

Porto é ineficiente

BRASÍLIA — O segundo problema mais citado pelos empresários entre os que contribuem para formar o custo Brasil é o da ineficiência portuária. Prati de Moraes diz que o embarque de um container no porto do Rio de Janeiro custa ao exportador US\$ 350, enquanto a mesma operação sai por US\$ 120 nos principais portos europeus e por US\$ 90 nos portos asiáticos. A origem deste custo está na falta de equipamentos e na má administração.

O maior empecilho à mudança deste quadro é o corporativismo dos sindicatos de estivadores. Até 1993 os sindicatos monopolizavam a contratação de mão-de-obra nos portos e cada operação tinha que ter um grupo de funcionários especialistas. Mesmo que o embarque fosse de um automóvel, em que o veículo era tirado de um caminhão por um único motorista, e levado ao navio, o operador tinha que pagar ensacadores, costuradores, arrumadores e outros profissionais que eram indispensáveis há cinquenta anos, quando a atividade principal dos portos era o embarque de café. Esta obrigatoriedade impedia também a automatização das atividades portuárias, que tornam os embarques mais rápidos, seguros e baratos.

Em fevereiro de 1993 este monopólio dos sindicatos perdeu a garantia legal, com a sanção da Lei 8.630, que previa a quebra do monopólio dos sindicatos, devendo a administração da mão-de-obra ser distribuída entre os usuários, os operadores e os trabalhadores, através dos Órgãos Gestores de Mão-de-Obra (OGMOs). Mas, na

prática, pouca coisa mudou nestes dois anos de vigência da lei. Um exemplo das dificuldades nas negociações entre empresários e portuários ocorreu em setembro, no Rio de Janeiro. O presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Sérgio Salomão, foi agredido a socos e pontapés quando realizava a assembleia que criaria a Ogmos e até hoje não conseguiu concluir um acordo.

Sucesso — Mas os portos que conseguiram negociar com seus funcionários, caso de Vitória, no Espírito Santo, mostram hoje os benefícios da modernização, e como os custos da economia brasileira podem ser reduzidos. O diretor de Operações do Porto de Vitória, Antônio Paulo Menezes, explica que com muita negociação e com o pagamento de indenizações aos trabalhadores (que a lei fixava em aproximadamente US\$ 15 mil) foi possível reduzir o número de empregados de 1.073 em 1989 para 5.284 em 1994. Os que ficaram passaram a ganhar um salário maior, em média R\$ 2.149, contra R\$ 1.668 de 1989. A produtividade cresceu, e cada funcionário movimentou no ano 5.284 toneladas, contra 2.604 em 89.

“Conseguimos baixar as tarifas, recuperar equipamentos e aproveitar melhor a estrutura que já possuíamos. Agora estamos oferecendo novos serviços, inclusive operações 24 horas em alguns setores. Isto nos permite concorrer com os portos privados”, comemora Menezes, que vê a cada dia mais automóveis sendo embarcados em seu porto, em substituição aos concorrentes do Rio de Janeiro e Santos.