

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

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

