ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO
GABINETE DA DEPUTADA TELMA DE SOUZA - PT

Santos, 15 de janeiro de 2013

OFÍCIO DTS 016-2013

Exma. Sra. Dilma Rousseff
Presidenta da República

Senhora Presidenta,
Antes de tudo, meus cumprimentos.
Passo a relatar o seguinte:

Após o estabelecimento da Medida Provisória 595 como novo marco regulatório dos portos brasileiros, e das festividades próprias de final de ano, a comunidade portuária começa a organizar-se em relação à compreensão desta medida.

Neste sentido, na condição de representante do Governo Federal na Baixada Santista – diga-se a região que abriga o maior porto do Brasil e sedia os negócios do pré-sal -, e companheira de Partido dos Trabalhadores, é meu dever informá-la desta situação, uma vez que as ações poderão tornar-se organizadamente fortes, contaminando todo o setor.

É preciso reiterar que esta apreciação da MP 595 não se traduz por insolência, impertinência ou petulância de minha parte, mas apenas informar o cenário hostil que está sendo construído contra a medida.

A MP está sendo considerada um fator desestabilizador do setor portuário, com possibilidade de acabar com o chamado porto público, renovando as ameaças de extinção dos trabalhadores avulsos e tirando a condução da comunidade local sobre os destinos de cada porto.

É bom lembrar que a Lei 8.630/93, de Modernização dos Portos, agora revogada, foi algo extraordinário para este elo da cadeia logística nacional. As ideias iniciais acerca do que seria promulgado foram traçadas pela cidade de Santos, quando fui prefeita (1989-1992), e tinha como especialista da área o renomado jornalista José Rodrigues.

Da Coordenadoria de Portos, chefiada por Rodrigues, foram lançadas propostas como a criação do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), que trazia o conceito da tripartite – Poderes, trabalhadores e sociedade cuidando do próprio destino. Todos participariam dos destinos da coisa pública.

Da Lei surgiu, também, outro pilar fundamental: a possibilidade de arrendamento, e não subconcessão, das áreas para operação privada. Desta forma, a iniciativa privada obteve segurança jurídica para realizar investimentos vultosos, sob regime de licitação.

Por fim, a 8.630 foi inovadora do ponto de vista do trabalhador. A Lei organizou os trabalhadores através do Órgão Gestor de Mão de Obra, mantendo a tradição do trabalhador avulso, tendo os sindicatos como a sua base.

Agora, eles temem ser retirados do setor, já que a MP não possibilitou a discussão com a comunidade, o que ocorrera, durante dois anos, antes da promulgação da 8.630, e que acabou consolidada por quase 20 anos (1993-2012).

Creio que a 8.630 não avançou na constituição de um processo de transição, de um modelo intensivo laboral para um regime que é voltado ao capital e à tecnologia. A sua criação também não deu resposta aos passivos trabalhistas gerados no período pré-Lei, deixando-os para as companhias docas administrarem. E mais: dela não foi criado um regime de contratação diferenciado para o administrador público, restringido a autonomia, esbarrando principalmente na Lei 8.666, de Licitações. Ou seja, a regra que vale para a compra de um copo plástico é a mesma que vale para o arrendamento de um terminal portuário.

É evidente que essa Lei, que se tornou uma referência mundial do setor, precisava de ajustes.

Isso quer dizer, Presidenta, que estamos correndo atrás de erros do passado, cometidos por outros governos. Mas temo que esta MP possa trazer resultados hostis e não desejados.

Por exemplo, a Lei 8.630 não foi regulamentada logo após a sua criação no que diz respeito aos terminais de uso privativo, os TUPs, e tampouco aos de uso privativo misto. Só com o Decreto 6.620, em 2008, é que veio à baila a garantia de que ambos poderiam se instalar no ambiente portuário, desde que comprovassem carga própria, para os terminais privativos, e majoritariamente carga própria e eventual de terceiros, no caso dos mistos, para viabilizar a implantação dos terminais. Quem não tivesse essa condição, teria a possibilidade de disputar licitação nos portos públicos. A MP, segundo a comunidade portuária, trouxe desestabilização para essa concorrência.

Agora, para entrar no sistema, basta solicitar ao Governo. Essa relação pode tornar-se problemática, pois quebra a isonomia, considerando que os terminais arrendados tiveram que pagar um valor de arrendamento, e, além disso, são obrigados a seguir as regras do setor, requisitando mão de obra para o OGMO e pagando o valor de convenções. Já os TUPs não têm CAP e nem OGMO.

De começo, não existem mais os CAPs, que deixaram de ser deliberativos para serem meramente consultivos. Os planos de desenvolvimento e zoneamento dos portos, que eram aprovados por estes conselhos, ou seja, pela sua comunidade, agora terão de ser referendados exclusivamente pela Secretaria de Portos. O destino dessas comunidades não vai mais ser exercido pelas próprias mãos. E o

pior é que o elo mais fraco, os trabalhadores, perderá, pois, com voto nos CAPs, eles tinham algum poder. Agora, não mais. Logo, o próximo passo deverá ser a extinção dos avulsos, porque nos CAPs eles tinham espaço e voz.

Mesmo assim, os arrendatários de terminais – aqueles que estão agora em desvantagem isonômica perante os TUPs – continuarão a requisitar mão de obra dos OGMOs, mas sem precisar pedi-los para a movimentação de granel sólido, a exemplo do que já acontecia nos granéis líquidos. Agora, só restaram os contêineres para este trabalho. E os que não são necessários para essa operação, como serão alocados?

Desta forma, o conceito de porto público começa a correr risco. Para os TUPs está tudo liberado, menos estar dentro do porto público e serem obrigados ao chamamento. Mas o que é isso? Nem a eles agrada, porque, ao pedirem seu terminal privativo, o governo vai buscar concorrentes que queiram disputar o empreendimento com o próprio proponente.

Os arrendatários têm dúvidas sobre o funcionamento de suas empresas. Ganha quem der a menor tarifa? Mas tarifa, entende-se preço, é uma regulação do mercado. Quem entrou antes pagou valor de outorga, cujo investimento seria recuperado ao tempo da vigência do arrendamento. Quem entra com a MP não paga mais. São dois pesos e duas medidas.

Senhora Presidenta, repito que recorro a este instrumento para informar sobre a inquietação da comunidade portuária, especialmente a de Santos, que, como bem sabe, por abrigar o maior porto do País, lidera os processos do setor, seja favoravelmente ou não.

Entendo ser necessário um debate sobre a questão, possivelmente reunindo todas as opiniões, inclusive dos descontentes, sob pena de essa medida ser questionada e, invariavelmente, trazer prejuízos futuros. Caso julgue necessário aprofundar essa discussão, coloco-me à sua disposição.

Certa de sua compreensão sobre minhas preocupações, desejo-lhe um ano de 2013 próspero e profícuo.

Telma de Souza

Deputada estadual – PT
4ª Secretária da Assembleia Legislativa
Procuradora Especial da Mulher

Gabinete São Paulo: Av. Pedro Álvares Cabral, 201, sala 2063, Ibirapuera, São Paulo, CEP 04097-900 – Tel.: (11) 3884-3146
Escritório Baixada Santista: Av. Afonso Pena, 123, Estuário, Santos, CEP 11020-011 - Tel.: (13) 3225-5172