceramente, tenho minhas preocupações, e enormes. Acho que aqui é uma Casa que é a maior instância do Legislativo brasileiro e nós temos que refletir sobre tablita neste momento, porque isso aí pode nos levar a uma situação em que, amanhã, o Governo ache que pode tabelar preço de arroz, de feijão, de milho, enfim. Aí, a partir daí, vai ser algo, vai ser aquilo que nós já experimentamos a tão curto prazo. Talvez os jovens de 30 anos de idade não se lembrem disso, mas, nós, que já estamos na outra geração, já vivemos isso.

Então, eu acho que não é por aí o caminho da economia brasileira.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Senador Ronaldo Caiado, o Senador Blairo Maggi deu aqui uma argumentação, uma fundamentação jurídica, manifestação do Supremo Tribunal Federal, manifestação também de toda ordem em relação a essa matéria e à polêmica estabelecida, dizendo que não há mesmo, digamos, uma solução feita.

Senador Moka.



O SR. WALDEMAR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) – Deixe-me só... Eu ouvi os caminhoneiros. Então, é que às vezes...

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – A palavra.

O SR. WALDEMAR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) – O que eu ouvi e para mim ficou claro é o seguinte, o que eles reivindicam é o seguinte: o sujeito faz um frete de São Paulo a Fortaleza – isso eu vi – com o custo desse frete de R\$9.000,00. Aí, na volta, ele tem que aceitar um frete, para a mesma distância, de R\$4.500,00, que não paga o custo do combustível. Aí está se falando...

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – O frete de retorno?

O SR. WALDEMAR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) – O frete de retorno ou um frete... O que eles dizem é o seguinte: que o Governo, para autorizar esse frete, tem como se fosse um certificado, um conhecimento e talvez uma demonstração de custo por quilometragem, por tudo. Talvez pudesse dar a condição de se dizer que, por menos do que isso, não se pode emitir nota de frete. É o que eu ouvi.

Eu entendo, concordo em número, que, como disse, já enfrentei essa discussão com o pessoal do Mato Grosso do Sul, tabelamento não existe. Agora, ter um referencial de custo básico,...

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Uma planilha.

O SR. WALDEMAR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) – ... pois, abaixo disso, o caminhoneiro está trabalhando com prejuízo. Aí eu acho que seria não para vigorar como tablita, como disse o Senador Ronaldo Caiado, mas como ajuda, para que se possa, pelo menos, nortear essa questão. Foi o que eu depreendi.

A SR^a PRESIDENTE (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) – Eu queria...

O SR. WALDEMAR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) – Agora, eu estou longe, Sr^a Presidente, de ser um especialista. Tudo o que eu estou falando eu aprendi ou com o Cláudio, ou com o Xavier, ou com o Russo, que está aqui. Foram eles que me colocaram isso, e eu rapidamente tive que estudar e ver tudo.

Agora, a minha boa vontade e a minha determinação são de fazer com que esse movimento termine de forma real, que nós possamos, realmente, liberar as estradas e o caminhoneiro tenha uma justa remuneração.

Como médico, eu fico devendo à Jacqueline em relação a umas colocações que ela fez. Só que, Jacqueline, nós vamos discutir, sim, a questão da saúde do caminhoneiro. Eu tenho muita preocupação com isso. Você tem muito razão em muitas colocações que faz. Chega, às vezes, a ser desumano: um caminhoneiro, para pagar a prestação dele, tem de realmente varar a noite. Eles falam em engolir a lua. É real isso, sem falar em outras coisas mais sérias.

Muito obrigado.

**A SR^a PRESIDENTE** (Ana Amélia. Bloco Apoio Governo/PP - RS) –

Eu agradeço ao Senador Moka. Eu agradeço a todos os Senadores presentes: o Senador Acir Gurgacz, que é o nosso Vice-Presidente e esteve aqui; o Senador Dário Berger; o Senador Lasier Martins; o Senador Donizeti Nogueira; o Senador Luiz Henrique; o Senador Flexa Ribeiro; o Senador Moka; o Senador Blairo; o Senador Ronaldo Caiado – esses três últimos foram os autores do requerimento para esta audiência –; e o Senador José Medeiros.

Eu queria agradecer também, de modo muito especial, ao Secretário-Executivo da Secretaria-Geral da Presidência da República, Laudemir Müller, representante aqui do Ministro Miguel Rossetto; ao Coordenador de Assuntos Estratégicos da Confederação de Agricultura e Pecuária do Brasil, Anaximandro Almeida; ao Presidente da OCB, Márcio Freitas; ao Presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Mato Grosso do Sul, Cláudio Cavol; à Jacqueline Carrijo, auditora fiscal do trabalho do Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais do Trabalho; ao Gilson Pedro Pelicione, nosso Baitaca, representante dos caminhoneiros do Estado de Mato Grosso; e também ao Jorge Pagliotto, que é da Coopersul, Cooperativa de Apoio dos Transportadores Rodoviários de Mato Grosso do Sul. Foram convidados também Gelson Pavoni, Diretor do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística de Mato Grosso do Sul; e Éder Dal'Lago, Presidente da Federação dos Caminhoneiros Autônomos dos Estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina. O Gelson, como explicou aqui o Cláudio Cavol, estava envolvido, em Paulínia, com o roubo de dois caminhões de transportadores de combustíveis. Então, essa foi a justificativa que foi dada dele. Não recebemos a do Éder.

Renovo o que foi definido na Comissão com apoio dos Srs. Senadores: ficam os Senadores Blairo Maggi e Waldemir Moka como representantes legais, políticos e legítimos desta Comissão junto ao Ministro Miguel Rossetto ou ao representante de todas as comissões ou comitês de negociações até o dia 26, que é o prazo que temos para definição e aceitação. Mas quero lembrar algo aos senhores para que nós, nas vésperas do que for acontecer, não tenhamos nenhuma surpresa sobre isso. O *Jornal do Comércio*, do Rio Grande do Sul, na data de hoje, escreve o seguinte:

Caminhoneiros que estavam em greve até a semana passada podem voltar com os bloqueios nas estradas nesta sexta-feira (13) a partir da meia noite. Os trabalhadores estariam conversando por WhatsApp e tentando mobilizar grupos na região Sul do País, sobretudo no interior de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul. A categoria parece ter se dividido: uma parte acredita que o obtido até o momento é satisfatório; a outra quer insistir no pedido de redução do preço do óleo diesel e quer ainda crédito subsidiado para custeio.



Essa pauta está colocada.
Eu queria agradecer mais uma vez.
Está encerrada esta audiência pública, com os nossos
agradecimentos a todos. Muito obrigada.
Eu queria pedir aos Srs. Senadores que continuemos para a reunião
deliberativa, que será bem rápida, pois será só para a análise de requerimentos.

(Iniciada às 8 horas e 8 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 30 minutos.)