



O SR. PRESIDENTE (Delcídio do Amaral. Bloco/PT – MS) – Declaro aberta a 67^a Reunião Extraordinária da Comissão de Assuntos Econômicos, da 1^a Sessão Legislativa Ordinária, da 54^a Legislatura.

Assunto / Finalidade:

Instruir o Projeto de Lei do Senado nº 406, de 2008, que *altera a Lei nº 8.630, de 1993, para revigorar a cobrança do Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (AITP), e dá outras providências.*

Requerimentos de criação:

- RQE nº 00020/2010 de 11/05/2010, Senador Flexa Ribeiro;
- RQE nº 00064/2011 de 30/08/2011, Senador Flexa Ribeiro;
- RQE nº 00067/2011 de 11/10/2011, Senador Flexa Ribeiro.

Reunião destinada a instruir a seguinte matéria:

- PLS nº 00406/2008, da Senadora Ada Mello.

Convidados:

1. Sr. Mário Lima Júnior (representando o Ex^{mo} Sr. José Leônidas de Menezes, Ministro-Chefe da Secretaria de Portos), Secretário-Executivo da Secretaria de Portos (SEP);

2. Sr. Robson Braga de Andrade, Presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), que será representado pelo Sr. Wilien Montelli, Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP);

3. Sr. Eduardo Lírio Guterra, Presidente da Federação Nacional dos Portuários;

4. Sr. Sérgio Paulo Perrucci de Aquino, Presidente do Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Santos, que será representado pelo Sr. Antonio de Freitas Ferreira;

5. Sr. Wilien Montelli, Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), que eu já disse que representa também o Sr. Robson Braga de Andrade;

6. Sr. Jader Brandes Neves, Sócio-Gerente da Empresa Stella Maris Operações Portuárias Ltda., que não pôde estar presente.

Os convidados já se encontram na Secretaria da Comissão.

Peço à Secretaria que os conduza ao plenário.

De acordo com o art. 94, §§ 2º e 3º, do Regimento Interno do Senado Federal, a Presidência adotará as seguintes normas:

- os convidados farão suas exposições e, em seguida, abriremos a fase de interpelação pelos Senadores e Senadoras inscritos;

- a palavra aos Senadores e Senadoras será concedida na ordem de inscrição;

- os interpellantes dispõem de três minutos, assegurado igual prazo para resposta do interpelado.



Portanto, eu solicito à Mesa que traga aqui os convidados, para começarmos, de imediato, esta audiência pública, Senador Lobão, por causa da Ponta da Madeira, do Porto de Itaqui.

O SR. INÁCIO ARRUDA (Bloco/PCdoB – CE) – Sr. Presidente, só para registrar a eficiência e velocidade da condução dos trabalhos de V. Ex^a.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio do Amaral. Bloco/PT – MS) – Muito obrigado, Senador Inácio Arruda.

O SR. INÁCIO ARRUDA (Bloco/PCdoB – CE) – Fiz um esforço para sair...

O SR. PRESIDENTE (Delcídio do Amaral. Bloco/PT – MS) – V. Ex^a fez falta hoje aqui. Teríamos sido mais ágeis.

O SR. INÁCIO ARRUDA (Bloco/PCdoB – CE) – Fiz um esforço muito grande para abandonar outras atribuições, e correndo, e ouvindo V. Ex^a, e dizendo: está muito acelerado. Não vai dar tempo. Mas o *ad hoc* que V. Ex^a nomeou cumpriu, com muita galhardia, a posição de defender os interesses do nosso País.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio do Amaral. Bloco/PT – MS) – E seguindo especialmente o relatório de V. Ex^a, em virtude do qual o parabenizo por sua competência, Senador Inácio Arruda.

E nós vamos iniciar aqui a nossa audiência pública, registrando que o Senador Flexa Ribeiro, que é o autor do requerimento, não está aqui presente, porque ele não conseguiu pegar o avião de Belém para Brasília. Portanto, ele não está presente aqui, e estou apresentando a justificativa.

Passo a palavra ao Ex^{mo} Sr. Mário Lima Júnior, Secretário-Executivo da Secretaria de Portos (SEP), representando o Ex^{mo} Sr. José Leônidas de Menezes, Ministro-Chefe da Secretaria de Portos.

Com a palavra o Sr. Mário Lima Júnior.

O SR. MÁRIO LIMA JÚNIOR – Senador Delcídio do Amaral, meus cumprimentos a V. Ex^a e aos demais Senadores e Senadoras, às senhoras e aos senhores.

É uma satisfação estar aqui presente nesta Comissão para tratar de um assunto relevante para o meio portuário brasileiro.

A questão do AITP (Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso) é um assunto importante, e milhares de portuários estão ainda pendentes nessa questão que vem ainda do ano de 1993, quando da promulgação da Lei nº 8.630, de modernização dos portos.

Há hoje, no Brasil, cerca de 26 mil portuários avulsos que fazem operação nos portos brasileiros, entenda-se operação de convés de navio, de costado, operação de pátio, de manuseio de mercadorias executado por essa classe de avulsa organizada nos seus sindicatos, nos órgãos gestores de mão de obra em cada porto.



Desse total, cerca de 20 mil são trabalhadores registrados e cinco mil cadastrados. Só no porto de Santos, para se ter uma ideia, temos cerca de seis mil trabalhadores registrados e mais dois cadastrados. Essa forma de registrado e cadastrado é uma questão complementar acessória dentro do sistema de desempenho da classe trabalhadora nos portos brasileiros.

Vemos essa ideia do revigoramento do AITP (Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso) como bastante importante, a fim de dirimir portuários que ficaram fora desse sistema de indenização no ano de 1993 para o ano de 1994.

Vários portuários, trabalhadores se inscreveram, aguardaram a indenização. Na época, essa indenização foi processada pelo Banco do Brasil, que recebeu recurso de um fundo especificamente criado para isso, o FITP, pelo qual se pagavam as indenizações.

A razão dessa questão do AITP surgiu naturalmente, num processo de evolução da operação portuária brasileira no caminho da modernização.

Foi nessa época, no ano de 93, que houve a grande mudança do sistema portuário brasileiro, em que as companhias docas saíram da administração direta da operação portuária e passaram a ser administradores do condomínio portuário, digamos assim.

Os ternos portuários que componham essas operações em convés de navios que trabalhavam com sacarias, com cargas avulsas, passaram a utilizar, cada vez de uma forma mais intensa, o container, e isso modificou a forma de operação, provocou uma redução dos ternos portuários, ao mesmo tempo em que os custos também passaram a ficar melhor adequados, em função da nova realidade, até de competição entre terminais de uso privativo e portos públicos convencionais, na forma da lei.

De forma que vemos com bastante interesse o desenlace desse processo e vemos como positiva a iniciativa realmente de indenização merecida pelo trabalhador que não foi contemplado nessa época pelo sistema de indenização.

Portanto, encerro aqui minhas palavras e estou à disposição para colaborar com esse processo.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio do Amaral. Bloco/PT – MS) – Muito obrigado, Dr. Mário Lima Júnior, pela objetividade.

Passo a palavra para o Sr. Eduardo Lírio Guterra, presidente da Federação Nacional dos Portuários.

Quero apenas registrar que o Sr. Jader Brandes Neves está aqui presente, sócio gerente da empresa Stella Maris Operações Portuárias Ltda. Realmente, até agora não chegou à Comissão de Assuntos Econômicos...

Sim, está presente. Estou registrando porque tínhamos falado que V. S^a não estaria presente, mas, na verdade, quem não está presente é o Sr.



Antonio de Freitas Ferreira, representando o Sr. Sérgio Paulo Perrucci de Aquino, presidente do Conselho da Autoridade Portuária do Porto de Santos.

Portanto, passo a palavra agora ao Sr. Eduardo Lírio Guterra, presidente da Federação Nacional dos Portuários.

O SR. EDUARDO LÍRIO GUTERRA – Bom-dia a todos!

Sr. Presidente, Srs. Senadores, Senadoras, colegas da Mesa, Dr. Mantelli, Dr. Mário Lima, primeiro, quero colocar nesta Casa que nós acompanhamos, no final da década de 80 e obviamente até meado da década de 90, a discussão, a aprovação e a implantação da Lei nº 8.630 e seus reflexos no setor portuário. Então, nós sabemos que, a partir da aprovação da lei, em 2003, várias medidas governamentais foram sendo implantadas no sentido de consolidar um novo modelo portuário no Brasil. E essa questão, no Brasil, é complexa porque, Senador, temos uma costa totalmente constituída de portos. Do Amazonas ao Rio Grande do Sul, temos diversos portos, com suas peculiaridades. É difícil que tenhamos ainda atingido um estágio de modernização de nossos portos que sempre perseguimos. Deixamos claro que nossa posição, a posição dos trabalhadores é que quanto mais os portos modernizados, mais geração de emprego, mais geração de renda, mais o nosso País responde às questões econômicas, mas consolidamos o modelo de interesse do povo brasileiro.

Mas a questão específica. Antes de entrar no assunto do projeto de lei, queria fazer alguns comentários a respeito do desdobramento que a lei dos portos trouxe na visão dos trabalhadores.

A primeira questão que pontuo é a gestão dos nossos portos, deixando claro que o modelo adotado pelo Brasil hoje é copiado dos portos europeus. Lembro-me de que uma comissão formada por Senadores e Deputados, por ocasião da Lei nº 8.630, foi à Europa, aos Estados Unidos buscar um consenso do que deveria ser os portos no Brasil, e trouxe este modelo que é praticamente semelhante aos portos mais modernos do mundo, em que o Estado administra o patrimônio e a operação é privada. Então, toda operação em nossos portos hoje é privada. E obviamente que a lei trouxe esse modelo para cá.

Nós precisamos de gestão portuária profissional, gestão portuária moderna, o que ainda não conseguimos atingir, apesar de ter sido feito um esforço muito grande, nos últimos anos, em função da Secretaria Especial de Portos. Mas não conseguimos ainda avançar no sentido de consolidar um modelo de gestão que seja de interesse da atividade portuária, em função também do organograma que temos em nossos portos hoje. Temos portos administrados pela Secretaria Especial de Portos, temos portos administrados pelo Ministério dos Transportes, temos portos administrados pelo Governo Federal, temos portos administrados por Estados e por Municípios. E isso tem



trazido muitos problemas para nós, trabalhadores, e para o próprio sistema, em função desta diversidade de interesses que é a atividade portuária.

Juntamente com a questão da gestão da administração portuária foram criados os órgãos gestores de mão de obra. Afirmamos isso porque, às vezes, ainda vemos na imprensa alguma questão colocada como a quantidade de trabalhadores requisitados, como o papel do sindicato na atividade portuária. E eu gostaria de deixar claro que os sindicatos hoje não têm mais o controle da mão de obra. Quem tem o controle da mão de obra nos nossos portos são os órgãos gestores de mão de obra, que são administrados e geridos pela iniciativa privada.

Outra questão que gostaria de pontuar. Foram criados conselhos de autoridade portuária, que têm representação de todos os setores do porto, governos municipal, estadual, federal, empresários e trabalhadores, sendo que temos, dentro desse conselho de autoridade portuária, um voto por cada bloco, ou seja, como temos dois blocos de setores de empresários, os empresários têm dois votos nesse bloco.

A outra coisa importante é que a lei trouxe para os portos a chegada de novas tecnologias e a conteinerização, método revolucionário de acondicionamento de carga, que os dois somados com o aumento da produtividade provocam desemprego estrutural. E isso vem acontecendo nos nossos portos, a partir de 1993, principalmente com os arrendamentos dos terminais à iniciativa privada. Essa é uma questão que se relaciona com o que o Dr. Mário Lima disse. Tínhamos, no final da década de 80, início da década de noventa, aproximadamente sessenta mil trabalhadores avulsos, e hoje temos um número aproximado de 26 mil, como disse o Dr. Mário Lima.

Para essa questão da justiça social, esta Casa aprovou, em 1995, a adoção da Convenção 137, que protege os trabalhadores contra o desemprego estrutural, contra a conteinerização, contra a chegada de novas tecnologias. Convenção esta que foi adotada em função de se ter percebido que essas políticas eram necessárias e foram implantadas nos portos modernos, quer dizer, programas de proteção individual aos trabalhadores, que fala em um conjunto de medidas. Que é o emprego permanente para esses trabalhadores em função do desemprego estrutural; antecipação de aposentadoria e programa de incentivo ao desligamento. Esses foram alguns itens que nortearam para que, na Lei 8.630, tivesse o AITP – Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário.

Colocando a posição dos trabalhadores com relação a esse projeto de lei, nós somos favoráveis para que se faça justiça. Apesar de o sistema portuário brasileiro ter avançado bastante, especificamente nos últimos tempos, nós não podemos nos posicionar contra esse projeto. Nós somos favoráveis à aprovação desse projeto, até porque, na Exposição de Motivos da própria Senadora, ela expõe claro uma posição do Banco do Brasil com relação ao que



foi arrecadado para que se desse cobertura a essa questão. E os trabalhadores que foram inscritos, esse Fundo foi insuficiente para cobrir as despesas com o objetivo que foi postado na lei.

Essas são as nossas observações, já agradecendo ao Presidente, aos demais Senadores e Senadoras a oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – Muito obrigado, Sr. Eduardo Lírio Guterra.

Passo a palavra, agora, para o Sr. Wilien Montelli, Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários e representante, nessa audiência, do Sr. Robson Braga de Andrade, Presidente da CNI.

Com a palavra Wilien Monteli.

O SR. WILIEN MONTELLI – Sr. Senador Delcídio do Amaral, Dr. Mário Lima Júnior, companheiro Eduardo Guterra, companheiro Jader Brandes Neves, estou representando com muita honra o Presidente da CNI, o Dr. Robson Braga de Andrade e a minha própria entidade que é a Associação Brasileira de Terminais Portuários.

Como eu e o Guterra participamos da elaboração 8,630. Quero dizer para esta Casa que este é um importante momento para buscar uma solução que o setor portuário está a merecer. Está faltando é o empenho, aquela velha história que dizem que aqui no Brasil as leis não pegam. A Lei dos Portos, uma lei moderna, amplamente discutida nesta Casa por três anos, ela contém todos os mecanismos necessários para o desenvolvimento do sistema portuário e para a solução das questões trabalhistas. O que está faltando é uma responsabilidade maior, uma atuação da sociedade como um todo, inclusive desta Casa, que tem o dever de fiscalizar a implementação das leis.

Então, quero só lembrar que, na época em que foi muito discutido, quem viveu aquela época aqui no Congresso Nacional, havia verdadeiros movimentos dos trabalhadores, do setor empresarial, mas foi um momento, diria, no meu entendimento, foi a lei mais discutida neste Congresso Nacional. Por isso ela tem os parâmetros todos para resolver essa questão portuária.

O setor empresarial formou um grupo, em 1991. Nós fomos visitar os principais portos da Europa e dos Estados Unidos. E estivemos na OIT – Organização Internacional do Trabalho.

Foi o setor empresarial que desarquivou desta Casa a recomendação da OIT, que foi aprovada só anos depois, porque ela estabelece, embora seja uma Resolução de 1993, as condições para resolver essas questões que os novos processos de carga e descarga acarretam.

Então, não podemos nos dar ao direito de não aprendermos com a experiência. Na nossa visão, e vou tentar mostrar isso, Senador, o AITP foi uma péssima experiência.

Pediria o primeiro slide.



Então, a base toda que regula, vamos dizer, as normas referentes às repercussões sociais dos novos métodos de processamento de cargas do portos é a Lei nº 1630, que é baseada exatamente na Convenção nº 137/145, da OIT, aprovadas pelo Decreto Legislativo de 29, e pelo Decreto Legislativo, nº 1574, de 95.

Embora, hoje, haja coisa muito superadas nessa Convenção e recomendação, ainda há coisas que podemos aplicar e que aqui no País não foi aplicado.

Próximo, por favor.

Bom, a Lei de 93, com a melhor das intenções, a mesma intenção com que esta Casa estabelece e discute esse projeto, criou-se o adicional do trabalhador portuário, mediante a cobrança de valores sobre granel sólido, o granel líquido, carga geral.

Muito bem, isso daí, no cálculo da época, daria uma indenização para o trabalhador avulso, que quisesse optar pela sua saída, de algo em torno de 14 mil dólares. Quem fosse quitar matrícula e criar uma empresa operadora portuária, como é o caso da empresa do Sr. Jader, receberia um complemento de mais 3.452 dólares.

Pois bem, próximo.

Então, aí nós tivemos esse resultado, que a sociedade pagou essa conta. Pagou 193 milhões; rendeu nas aplicações 67 mil; pagou de indenizações 237 milhões. Do patrimônio, sobrou um saldo de 24 mil e tem no Banco do Brasil, e esses dados não estão atualizados. Tem um saldo de reclamatórias pendentes de 75 mil e déficit de 50 mil.

Os valores, hoje, são superiores a isso. Estamos com dificuldade de apurar. E aí vem o primeiro requerimento, Senador Delcídio, de solicitar o gerente do Banco do Brasil, que era o gestor na época desse fundo, para trazer as informações mais atualizadas, bem como o Gempo, Grupo Executivo para Modernização Portuária, que também administrava esse fundo, para trazer e completar esses dados, porque só vendo o que ocorreu para a gente tomar as maiores decisões que o caso requer.

A próxima, por favor.

Quero mostrar três exemplos das distorções e de verdadeiros estelionatos que ocorreram. O porto de Belém, os senhores vejam, tinha registrados 1.740 trabalhadores. Foram indenizados 866. Valor da indenização: 21,908 milhões.

Maceió. Havia 1.465, só que foram indenizados 3.245. Praticamente, o dobro, onde foram investidos ou gastos 50 milhões de reais. Claro que aqui está muito bem comprovada a falcatrua de que espertalhões é que meteram a mão nesse dinheiro, que era destinado para aos avulsos.

Santos, que era o maior porto da América do Sul, tinha 12.421. somente 420 receberam algo em torno de 9 milhões. E aqui houve uma



resistência, e os trabalhadores sabem disso. Eu tenho tido uma franqueza muito grande com eles. Os trabalhadores, as entidades na época resistiram à criação dos órgomos e à indenização.

Santos é o exemplo. Tinha o maior número de trabalhadores. Muitos queriam e os sindicatos orientavam no sentido de não orientarem por esse fundo.

A próxima, por favor.

Bom, o que nós fizemos de 93 para cá. E nós, estou falando em nome das entidades empresariais e das três grandes federações das quais o Hugo Terra é um dos grandes líderes.

Nós atuamos em conjunto, setor empresarial e trabalhadores juntos. Ao Ministro do Trabalho, ao Ministro da Previdência Social. Foram várias reuniões que não resultou praticamente em nada.

Por quê? Por que o Ministério do Trabalho, desde 93, não cumpriu com seu papel. Não cumpriu e não vem cumprindo com a sua obrigação de tentar ajudar a resolver.

Quando ele vai à fiscalização dos portos para multar, multar o operador, multar o órgomo, esquecendo que o órgomo é um órgão gestor de mão de obra moderno, flexível, em que – e aí eu vou discordo do meu amigo Eduardo Guterra, a participação direta do trabalhador no conselho de supervisão.

E se os órgomos não estão atingindo as suas finalidades, há três culpados: o governo, que tem a sua responsabilidade, empresários e trabalhadores.

Hoje, a maioria desses órgãos está eivadas de milhares de reclamatórias. Reclamam tudo, sem esquecer que estão matando a “galinha dos ovos de ouro”. Os próprios trabalhadores, e há uma certa omissão também do setor empresarial, porque nós temos de criar gestor de mão de obra extremamente eficiente, como acontece nos modelos internacionais em que haja participação do trabalhador, em que haja participação do empresário e do Governo, através das administrações portuárias. Porque quem elege a diretoria executiva do Ogmo é o Conselho de Autoridade Portuária, é o Bloco II, que são as companhias docas, os terminais, os operadores, os armadores. E, para o Conselho, que são três, são eleitos: um representante dos exportadores e importadores, um representante dos trabalhadores e um representante dos operadores. Se não funciona, é culpa desses que estão lá, que não estão cumprindo o seu papel. E cabe ao CAP fazer essa cobrança.

Mas é que se cria uma mentalidade no País totalmente equivocada, por parte do próprio Governo, de que o CAP é meramente um órgão de assessoria, consultivo. Então, não entenderam a lei ou não querem entender a lei ou não viram como é que funcionam os CAPs no exterior. Lá, são chamados de Port Authority. Talvez, se nós tivéssemos, em vez de chamado de



CAP, chamado de Port Authority, estaríamos funcionando plenamente. Mas eu digo: a sociedade é responsável, porque o Congresso Nacional fez uma lei moderna e delegou para cada região a administração e o destino do seu porto. Se a sociedade não está assumindo, é um outro problema.

Então, neste momento, Senador, é muito importante. E eu pediria que não se terminasse esta audiência simplesmente com este depoimento, mas que houvesse uma continuidade.

A próxima, por favor.

Então, as propostas, senhores, que nós fizemos, em conjunto com as três grandes entidades dos trabalhadores, dos avulsos, dos portuários, e já apresentamos, em 2008, à Secretaria Especial de Portos, com o apoio de Antaq, Comissão Portos, Fenop, ABTP, Abratec e outras entidades. Foi um trabalho conjunto com os trabalhadores. O que estamos pedindo? É causa e efeito. Recriar um ATP é atacar o efeito e não a causa. Se não houver – como fizeram os países que avançaram nos portos, como a OIT recomenda – um levantamento oficial, que deveria ser feito pelo Ministério do Trabalho, de Ogmos, para saber quem está inscrito, quem está cadastrado, quem realmente depende da atividade portuária. Porque tem muito esperto metido ali que não depende da atividade portuária. Então, tira o trabalho daquele trabalhador avulso que realmente depende, exclusivamente, da atividade portuária.

Isso é uma questão de fiscalização. Mas parece que o Ministério do Trabalho e o Ministério Público do Trabalho só têm a intenção de multar, multar e multar, quando o papel deles seria de implementar a lei, pacificar o setor e buscar uma solução civilizada para aquele trabalhador que não tem condições mais de trabalhar.

Os próprios líderes dos trabalhadores me diziam... Aí, recordo o falecido Bebeco, grande líder dos estivadores, que sempre dizia: Monteli, 40% da nossa força de trabalho não tem condições de continuar, quer pelo estado de saúde, quer pela idade avançada. Só que você vai aposentar com o quê? Vão perder dois anos tentando se aposentar? Então, junto com as entidades dos trabalhadores, nós propusemos, para o Ministério do Trabalho, para a SEP, que houvesse um esforço, um trabalho conjunto de toda a sociedade, envolvendo um levantamento: exames médicos necessários para saber quem tem condições de continuar ou não; estabelecer um contingente adequado em cada porto; reestruturação e pleno funcionamento dos Ogmos. Aí, temos que acabar com as multas impostas pelo Ministério do Trabalho e – os trabalhadores que me perdoem – temos que racionalizar, porque não pode haver esse volume enorme de reclamações. A maioria, como vocês sabem, está perdendo, mas isso obriga o órgão a depositar para entrar com recurso. Então, aquele dinheiro, que seria para o treinamento do trabalhador, para melhorar as condições do trabalhador, vai para advogados – nada contra a minha classe, mas vai para advogados, que estão ganhando dinheiro – e vai para depósitos judiciais. Quer dizer, nós



estamos destruindo aquilo que nós devíamos, em conjunto, administrar e melhorar a cada dia.

Outra questão: qualificação dos TPAs. Hoje – a gente sempre usa uma expressão –, é claro que ainda há atividades que exigem do trabalhador o esforço braçal. Mas, hoje, é olhar os terminais de contêineres que foram licitados e ver que são terminais modernos. Ficam um pouco a dever em relação aos grandes portos internacionais, são prejudicados por outros fatores, mas hoje um trabalhador, normalmente, aperta botões; em vez de mão de obra, vai ser trabalhador de conhecimento, cada vez mais. Temos de olhar para esse futuro. Se nós queremos portos de primeiro mundo, é evidente que nós temos que ter trabalhadores de primeiro mundo.

Dimensionamento técnico das equipes. Aí tem que ser trabalho técnico. Não adianta querer colocar dez trabalhadores quando o trabalho exige quatro.

Mecanismos para aposentadoria dos TPAs: aí entra de novo o governo.

Forma e garantias de remuneração do trabalhador: remuneração contínua.

Modalidades de contratação de trabalhadores portuários com vínculo empregatício, que há sempre forte resistência.

Tudo isso é possível buscar, mas tem que começar e envolver...

E aí eu faria o requerimento de que fossem convidados... A Secretaria Especial de Portos já está aqui, mas chamaria o Ministério do Trabalho na pessoa do seu ministro ou de quem responder lá por essa área, o Ministério da Previdência Social para nos ajudar e já mostraram boa vontade. Nós começamos um trabalho na SEP em que o representante do Ministério da Previdência se fazia representar, só que o Ministério do Trabalho nunca foi, se negou. Então, não contribuiu, foi extinto o grupo de trabalho. Foi uma pena. Mas eu acho que essa Casa tem condições de retomar isto, já que esse projeto vai tramitar. Quem sabe se criaria uma comissão especial envolvendo todos os setores para, efetivamente, buscar uma solução, senão nós vamos voltar aqui ano que vem discutindo outro PL. E outra: o AITPs, senhoras e senhores, vai servir para quê? Como nós vimos a história: o cidadão vai lá, se entusiasma, recebe R\$50 mil, daí a três, seis meses ele já gastou o dinheiro, volta para o órgão batendo para ter trabalho.

Vamos ter que pensar em algo mais racional, mais humano, para que o trabalhador possa se aposentar com um valor digno, que ele mereça, e eu digo: não é difícil buscar essa solução, isso é investimento da sociedade, seja do governo, seja do setor empresarial, mas desde que seja uma coisa séria, clara, objetiva e olhando para o todo. Querer falar, criar só AITP é olhar só para a árvore e não olhar para a floresta.

Eu acho que agora termina.



Bom, então, senador, lhe agradeço. Nossa apelo, nosso pedido de convocar essas entidades e de fazer um trabalho para buscar uma solução definitiva que o Brasil merece e os portos precisam disso, porque nós estamos num excelente momento, o País tem tudo para crescer sua economia, e a grande porta do desenvolvimento, como V. Ex^a sabe, é o comércio internacional.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio do Amaral. Bloco/PT – MS) – Muito obrigado, Sr. Wilien Montelli, Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários e representando também Dr. Robson Braga de Andrade, Presidente da CNI.

E eu passo agora a palavra para o Sr. Jader Brandes Neves, sócio- gerente da empresa Stella Maris Operações Portuárias Ltda.

O SR. JADER BRANDES NEVES – Bom dia, cidadãos da Mesa, Senadores, senhoras e senhores, o Sr. Wilien Montelli foi muito convincente nas palavras dele, defendendo os trabalhadores que ainda estão trabalhando. Concordo plenamente com ele, mas nós precisamos também nos lembrar daqueles trabalhadores que foram enganados pela Lei 8.630, no art. 60, e que hoje estão desamparados e nem sequer têm perspectiva de aposentadoria, porque confiaram numa lei madrasta que atirou o trabalhador na mais negra miséria.

Nós, de acordo com a análise da matéria, o relator, o Senador Gurgacz, é favorável à recriação da AITP. Nós já lutamos em todas as esferas, esgotamos todos os argumentos, não temos mais condições de lutar na esfera governamental, que criou a Lei 8.630 dentro deste Senado. Então, a Senadora Ana Amélia foi feliz em propor a única saída para que sejamos pagos na indenização suplementar. Somos 13,5 mil trabalhadores em todo o Brasil que cancelamos a matrícula. 12 mil e poucos trabalhadores receberam a indenização, somente 1,5 mil trabalhadores e ex-trabalhadores receberam a suplementar.

É preciso que se tome uma atitude com relação a esses trabalhadores que se encontram hoje numa situação difícil, com uma idade avançada, fora do mercado de trabalho, porque só sabiam trabalhar no porto. Foram iludidos, como já disse, com a lei, que pagou, na época, em 1996, em outubro de 96, R\$17.750 e prometeu, na época, uma indenização de R\$4.500, mas teriam que montar uma empresa. Foi montada com mil e um sacrifícios, porque a gente aproveitou guarda-livros portuário, que saíram na indenização, e saíram bem, porque receberam quase R\$200 mil, porque eles eram empregados vinculados ao porto. Então, pelo menos, eles nos ajudaram. Advogado, com o setor jurídico da empresa; também um ex-portuário, que fez parte da diretoria, o Sr. Guterra conhece bem ele, o Dr. Peninha, popular Peninha, Wilson de Paula. A gente trabalhava junto, e ele abraçou a causa e não nos cobra para trabalhar no setor jurídico.



O que está acontecendo agora, com esses trabalhadores que foram desamparados? Além de não terem, como já disse, o emprego, estão na mais negra miséria, muitos não têm nem como se aposentar; ainda estão pagando para tentar receber a indenização. Temos inúmeras despesas com escritório, luz, água e diversas viagens para Brasília. Tudo isso gerou uma despesa imensa, estamos pagando para receber.

Para nós, a situação mais favorável é o Projeto de Lei nº 406, de 2008, da Senadora Ana Amélia. A gente acredita que é a única maneira de receber essa indenização suplementar, mas não acredito que se possa, saindo desse projeto de lei, receber.

O Banco do Brasil, em 21 de novembro de 2001, tinha 200 milhões, que eram do trabalhador portuário avulso. Daria, na época, para pagar as indenizações, somavam pouco mais de 300 milhões, daria para pagar. Essa verba foi recolhida ao Ministério da Fazenda, dizendo: "Falta de reclamantes". Até concordo, porque, desculpem, não vim para falar mal da profissão de ninguém, vim para defender os trabalhadores prejudicados de Rio Grande, mas os advogados, na época, entraram mal, cobrando essa indenização, em vez de entrar, alguns, direto no setor administrativo, entraram na justiça, e isso prejudicou todo mundo, e o dinheiro acabou sendo recolhido, dizendo assim: "Falta de reclamantes". Na realidade, o Governo tinha razão, havia falta de reclamantes, porque não entraram com um processo administrativo, só foi em 2007 que eu, lá do Rio Grande, com a Federação dos Portuários, que nos deu uma grande cobertura, embora fôssemos de outra Federação... Mas o Sr. Wilson de Paula era portuário, e o Sr. Guterra e o Sr. Renato, da Federação, abriram-nos as portas e, desde lá, têm trabalhado para que esses trabalhadores consigam ter sua dignidade preservada a partir desse Projeto de Lei nº 406.

Não tenho mais nada a falar. Só peço que as autoridades pensem não só nos trabalhadores que estão trabalhando hoje, porque estão em melhores condições que tivemos no passado, nós éramos verdadeiros escravos dentro do porto, por um salário que não dava para sustentar a família.

Eu mesmo e o vereador da minha cidade tínhamos que trabalhar no porto como escravos e completar a renda na pesca. Éramos pescadores artesanais; trabalhávamos na pesca até certa hora da noite, depois fámos para o porto para complementar a verba. Hoje, seis horas de trabalho, os trabalhadores estão ganhando... Não digo que estejam bem porque trabalhador nunca está bem, mas, certamente, estão melhores do que estávamos na época, porque a indenização pode até ter sido calculada em dólar, mas foi paga em reais e atingiu a máxima em 2001, em torno de R\$23 mil, enquanto que, nesse caso, o adicional já estaria em pouco mais de R\$6 mil. Foi isso que aconteceu.

Peço que as autoridades revisem bem isso aí para conseguirmos uma solução, porque montar empresa no porto, como nos obrigaram, não vai acontecer nunca. Não existe espaço para trabalhador dentro do porto. São os



empresários, que tomaram conta; eles mesmos, os mais ricos, eliminaram os mais pobres.

Na época, em 2000, fui procurado por operadoras portuárias pequenas, porque a gente tinha carta de operador portuário, que eles não estavam conseguindo obter, e o juro que teriam de pagar por avaria de cargas, e a gente recebendo, teria condições de pagar. Então, a gente formaria uma sociedade e iríamos trabalhar. Isso hoje não é viável porque as posições já estão demarcadas, muito bem demarcadas. Jamais vamos conseguir competir com esse tipo de trabalho. Empresa portuária, para nós, foi só obrigação, ilusão, para recebermos a indenização suplementar.

É só isso que tenho a dizer.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio do Amaral. Bloco/PT – MS) – Muito obrigado, Sr. Jader Brandes Neves.

Vou abrir agora a palavra aos inscritos. Depois, faço na mesma sequência e cada um responde aos prováveis questionamentos dos Senadores e, eventualmente, respondendo também àquilo que foi exposto por V. S^{as}.

Passo a palavra ao Senador José Pimentel.

O SR. JOSÉ PIMENTEL (Bloco/PT – CE) – Sr. Presidente Delcídio Amaral, nosso Senador, senhores expositores. Ouvindo os nossos expositores, podemos chegar à conclusão de que temos dois grandes temas. Um tema para aqueles que optaram pela rescisão dos contratos, que são os avulsos lá de 93, e temos hoje a nova realidade dos portos, com as novas relações de trabalho e, consequentemente, os seus desdobramentos.

Se formos tratar dos dois temas ao mesmo tempo, a gente não resolve nenhum dos dois. Então, vamos nos debruçar sobre os trabalhadores avulsos de 93, que, na época, tinham em média 40 anos de idade. Se somarmos esse período, de 93 para cá, dá 18 anos, estão com 58, 60 anos de idade. Ou seja, a ampla maioria é de homens; raramente, naquela época, havia mulheres. Hoje, já temos uma ou outra mulher nesse ramo de atividade. Mas, nas décadas de 70 e 80, no período desse grande debate, em que os portos brasileiros foram esvaziados, os estaleiros deixaram de produzir navios e nós basicamente não utilizávamos os nossos portos para grande transporte de cargas da nossa costa, ou seja, o transporte aquaviário do Brasil era mínimo, tínhamos as grandes distâncias no sistema de exportação e o sistema de cabotagem era quase inexistente.

Agora, com a reativação dos estaleiros, com essas definições dos modais de transporte, surge outra expectativa, mas, para esses de ontem, que é a grande preocupação aqui levantada e de que o projeto de lei também trata.

Sou um daqueles que entendem que deveríamos nos debruçar sobre o mecanismo que assegure a todos eles um direito ou um benefício de aposentadoria. Em vez de estarmos trabalhando sob a ótica de indenizar esse



ou aquele, nós caminhássemos no sentido de criar um fundo e, na forma de constituir esse fundo de recursos públicos, nós poderíamos discutir quem seriam os atores, desde o resgate do valor que, na época, a Justiça brasileira mandou devolver por falta, segundo os dados, de pessoas que tinham “interesse” em receber. Era um processo de dificuldade nesse período para as pessoas se habilitarem para que o Tesouro devolvesse para esse fundo, com o objetivo principal de assegurar as aposentadorias.

Hoje nós temos condições, por meio dos dados que a Previdência construiu, de identificar cada um desses trabalhadores. Nós implantamos um sistema na Previdência, quando eu fui Ministro da Previdência, que identifica, um a um, esses trabalhadores, o tempo que eles contribuíram ou não contribuíram, de maneira que nós pudéssemos, num curto espaço de tempo, ter o envolvimento do Ministério da Fazenda, do Ministério dos Portos, do Ministério do Trabalho e do Ministério da Previdência Social, com o olhar de como construímos um processo para assegurar a todos eles o benefício de aposentadoria. Não estamos aqui discutindo ainda o valor desse benefício, mas a primeira grande preocupação seria nesse sentido.

Sabemos que os sindicatos, as entidades têm cadastro, e, aí, poderíamos fazer um batimento entre o banco de dados da Previdência Social, que hoje tem, inclusive, extratos para cada um deles que se retira a partir do seu CPF, vinculados àqueles que foram correntistas do Banco do Brasil. Nós temos um cadastro via Banco do Brasil, mas, nessa situação, eu colocaria diretamente com o Ministério da Previdência aqui em Brasília, onde as coisas podemos acompanhar mais de perto.

Feito esse levantamento da situação de cada um deles, o que é que falta, qual é o montante dos recursos para fazer frente a isso? E, a partir daí, construir um desenho para que possamos assegurar esses recursos, parte dos quais vamos ter de recolher período anterior para contemplar o tempo mínimo com recurso dessa fonte e, a partir daí, garantir a aposentadoria.

Portanto, Sr. Presidente, Delcídio do Amaral, eu acho que nós deveríamos manter o projeto em pauta, solicitar, vendo a forma regimental, à Previdência Social o fornecimento de banco de dados sobre esses trabalhadores e, em seguida, ver o que está faltando nesse banco de dados e os cálculos para que possamos assegurar os benefícios previdenciários.

Eu me proponho aqui, junto à Comissão, a integrar esse grupo de trabalho, até porque é minha obrigação, em vista dos dois anos em que ali estive como Ministro da Previdência Social.

Nós implantamos todo o Cadastro Nacional de Informações Sociais sobre todos os brasileiros, a partir de 16 anos de idade, que têm CPF. Esse banco de dados foi cruzado com a Receita Federal do Brasil e hoje está totalmente formatado. Ao mesmo tempo, pegamos todos os CNPJs das empresas existentes no Brasil, de 1967 para cá, e fizemos um batimento.



Agora, a Previdência Social está em outra fase, fazendo batimento entre o banco de dados que ela construiu com cada empresa, como forma de corrigir essas falhas, que é natural que existam e que chamamos de migração de dados. Na década de 70, na década de 80, o mundo tecnológico nosso era incipiente, era muito frágil. E nós podemos ter situações em que a empresa encaminhou à Previdência Social dados, e a Previdência não teve o cuidado ou a estrutura para processá-los.

Ao longo do tempo, tivemos também alguns incêndios. Um exemplo concreto foi o prédio aqui do Setor de Autarquias Sul, que, em dezembro de 2004, incendiou, e só agora, em março de 2010, foi reinaugurado.

Temos outra situação, em que a empresa não encaminhou o banco de dados e, ao longo desse período, deixou de existir por vários motivos, e precisamos recuperar esse banco de dados. E, aí, o sindicato, as entidades dos trabalhadores podem ajudar-nos muito nessa questão.

Mas eu diria que o nosso grande olhar, neste primeiro momento, seria voltado para que, aos trabalhadores avulsos que aderiram a esse processo, a gente caminhasse para o benefício previdenciário.

Eu fico à disposição, Sr. Presidente, aqui da Comissão, para ajudar.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio do Amaral. Bloco/PT – MS) – Muito obrigado, Senador Pimentel.

A intenção é adotar as sugestões apresentadas por V. Ex^a para que nós encontremos uma solução definitiva, até em função da experiência que V. Ex^a tem como Ministro da Previdência que foi, com muita competência e determinação.

Senador Blairo Maggi com a palavra.

Eu só queria registrar a presença do Senador Paulo Paim, que também insistiu muito – ele não é da Comissão de Assuntos Econômicos, e, por isso, não fez o requerimento do Senador Flexa Ribeiro – para que nós realizássemos esta audiência pública. Quero fazer esse registro público também.

Senador Blairo Maggi.

O SR. BLAIRO MAGGI (PR – MT) – Sr. Presidente, Srs. Senadores, nossos convidados aqui na Mesa, primeiro, eu gostaria de fazer um registro da passagem por aqui – mas já foi embora, pela pressa que tinha – o Prefeito de Paranatinga lá no meu Estado, Prefeito Wilson Pires, que veio me trazer um abraço e deixou um abraço para o senhor aqui também. E ele já foi para outra audiência.

Eu gostaria de fazer algumas considerações sobre essa audiência pública; a primeira delas é que eu conheço parte desse problema, como operador de um terminal, ou de dois terminais, que podemos dizer privados. Eu conheço os efeitos dos problemas que o Sr. Montelli apresentou, da questão da



mão de obra, do ogmo, as dificuldades que nós temos de operar com essa estrutura que está aí colocada. Eu poderia dizer assim: conheço a forma cartelizada como funciona isso, privilegiando alguns por parte do próprio órgão que tem seus apadrinhados, que escolhem quem vai trabalhar, quem não vai, uma coisa bem confusa. Acho que o Brasil nessa área de portos está muito mais próximo das leis de D. João VI quando abriu os portos do que para a modernidade que nós precisamos agora.

Então, de fato, precisa ter um olhar muito crítico e muito criterioso sobre esse assunto. Como o outro assunto que foi trazido aqui da questão dos “restos a pagar”, das confusões dos que querem se aposentar, do fundo, de tudo que foi colocado eu confesso a V. EX^a, Sr. Presidente e aos demais Senadores, que eu não sou convededor desse assunto. Mas estava aqui conversando com o Senador Pimentel e vamos colocar as nossas assessorias a trabalhar; já vou pedir ao Castilho que me reúna todas as informações necessárias para eu possa ter o entendimento dessa matéria e acho – como o Senador Pimentel colocou – talvez seja o caminho correto que possamos seguir. Vamos conversar, vamos ter o entendimento, mas acho que não é um assunto para deixar pendurado por aqui.

Aqui foi dito pelos demais que participaram que o tempo está correndo. Tem gente que quer se aposentar, tem gente que ainda quer receber parte dos fundos, é uma grande confusão a ser resolvida e acho que o Senado pode ajudar a mediar esse assunto e, talvez nessa discussão, a gente possa propor uma coisa mais moderna, mais atual, olhando ponto a ponto essa questão da relação trabalhista que tem dentro dos portos, das empresas que estão ali. Enfim, o que eu poderia dizer é o seguinte: mais uma vez, nós não temos uma legislação, nós não temos uma competitividade, que o mundo nos exige. Nós queremos ser um país moderno, com grande inserção comercial, mas a deficiência que nós temos em nossos portos é uma coisa incrível. E não são só nos públicos, Senador Delcídio. Nos privados também, porque eles têm autonomia de vender e exportar, colocar no navio e tirar, mas para fazer isso tem dezenas de órgãos aí colocados que precisam dar o seu aval.

Em muitas oportunidades, nós temos uma operação em um porto de Itacoatiara, no Amazonas, e só exportamos grãos, farelo e óleo lá. Mas o Ministério da Agricultura não consegue colocar lá, por exemplo, um técnico, um agente para que ele possa fazer a inspeção dos navios – e são três navios por semana que entram e saem de lá. E cada vez, precisa ir alguém de Manaus – são 260 km, se não me engano –, fazer a vistoria e voltar. Assim é a Receita Federal. Então, nós, o Brasil, queremos ser ágeis, modernos, competitivos, mas a estrutura que nós temos não é a ideal. E não é só na questão de mão de obra, é em todos os setores. É uma lástima o que acontece a ponto de já navio ficar parado de um a três dias porque a gente não pode ir lá para liberar a carga. Imagina quanto custa para a empresa... e aí não é para a empresa; eu, como



empresa, vou passando para trás os custos, vai cair lá na mão do produtor, lá no interior do Mato Grosso, ou do custo Brasil, como nós chamamos.

Acho que esse é um tema extremamente importante. Eu vou, aqui com meu Líder no Congresso, Senador Pimentel, me inteirar sobre esse assunto e me comprometo aqui, na Comissão, a fazer parte também para, primeiro, ter o entendimento e ajudar a colocar na mesa soluções passíveis de negociação com todas as partes.

Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio do Amaral. Bloco/PT – MS) – Muito obrigado, Senador Blairo.

Com a palavra o Senador Paim.

O SR. PAULO PAIM (Bloco/PT – RS) – Senador, eu não pude assistir à audiência pública, liguei para V. Ex^a que me disse que ficasse tranquilo, que ia sair a audiência pública, que já estava marcada, e V. Ex^a praticamente marcou de imediato. Quero agradecer a V. Ex^a, sei que não foi pelo meu pedido, mas também pelo de outros Senadores. Eu estava ali presidindo a Comissão de Assuntos Sociais na área de trabalho e previdência onde discutíamos aquela história do fator, enfim, aposentadorias; estava ali com as centrais sindicais.

Mas quero, primeiro, cumprimentar todos os painelistas. Já falei um pouco aqui com o nosso ex-Ministro da Previdência, o Pimentel, que me disse que a questão está bem encaminhada. Estou aqui com o Carlos Fialho Mattos, que é vereador lá do Rio Grande, que foi também portuário e que veio de lá para cá acompanhar esta audiência pública com os outros convidados. O presidente aqui já foi citado. Ele me dizia, Pimentel, que ficou gratificado com os encaminhamentos feitos pelo nosso ex-Ministro e Líder do Governo no sentido de quem sabe montarem uma comissão... Se montarem uma comissão, eu não sou desta comissão, mas se quiserem, eu me somo para ajudar nos encaminhamentos.

Segundo me disseram os líderes, lá no Rio Grande são 511 trabalhadores que estão numa situação, como eles usam o termo, à deriva, estão na expectativa de uma solução. Enfim, quero cumprimentar o nosso Presidente, cumprimentar todos os convidados, cumprimentar o Senador Blairo e o Senador Pimentel pela forma como conduziram a audiência pública. Eu me sinto contemplado. Tenho certeza de que vamos interagir, se necessário for, também com o Ministério do Trabalho, de forma que se tenha uma solução para atender os trabalhadores portuários.

Meus cumprimentos a todos e desculpem o atraso.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio do Amaral. Bloco/PT – MS) – Muito obrigado, Senador Paim. Sei que V. Ex^a tem uma agenda bastante agitada aqui no Senado Federal, mas quero mais uma vez reiterar a importância do Senador Paim na realização desta audiência pública.



Vou passar a palavra agora, na ordem de exposição, cinco minutos para cada um e, aí, respondendo aos comentários dos Senadores e eventualmente fazendo alguma ponderação com o que foi exposto aqui pelos convidados, ao Sr. Mário Lima Júnior, Secretário-Executivo da Secretaria Especial de Portos. Cinco minutos.

O SR. MÁRIO LIMA JÚNIOR – Obrigado, Senador Delcídio do Amaral. Eu fico satisfeito, feliz, por estar presente aqui nesta reunião, nesta audiência pública, representando o Ministro Leônidas, que não se encontra em Brasília, está em missão fora de Brasília e pediu-me para substituí-lo.

Particularmente devo dizer aos senhores que sou portuário de carreira, desde 1975 que estou no sistema, sou engenheiro mecânico; manutenção, operação, comercial, todas as áreas de porto eu já passei. Dentro do sistema portuário, a mão de obra avulsa é fundamental. Eu acho que não podemos dizer que a mão de obra avulsa está excessiva e deve reduzir. Pelo contrário, se tínhamos 400 milhões de toneladas movimentadas há dez anos e estamos chegando a 800 milhões de tonelada a movimentação não chega a desempregar esse pessoal. Então é fundamental que nós caminhamos na direção da modernização. Temos que reeditar esse grupo da SEP, Ministério do Trabalho, Ministério da Previdência Social para modernizarmos o sistema.

Quando se fala num terno de estiva, o Eduardo Guterra, presidente da federação que me corrija, um terno de operação, a movimentação de contêiner composto de quatro trabalhadores no convés, um capataz, um auxiliar de capataz e um sinaleiro, não há como diminuir isso aí mais. Mas é importante que esses trabalhadores se aposentem no momento certo. Operação de trabalhador avulso em porto, em convés de navio, principalmente, é uma operação muito, vamos dizer assim, sofisticada. Exige muita forma física, exige muita atenção, porque há um perigo de vida iminente no caso de uma operação inadequada. Então, eles são como jogadores de futebol: eles têm de se aposentar realmente cedo.

Pela convivência que tive com esse pessoal na beira do cais, percebi que eles precisam estar muito bem treinados, precisam estar muito bem informados sobre modernização e precisam estar muito bem preparados para a operação portuária.

Então, advogo que devemos desenvolver a questão da modernização. O ogmo é uma estrutura muito importante que ele congregou. A evolução do sistema, antes, obrigava o dono de mercadoria a procurar o armador, procurar o estivador para fazer um novo navio, procurar o portuário para receber no cais, procurar o arrumador para receber a mercadoria no pátio. Isso era uma complicação tremenda para aquele tempo. Hoje, o órgão sintetiza o uso de forma muito competente.

Mas defendo também que a questão dos ogmos precisa ser aprimorada. É preciso estar mais próximo deles, para que eles realmente



exerçam sua função, como têm feito muito bem. Acho que houve uma evolução muito grande.

Mas não acredito em redução de número de trabalhadores em função, como eu disse, da modernização, porque a quantidade movimentada nos portos está muito superior a isso. Então, não podemos dizer isso. Mas, se modernizarmos e se trabalharmos na direção de tornarmos a carreira do trabalhador portuário avulsa, uma carreira curta, porém profícua, bem organizada, vamos reduzir também a quantidade de acidentes. Quando ocorrem acidentes, isso é algo dramático, é muita violência, é cruel o sistema. Mas existem formas de nos modernizarmos. Não há necessidade premente disso.

Pela Secretaria de Portos, colocamo-nos à disposição para trabalharmos na direção da modernização, de trocarmos o sistema atual, para que realmente possamos evoluir em relação aos portos. Que se componham de equipamentos novos, operação moderna.

Enfim, sou otimista quanto a isso e fico à disposição para o que for necessário, a fim de caminharmos nessa direção.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio do Amaral. Bloco/PT – MS) – Muito obrigado, Sr. Mário Lima Júnior.

Passo a palavra agora ao Sr. Eduardo Lírio Guterra, Presidente da Federação Nacional dos Portuários.

Cinco minutos também.

O SR. EDUARDO LÍRIO GUTERRA – Bom, eu queria falar depois do Montelli, mas vamos seguir as regras do jogo.

Só algumas informações.

Esta Casa precisa saber e lembrar-se de que quando o Senador Collor enviou o projeto de lei que vinha com a transformação portuária – PL nº 8/91 –, ele tinha onze artigos. E acabou que a lei foi aprovada com 77 artigos, sendo revogados, se não me engano, dois artigos da lei.

Então, fizemos resistência, sim, a várias questões que foram colocadas logo após a aprovação da lei. Por quê? Por dois motivos importantíssimos: primeiro, conseguimos colocar na lei, inclusive copiado dos portos americanos e europeus, o contrato coletivo nacional, que era o instrumento com o qual íamos regrar as questões importantes para serem acordadas nos Estados portuários, como cada um com sua peculiaridade. Aí entrou a resistência patronal. O Sr. Montelli foi um dos que foram contra. Esse é o primeiro ponto. E continua.

O segundo ponto é que enfrentamos o *lobby* do setor siderúrgico, porque, naquela época, discutia-se a privatização das siderúrgicas no Brasil, e os portos entraram no processo de privatização. Esse movimento foi pesadamente capitaneado pelo empresário que respeito como empresário de sucesso, mas divirjo do pensamento dele em relação ao tamanho do Estado brasileiro, que é o Sr. Gerdau.



Então, foi isso que enfrentamos naquela ocasião. Por isso que resistimos à indenização e por isso que resistimos a uma negociação regional, porque queríamos ter esse processo de forma que no Brasil houvesse uma política portuária social. E, quando avançarmos nesse debate, Senador Pimentel, nós vamos ver que talvez a coisa seja mais feia do que colocamos aqui. Mas esse é um ponto que eu queria abordar. São desafios.

Aposentadoria especial.

É muito fácil chegar aqui para os senhores e falar assim: por que não se define voltar atrás naquela questão da aposentadoria por categorias? Mas nós estamos acompanhando esse debate em cima da previdência social. E aí, Senador, essa discussão não vai para frente porque tem que definir quem vai pagar essa conta. Temos que sentar à mesa, porque há empresas hoje atuando em áreas de risco no porto, e nós sabemos que aquelas que não atuam pagam um valor e as que atuam têm que pagar outro, diferente. Isso é o que nós defendemos. Nós defendemos essa discussão que o senhor colocou, mas essa questão da conta, nós queremos saber quem vai pagar também.

Outra coisa: os órgãos gestores de mão de obra, com certeza foi colocado aqui, são coisas modernas, só que o órgão precisa ter o controle do Ministério do Trabalho, precisa ter o controle do Estado, porque não é possível que eles sejam hoje controlados pelos empresários, pelo operador portuário no Brasil todo e a gente ainda não tem isso claro, a gente ainda vê reclamações como vimos aqui. E em quase todo lugar que se vai, se vê reclamação de mão de obra nos nossos portos. E nós, sindicatos, a única coisa que fazemos com relação a mão de obra é fazer um acordo coletivo com sindicato patronal, e ali estão as regras da escalação.

Com relação ao que foi colocado aqui – rapidamente, Senador –, de que existem trabalhadores nos portos que não deviam estar dentro do sistema, eu já ouvi isso várias vezes, e eu não vou deixar de responder a isso porque acho uma provocação. Se isso está acontecendo, é problema dos ogmos, que não estão fazendo esse controle. Houve um porto de que o gerente executivo foi preso. Não sei se ele foi preso injusta ou justamente. Não quero entrar nesse mérito. Mas a pessoa escolhida para gerir esse órgão gestor de mão de obra foi preso pela Polícia Federal, pela Polícia Federal não, por esse grupo que existe de combate ao crime organizado, se não me engano é Draco, alguma coisa assim.

Outra coisa também com relação aos trabalhadores. Do mesmo jeito que pode existir trabalhadores que estão dentro do sistema que não têm que estar, há empresários que não colocam um tostão dentro do porto, mas ficam questionando o tempo todo, criticando. Então, precisamos ter uma representação também do setor empresarial que sente com a gente para definir, para decidir políticas de interesse do sistema portuário.



Para finalizar, Senador Pimentel. Não posso falar em nome das outras duas federações, mas tenho certeza de que, ao ouvir a proposta do senhor, essa preocupação do senhor, de conhecer o sistema como ministro, receberá o apoio dos trabalhadores no que for preciso, no que for necessário, no que for legal; nós apoiaremos essa iniciativa.

Eram essas as colocações que eu queria fazer.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio do Amaral. Bloco/PT – MS) – Muito obrigado, Sr. Eduardo Lírio Guterra, presidente da Federação Nacional dos Portuários.

Passo a palavra agora ao Sr. Wilien Montelli, presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários, por cinco minutos.

O SR. WILIEN MONTELLI – Bem, já que o Eduardo falou em centralismo, acho que um país do tamanho do Brasil, um sistema federativo, tem que descentralizar cada vez mais, senão ocorre aquilo que o Senador Maggi falou: os navios têm que esperar dias e dias para um fiscal sair de Manaus e ir lá fazer o trabalho dele. Isso é um absurdo! Um navio parado é custo Brasil, é perda de empregos inclusive. Então, eu quero dizer que, regionalmente, nós vamos buscar a solução.

O Sr. Watson Valamiel é o executivo do TVV de Vitória, e lá há um dos ogmos que, na minha visão, posso estar enganado, é um dos melhores do País, funciona muito bem, tem todos os registros dos trabalhadores. Criaram um sistema de aposentadoria complementar, e hoje os trabalhadores já estão administrando esses recursos em torno de R\$17 milhões. O setor empresarial, em acordo com os trabalhadores, constituiu esse fundo: R\$17 milhões. E quem está administrando isso? Os próprios trabalhadores. Esse é o modelo que temos de pensar.

Temos de parar, com todo o respeito que devo ao meu amigo Eduardo, de falar “nós” e “eles”, os trabalhadores e os empresários, como se fôssemos inimigos. Temos de ser parceiros. Adversários são os chineses. Adversários são os que competem com o Brasil lá fora. Todos têm de ganhar dinheiro, sejam os empresários, sejam os trabalhadores. Temos de parar com esse negócio de dizer: “Ah, porque eles fizeram isso, porque eles nos exploraram”. Gente, acho que, se o órgão não funciona, o Governo é culpado, o empresário é culpado, o trabalhador é culpado, porque ele tem espaço no Conselho de Supervisão com competência estabelecida em lei. Então, não é só o empresário que é o culpado.

Esse cidadão que foi preso, como foi relatado, sei quem ele é. Isso se deu no Porto de Santos. Mas onde está o Conselho? Os três Conselheiros falharam, então? Ou somente o setor empresarial é culpado? Não! Quero sair dessa de achar que o trabalhador é culpado ou que o empresário é culpado. Quero buscar uma parceria com os trabalhadores e com o Governo, como foi



muito bem dito aqui pelo Ministro Pimentel, no sentido de se buscar solução. Do contrário, isso parece um muro: batemos no muro e voltamos; atacamos o efeito.

Criar de novo o AITP, vou repetir, vai ser um erro, porque se vão onerar os produtos brasileiros num mercado mundial altamente competitivo, em que um *cent* de dólar já faz diferença. E isso não vai resolver a questão. Vimos aqui que isso não resolve a questão. O cidadão recebe aquele dinheirinho e, daí a três meses, está sem emprego, sem o dinheiro. Temos de buscar uma solução de longo prazo permanente, para que ele tenha uma aposentadoria adequada. E, para isso, o que é preciso? É preciso que sentemos à mesa.

Por isso, faço um apelo à Comissão para que dê continuidade a esse trabalho. Este é o momento de buscarmos uma solução, de ouvirmos todos. Precisamos saber se, realmente, no Banco do Brasil, há R\$200 milhões. Há ou não há esse dinheiro? Acredito que não. Precisamos saber onde foram aplicados os recursos. Acho que esta é a hora de buscarmos uma solução. Este é um momento extremamente importante para o País.

Então, criar novamente o AITP vai ser repetir o mesmo erro. A ABTP, como a Confederação Nacional da Indústria (CNI), que comunga exatamente com essas posições, coloca-se à disposição desta Comissão para ajudar a buscar a solução. Precisamos encontrar a solução. Os portos evoluíram. Os senhores viram o depoimento aqui do Dr. Jader, que disse que os atuais trabalhadores, aqueles que ficaram dentro do sistema, estão muito bem, estão bem melhores do que antes. Hoje, há uma escalação. É preciso melhorar, porque ainda há distorções e privilégios em alguns órgãos, mas eles recebem o dinheirinho na conta deles. Há uma conta em que é depositado o dinheiro. Não há mais intermediários. Antes da lei, havia os intermediários. O trabalhador que se esforçava recebia, às vezes, menos da metade do valor a que ele tinha direito. Isso acabou.

O que quero é olhar para frente e solicitar, Senador, o apoio desta Comissão, para buscarmos, em conjunto, uma solução. Temos de parar com essa história de dizer “nós” e “eles”. O mundo mudou. Estamos numa forte competição. Precisamos gerar mais emprego, mais riqueza, e o caminho passa pelo Sistema Portuário Nacional. Hoje, há 129 terminais de uso privativo e grandes terminais de uso público. Há mais de quatrocentas áreas arrendadas. Mas temos muitas dificuldades, como bem disse o Senador Maggi. Não se trata somente da questão trabalhista. Há mais dez Ministérios interferindo na fiscalização, gerando tempo improdutivo. Há até uma lenda que se conta nos portos: “Quando se abre um contêiner, saem de dentro desse contêiner mais fiscais do que mercadorias”. Essa é a realidade.

Muito obrigado. Estou à disposição da Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio do Amaral. Bloco/PT – MS) – Muito obrigado, Sr. Wilien Montelli, Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP).



Fechando esta audiência pública, concedo a palavra ao Sr. Jader Brandes Neves, Sócio Gerente da Empresa Stella Maris Operações Portuárias Ltda., por cinco minutos.

O SR. JADER BRANDES NEVES – Na discussão nesta audiência pública, cada um, pelo que ouvi, defendeu seus próprios interesses. Muito pouco foi falado sobre o problema foco desta audiência pública, o problema dos indenizados.

O Senador Pimentel falou sobre a aposentadoria. O Senador sabe perfeitamente, melhor do que eu, pois sou leigo nesse assunto, que é preciso ver uma maneira de fazer com que o trabalhador que atua hoje – e com isso concordo plenamente – possa se aposentar bem. Ele merece se aposentar bem. Agora, para nós que fomos indenizados, não tem aposentadoria para nós. Eu estou aposentado e me dedico a várias outras atividades para sobreviver. Se eu fosse depender da minha aposentadoria, ela não daria para sustentar a mim e a minha esposa, porque meus filhos já estão criados e estão pelo mundo afora. Eu me aposentei com dez salários mínimos na época, e hoje não dá.

Bem, então, nessa questão de aposentadoria, para nós indenizados, a lei vigente no País não pode ser mudada. Se fosse mudar, levaria dez anos para que nós os indenizados fôssemos contemplados. Isso para mim é fora de questão. Nós queremos solução é para a indenização suplementar e a indenização – até principalmente – para os trabalhadores que não receberam indenização. É lei. Lei nº 8.630/93, vigente em nosso País, atuante em nosso País.

Outra coisa. Quando disseram que a indenização onerou os portos, não, não onerou os portos. Os portos partiram de uma situação bem mais difícil para uma situação bem cômoda, muito melhor. Os empresários estão muito bem, graças a Deus, e que continuem bem. Só não se pode dizer que uma indenização vá onerar, vá dificultar a vida dos empresários. Acredito que não.

Senador, o senhor me perdoe, mas aposentadoria para nós... Senador, o trabalhador que saiu há quinze anos e que tinha dez anos de contribuição, o que ele vai fazer para se aposentar agora, se a lei vigente no País diz que ele tem que completar o tempo? Não vai completar o tempo mais. Então, para nós – eu insisto – a discussão não é... A discussão que está acontecendo aqui é toda ela voltada para o trabalhador atual. Nós os indenizados não somos ninguém. Nós fomos completamente esquecidos no debate de hoje. Fomos esquecidos. Eu esperava que houvesse uma solução também para nós. Eu não sou contra ninguém, não sou contra o trabalhador. Eu sou trabalhador, ainda trabalho para o trabalhador, mas a discussão não nos beneficiou em nada. Nada. Que solução vamos ter no futuro – eu quero saber – para que sejamos indenizados, como prevê a Lei nº 8.630?



Aí, com a indenização, nós formamos, enfim, uma sociedade. Eu não quero mais continuar trabalhando, mas tenho companheiros jovens, mais jovens do que eu, que querem pegar essa indenização e entrar em outros setores. Existem setores apropriados para eles, mas é preciso que recebam indenização.

Então, peço a todos os envolvidos nessa questão que tratem também dos indenizados, não só do pessoal que está trabalhando agora, porque, repito, nós os indenizados somos completamente esquecidos no debate de hoje.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio do Amaral. Bloco/PT – MS) – Com a palavra o Senador Pimentel.

O SR. JOSÉ PIMENTEL (Bloco/PT – CE) – Sr. Presidente, tive o cuidado, na exposição de motivos e no encaminhamento, de separar os trabalhadores avulsos, que foram indenizados na época, em 93 ou nos anos seguintes, e que hoje não têm qualquer proteção previdenciária, e de criar mecanismos para que possam tê-la, lembrando que a lei é a vontade dos homens e das mulheres de um país e que pode ser modificada quando a situação requer. Mas se o representante dos trabalhadores entende que não é interessante, que não precisa disso, por que vamos trabalhar aqui, num esforço grande para recompor o banco de dados, levantar dados, e depois os trabalhadores não querem? Portanto, vou cuidar de outra coisa na vida.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PAULO PAIM (Bloco/PT – RS) – Sr. Presidente, deixe-me ajudar.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio do Amaral. Bloco/PT – MS) – Senador Paulo Paim.

O SR. PAULO PAIM (Bloco/PT – RS) – Eu entendi a fala do Senador Pimentel, sou solidário a S. Ex^a, e naturalmente entendi o que quis dizer aqui o representante dos trabalhadores. Mas o que o Senador Pimentel sugeriu, e o Vereador à minha direita confirma, é nós montarmos uma comissão para discutirmos o conjunto da obra, e aí apontarmos os caminhos. Em nenhum momento, pelo que eu... Olha que eu não estava aqui, hein. Mas pelo que me passaram – e o nosso Senador Pimentel é Líder do Governo, desculpe-me dizer isso, mas não é qualquer Senador, ele é o Líder do Governo da Presidenta Dilma –, ele se dispôs a montar uma Comissão – foi isso que eu entendi. Eu solicitei, que embora eu da Comissão não fizesse parte, ele, de pronto concordou, para que possamos discutir toda a situação. Para mim isso é quase mais importante do que só dizer “sim” ou “não ao projeto” e depois, sem nenhum compromisso de veto ou não veto na linha de construir soluções.

Então, eu queria que o Senador Pimentel aceitasse, de nossa parte, e mantivesse a sua posição de nós montarmos essa Comissão e



trabalharmos para a solução de todos: de quem está na ativa e dos que foram indenizados em parte.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio do Amaral. Bloco/PT – MS) – Senador Blairo Maggi.

O SR. BLAIRO MAGGI (PR – MT) – Sr. Presidente, só para colaborar com a discussão.

Eu havia dito ao querido Líder Pimentel que nós tínhamos duas discussões na Mesa, e o Senador foi bem claro. Uma coisa é o futuro, e nós estamos aqui discutindo separadamente, e outra coisa é tentar resolver o passado. Parece-me que, pelo lado do Sr. Jader, que está aqui defendendo os trabalhadores, dentro deles também têm dois blocos, os que já foram indenizados e que não tem mais discussão e os demais, que não foram ainda indenizados. Eu, sinceramente, não conheci e não conheço como resolver isso, se tem fundo, se não tem fundos, agora construir outro fundo hoje para fazer essa indenização, que foi uma das propostas aqui, acho extremamente complicado. Mas pelo caminho que o Senador Pimentel está colocando de fazer um levantamento, de estudar, de ver quantas pessoas e onde eles estão e com que idade estão, e tentar, de forma diferente do usual, levá-los à aposentadoria pelo Regime Geral que nós temos hoje. Então, quando o Senador Pimentel fala; “Bom, se vocês não querem, eu não vou nem discutir”, está é a parte direta dele. Mas acho que dentro da nossa audiência pública sobra ainda trabalho e espaço para outras coisas. Com o tempo nós vamos conversando e vamos ver que vai poder encaixar todo mundo.

Obrigado.

O SENHOR PRESIDENTE (Delcídio do Amaral. Bloco/PT – MS) – Muito obrigado.

Algum Senador quer fazer comentários? (Pausa.)

Algum integrante da Mesa quer fazer alguma observação? (Pausa.)

Sr. Eduardo Lírio Guerra.

O SR. EDUARDO LÍRIO GUTERRA – Primeiro, Senador, tive a oportunidade de visitar o porto do senhor lá em Itacoatiara, inclusive tem uma estátua lá do seu pai, então, tive a oportunidade, na beira do terminal, e dizer também, em nome da Federação Nacional dos Trabalhadores Portuários que, primeiro nos colocamos, no início aqui, para o qual fomos convidados, de que nós apoiávamos esse projeto, e o apoiamos. Agora, quando o Líder do Governo nesta Casa se dispõe a criar um grupo e trabalho para abrir uma discussão em cima disso, Senador, nós queremos dizer que nós não abrimos mão disso. Achamos isso fundamental. E é uma contribuição que o senhor vai nos dar importantíssima nesse momento.

Para finalizar, eu gostaria de fazer uma reivindicação aos senhores e aos demais Senadores, ao nosso Presidente desta Comissão, de que nós,



trabalhadores portuários, defendemos a manutenção da Secretaria Especial de Portos. Nós temos ouvido sair na imprensa, obviamente a imprensa nos provoca de que algumas coisas estão acontecendo ou podem acontecer agora no recesso na reforma ministerial. Então, nós reivindicamos, Senador, que nós continuamos a ter um espaço específico para a questão portuária. Posso falar isso em nome de um consenso que existe no setor portuário tendo em vista o tamanho foram os avanços que aconteceram nos nossos portos nesses últimos tempos, e nós, a sociedade brasileira, não podemos abrir mão de continuar a ter um espaço para que o porto seja um programa de Estado, não um problema, mas um programa de Estado.

Obrigado, Presidente.

Obrigado, Senadores.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio do Amaral. Bloco/PT – MS) – Obrigado Sr. Eduardo Lírio Guterra.

O Sr. Jader Neves quer também falar.

O SR. JADER BRANDES NEVES – Desculpe-me, Senador, que não quis ser mal-educado com o senhor. Eu não vim de tão longe para ser mal-educado como ninguém. Só me parece inviável que nós – insisto –, os indenizados que possam entrar na aposentadoria. É complicado. Eles estão há mais de 15 anos fora do mercado de trabalho, não têm contribuição, e me parece, com a lei vigente em nosso País, inviável essa discussão. Se fosse acontecer uma coisa dessas, teria que mudar a lei e, se se conseguisse fazer isso, iria demorar mais 20 anos, todos já estariam mortos e não iria adiantar nada.

O senhor me perdoe se fui meio indelicado. Deus me livre, não quero de maneira nenhuma desrespeitar alguém. Só acho inviável a proposta do senhor para nós os indenizados. O senhor me perdoe.

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – Senador Pimentel.

O SR. JOSÉ PIMENTEL (Bloco/PT – CE) – Como a nossa proposta é cuidar daqueles que não têm nenhum benefício, vou manter; os que já têm benefício não têm mais interesse nisso. O Congresso Nacional, no entanto, cuida de todos. Por isso, vou manter a proposta.

Quero registrar que, quando nós chegamos à Previdência Social, levava-se em média dois anos para conceder um benefício previdenciário. Hoje são 30 minutos. Isso foi feito mudando a lei. Esse Congresso aprovou a lei em 60 dias, que é a Lei Complementar 128 – Lei complementar, Câmara e Senado. Com os investimentos que foram autorizados, mudamos toda a tecnologia, lembrando que os trabalhadores da Previdência são os mesmos e que não teve nenhuma consultoria externa. Portanto, o Congresso sabe construir propostas para atender aos trabalhadores e, como a nossa proposta é para aqueles que não têm ainda benefício, vou manter e vou trabalhar para isso.



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES
CAE 29/11/2011 (67^a Extraordinária)

SF - 27

O SR. PRESIDENTE (Delcídio Amaral. Bloco/PT – MS) – Bom, não havendo mais ninguém que queira discutir, eu quero, primeiro agradecer a presença do Sr. Eduardo Lírio Guterra; do nosso Mário Lima Junior, Secretário Executivo da Secretaria dos Esportes; do Sr. Wilien Montelli; Sr. Jader Brandes Neves; agradecer a presença dos Senadores; agradecer especialmente aqui ao Senador Pimentel, Senador Blairo, Senador Paim; justificar a ausência do Senador Flexa, que não pôde chegar aqui a tempo para essa audiência pública, e dizer que nós vamos criar esse grupo para fazer esse estudo, nas linhas aqui apresentadas pelo Senador Pimentel. Sem dúvida nenhuma, encontraremos uma solução de comum acordo, conversando com o Ministério da Previdência, conversando com o Ministério do Trabalho e conversando também com o Banco do Brasil.

A todos os senhores e as senhoras o nosso muito obrigado.

A reunião está encerrada.

(Iniciada às 11 horas e 54 minutos, a reunião é encerrada às 13 horas e 21 minutos.)