

EMENDA Nº
(à MPV nº 595, de 2012)

Suprimam-se do texto da Medida Provisória (MPV) nº 595, de 2012, renumerando-se os dispositivos subsequentes, o Capítulo VI – “Do trabalho portuário”, com todos os artigos que o integram (arts. 28 a 40); o inciso V do art. 22; o parágrafo único do art. 24; e o inciso II, do art. 41; bem como as expressões “e ao órgão de gestão de mão de obra” e “e dos conselhos de supervisão e diretorias-executivas dos órgãos de gestão de mão de obra”, constantes, respectivamente, do inciso XIII do art. 13, e do *caput* do art. 53.

JUSTIFICAÇÃO

O Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) é uma entidade anacrônica cuja existência não se traduz em benefícios concretos nem para o País nem mesmo para os trabalhadores portuários.

Do ponto de vista do País, sua existência é responsável por elevação de custos e excesso de burocracia na operação portuária. Mesmo do ponto de vista dos trabalhadores, a experiência com os até então chamados Terminais de Uso Privativo (TUPs) – que não estão sujeitos às regras do OGMO – demonstra não apenas que não se concretizaram os cenários catastróficos de opressão dos trabalhadores portuários, como estes até gozam de maior proteção, capacitação e mesmo salários que seus pares contratados via OGMO.

A razão para isso é relativamente simples de entender. Os defensores do OGMO ainda imaginam os portos como um ambiente desumano, em que estivadores são obrigados a movimentar cargas de peso muito superior ao aceitável, sob pena de danos à saúde, além dos inconvenientes associados à sazonalidade – de trabalho e de pagamento. Entretanto, essa imagem não corresponde à realidade atual dos principais portos mundiais.

Dado o crescimento expressivo do comércio mundial, e do acirramento da concorrência em nível global, há uma busca incessante pela redução dos custos de produção e de garantia de prazos de entrega. Isso gerou uma revolução nos portos, que passaram por sucessivas rodadas de

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas
Recebido em 17/02/2012 às 10:56
Paula Teixeira - Mat. 255170

automação da operação, além de uma frequência de utilização antes não imaginada. Nesse contexto, exige-se mais cérebro do que braços para se operar um porto moderno. Os funcionários dos portos modernos são responsáveis pela operação de equipamentos que custam algumas dezenas de milhões de reais, e que devem zelar não só por esse vultoso investimento, mas também para garantir a eficiência na operação portuária. Assim, o que os portos demandam são trabalhadores cada vez mais qualificados e motivados, e estes exigem, como contrapartida, um ambiente de trabalho desafiador, interessante e bem remunerado. Em suma, algo bem distante da realidade dos OGMOs.

Temos certeza de que as relações regidas diretamente pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), sem a intermediação do OGMO, apontam para uma situação em que todos – País, portos e trabalhadores – sairão ganhando. Por esses motivos esperamos ver aprovada a emenda que apresentamos.

Sala das Sessões,



Senador JOSÉ AGRIPINO