



Problema com a mão-de-obra portuária: excesso de corporativismo

Mercosul evidencia o peso da estagnação

Argentina reduziu seu custo portuário, que em dois anos estará representando a metade do brasileiro

BRASÍLIA — As negociações em torno do Mercosul deixaram evidente que o Brasil, nos últimos quatro anos, praticamente estagnou na desregulamentação das atividades portuárias. Em 1990, os custos portuários argentinos eram o dobro do brasileiro, mas hoje se limitam a 70% dos nossos custos. E a expectativa é de que até o final deste ano os custos dos portos argentinos caiam para 50% do que é cobrado no Brasil. A desregulamentação das atividades portuárias começou no início do governo Collor de Mello e avançou na gestão de Itamar Franco. Mas o fato é que a lei aprovada pelo Congresso pouco mudou os portos

brasileiros.

Os técnicos garantem que o problema não é da lei. "É sociológico, porque envolve a correlação de forças nos portos", admitem. Há um forte corporativismo dos trabalhadores e sérios problemas de gerência das Companhias Docas, as estatais dos portos. Mais de dois anos de negociações foram insuficientes para que o governo avançasse para uma legislação moderna e o resultado foi uma lei que, segundo os especialistas, se transformou em um "minifrankenstein", tamanha a necessidade de conciliar interesses.

Este é um problema importante, mas não é o único. A redução do

custo passa por decisões como o fim do loteamento dos portos entre os agentes marítimos e a cartelização das atividades. Além da eliminação dos problemas de gestão das Companhias Docas (B.A.).

LEI SE
TRANSFORMOU
EM UM
FRANKENSTEIN