FUNDO PORTUÁRIO: NECESSÁRIO, MAS NÃO SUFICIENTE

FREDERICO BUSSINGER
Diretor de Gestão Portuária da CODESP
Ex-Secretário Executivo do Ministério dos Transportes

Ótimo que vai se tornando uma unanimidade que o contingente de **registrados** e **cadastrados** no OGMO deve reduzir-se a cerca de 1/3 ou 1/4, até mesmo para o bem dos trabalhadores. Melhor, ainda, que vai se consolidando a idéia que esse deve ser um processo amplamente negociado, e que o caminho mais indicado para tal é a instituição de um FUNDO especial para indenizar, justa e adequadamente, aqueles que deixarão o sistema. Nesse sentido, há que se louvar a iniciativa e atuação do Prefeito Beto Mansur, de parlamentares e de dirigentes sindicais para viabilizá-lo.

Mas, suponha-se: o FUNDO foi constituído, os recursos tornaram-se disponíveis, as regras indenizatórias foram acordadas, a seleção do contingente foi feita e os desligamentos todos processados. O problema foi resolvido? Sim e não; dependendo de como o "problema" for definido:

O excesso de contingente SIM. Este que gera reduzida possibilidade de trabalho para cada trabalhador (possibilidade que deverá ser ainda mais reduzida com o avanço da mecanização e automação), a dificuldade de mantê-los treinados (devido à grande rotatividade), a elevação dos custos dos serviços a par, paradoxalmente, da compressão da remuneração de cada trabalhador, e outros efeitos colaterais. Mas o FUNDO não tem condições e não tem instrumentos para enfrentar dois outros "problemas": o treinamento e reciclagem de todos os trabalhadores que **seguirão** no OGMO e a **realocação**, ao menos da maioria, daqueles desligados do sistema portuário. Isso requer outras ações e instrumentos:

No caso do treinamento e reciclagem, recursos já vêm sendo viabilizados junto à Marinha e ao FAT. Há outras fontes que podem ser acessadas e, alem disso, deverá haver contribuições dos próprios operadores portuários, interessados e beneficiários maiores de todo o processo. Os gargalos são, atualmente, três: a solução do **conflito de**

competências, ou seja, que instituição ou que força comandará este programa (isso, em termos reais, não apenas formalmente); a definição do **modelo conceitual e pedagógico** (algo com forte dimensão doutrinária e intimamente ligado ao próprio modelo portuário - daí as grandes disputas políticas...); e a definição **quantitativa e nominal** do contingente de trabalhadores (não há porque treinar agora quem será daqui a pouco tempo desligado).

O "problema" mais significativo, porem, sequer foi arranhado até agora: É sabido que os processos de reformas portuárias, em todo o Mundo, resulta em eliminação de postos de trabalho na zona de cais; isso, normalmente, envolvendo 30%, 50% e, até, 90% do contingente pré-existente. Em contrapartida, porem, são gerados novos postos de trabalho na retro-área, contígua ou remota; na razão de 2, 3, 5 e, às vezes, mais postos de trabalho para cada um eliminado. A dificuldade é a sincronização desses processos, de forma a minimizarem-se as taxas de desemprego estrutural.

É sabido que a única forma de se gerar novos postos de trabalho é investimento novo, ou investimento líquido positivo. Se, por exemplo, necessitarmos gerar dez mil novos postos de trabalho na Baixada Santista, isso exigirá investimentos da ordem de R$ 2 a 4 bilhões (considerando-se valores médios inferiores, entre R$ 30.000 / posto de trabalho permanente - para as atividades mais elementares - e R$ 1 milhão / posto, para aquelas denominadas de "capital intensivo"). São projetos e recursos dessa ordem que precisam ser viabilizados pelo esforço conjunto de todos os segmentos.

Áreas especiais reservadas para empresas industriais e de serviços, com infra-estrutura e serviços básicos adequados, incentivos fiscais (ainda que temporários), linhas de financiamento de longo-prazo e mão-de-obra adequada (tanto operacional e técnica, como administrativa e gerencial) são formas normalmente utilizadas para atraírem-se investimentos. E isso, de novo, o FUNDO não resolve; havendo necessidade de definições claras nos **planos diretores**, leis específicas de incentivo e programas dedicados, algo que requer ação coordenada das Prefeituras, Governo Estadual e Federal, e instituições privadas de interesse público.

De qualquer forma, há que haver um projeto global, para que cada um saiba a casa que seu tijolinho vai construir. E este, mais uma vez, está ainda por ser elaborado. Responsabilidade de quem? De todos! E aí está mais um problema: se não cuidarmos, as escaramuças do

Env. p/: CODESP-DIGEP 013232309 06/23/98 10:37 Opr 870 Página 3/4

período eleitoral poderão dificultar, inviabilizar ou, no mínimo, postergar tais imprescindíveis ações ... o que seria uma pena.

É por isso que o FUNDO é algo necessário, mas de longe não suficiente para impulsionar essa nova etapa do processo de reformas do Porto de Santos.

#C-ARTIGOS\FUNDO-2.DOC
19/JUN/98

Env. p/: CODESP-DIGEP 013232309 06/23/98 10:38 Opr 870 Página 4/4