

A abertura dos portos enfrenta o obscurantismo

INFRAESTRUTURA | A reação à MP da modernização portuária reúne federações sindicais e empresários do naipe de Daniel Dantas

POR ANDRÉ BARROCAL



DEPOIS DE DOIS MESES no mar, o navio chinês Zhen Hua atracou no Porto de Santos no dia 15 e teve uma recepção hostil. Na madrugada da segunda-feira 18, foi invadido por estivadores dispostos a impedir o descarregamento de 9 mil toneladas de máquinas. A carga era da Empresa Brasileira de Terminais Portuários (Embraport), companhia privada que se instalou no porto para ganhar dinheiro enchendo navios com exportações e esvaziando-os de importados. Só na terça 19, ela chegou a um acordo para retirar os equipamentos.

O episódio tem todos os elementos de uma espécie de “guerra dos portos”

A nova lei facilita a construção de terminais privados, amplia a concorrência, reduz a burocracia e contraria contratos ilegítimos

Invasão. Em Santos, o navio chinês Zhen Hua foi ocupado e hostilizado pelos estivadores

amplificada pelo governo uma semana antes de o Zhen Hua zarpar de Xangai. A Medida Provisória (MP) assinada por Dilma Rousseff em 6 de dezembro com novas regras para investimento, operação e trabalho nos portos virou uma polêmica do tamanho da China. Os dias que antecedem sua votação no Congresso trouxeram à tona uma conflituosa teia de interesses e deflagraram greves em portos. A aprovação promete ser duríssima para o governo.

O campo de batalha tem figuras ilustres e aliados inusitados. De um lado, o bilionário Eike Batista, a Construtora Odebrecht, industriais e fazendeiros exportadores, um órgão público acusado em dois tribunais de fazer “vista grossa”, privatizantes. De outro, o encrenqueiro

banqueiro Daniel Dantas, o controverso sindicalista Paulinho da Força, empresários portuários beneficiados por contratos obscuros nunca submetidos a revisões determinadas por lei, três federações sindicais que representam 30 mil trabalhadores, estatizantes.

A primeira tropa perfila-se ao lado de Dilma e da nova lei, responsável por um tratamento de choque no setor portuário. Quem quiser construir um porto para despachar carga alheia não precisa mais enfrentar uma licitação ou contratar trabalhador em condições especiais que significam salários altos. De quebra, a MP

MP. A maior movimentadora de cargas ali hoje é a Santos Brasil, de Daniel Dantas. A Embraport pertence à empreiteira Odebrecht e, embora esteja no Porto de Santos, é como se fosse um porto privado. Não passou por licitação, não precisa admitir funcionário com regras especiais, será um grande despachador de carga alheia da nova rede e precisava das máquinas no Zhen Hua para começar o negócio.

A “guerra dos portos” explodiu publicamente com a proposta de Dilma porque a nova lei coincide com os interesses de um dos lados de um confronto patronal iniciado há cinco anos. Em 2008, a Associa-

grande empreiteira (Triunfo) e um plano de Eike Batista de construir um megaporto em Peruíbe (SP). Nos três casos, a Abratec achava que havia um disfarçado plano de exportar mercadoria alheia. As empresas pediram ao relator da ação, Gilmar Mendes, para seus advogados ajudarem a defender a Antaq. O ministro aceitou.

Em 2009, a agência foi processada pela mesma razão no Tribunal de Contas da União (TCU), por obra da Federação Nacional dos Portuários, entidade sindical. O TCU condenou a Antaq no mesmo ano e pediu providências, mas topou rea-



Marcha à ré. Operador do maior terminal privado do País, DD é o vilão mais uma vez

permite ao governo revisar velhos contratos de aluguel de áreas em porto público pelos quais empresas podem prestar serviço de movimentação de carga.

Ao assinar a MP, a presidenta expôs seus objetivos: “Uma explosão de investimentos” em portos que promovesse a “livre concorrência” entre eles e oferecesse aos exportadores opções mais baratas. “Mais exportação vai resultar em mais produção, mais emprego, mais investimento, mais crescimento.”

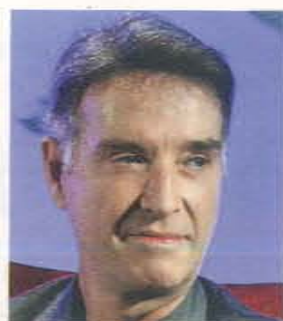
Na prática, Dilma criará uma rede privada de portos para competir com a pública. Quem já é do ramo protesta e a invasão do navio chinês ilustra o conflito. O cenário foi o principal porto público nacional, onde está quem mais tem a perder com a

ção Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público (Abratec), que representa empresários que atuam em portos estatais, processou a Agência Nacional de Transportes Aquáticos (Antaq) no Supremo Tribunal Federal (STF). Para a Abratec, a agência “simplesmente fez vista grossa” ao que seriam tentativas de burlar a lei.

Até 2012, a legislação só permitia construir porto privado, mediante simples autorização do governo, se o proprietário fosse exportar mercadoria própria — hoje, há mais de cem terminais do tipo. O manejo de carga de terceiros estava restrito a um dos 34 portos públicos e dependia de licitação. Na acusação, a Abratec citava como exemplos de “vista grossa” o projeto da Embraport, um porto em Santa Catarina (Portonave) controlado por outra

brir o prazo para a agência e as empresas se defenderem. O processo parou, quase foi votado na quarta-feira 20, mas seu julgamento foi adiado a pedido do ministro Aroldo Cedraz, baiano como a Odebrecht.

O que está em jogo nos tribunais são interesses graúdos. A Embraport custou 2,3 bilhões de reais à Odebrecht e seus sócios. Pode ser só coincidência, mas a empresa ajustou sua previsão de início de atividades, e a última aponta “segundo semestre”, quando a MP já deverá ter sido votada. Se aprovada, a Embraport não terá mais de se preocupar com tribunais. A maior fortuna do Brasil está no mesmo barco. Eike Batista investiu 4 bilhões de reais em um porto em São João da Barra (RJ). Com a MP de Dilma, que visitou as obras no ano passado, o Superporto do



Ringue. Eike e Odebrecht enfrentam a turma do sindicalista Guterra (à esq.)

Açu poderá fazer mais negócios. Pode ser outra coincidência, mas a estimativa de sua inauguração também foi revista para o “segundo semestre”. O conglomerado de Eike já cogita inclusive ressuscitar o projeto portuário de 4 bilhões de reais em Peruibe, usado na acusação contra a Antaq no STF.

Ex-presidente da Companhia Docas da Bahia e membro da comissão que examinará a MP, o deputado Geraldo Simões (PT) acha que a nova lei foi feita sob medida. “Ela legaliza os ilegais e bota na ilegalidade contratos que por lei o governo já deveria ter adequado”, diz. O governo não aceita a insinuação de que teria agido cirurgicamente. Tem “convicção” de que o setor portuário precisava funcionar sob uma nova lógica – mais movimento, menos tarifas –, para benefício do País em geral.

Sem concorrência, os empresários da velha-guarda não estariam investindo para baixar custos e baratear o que cobram de exportadores e importadores. Seus contratos teriam exageradas margens de lucro admitidas no passado pelo governo. Os estivadores que contratam são cedidos por uma entidade gerida por patrões e trabalhadores, o Ogmo, que garantiria renda demais e esforço de menos nos dois lados. “Nosso modelo portuário não era economicamente bom”, diz a chefe da Casa Civil de Dilma, Gleisi Hoffmann.

Os exportadores são entusiastas da reforma. “A competição é a única forma de reduzir custos e acabar com essa verdadeira reserva de mercado que domina o atual sistema portuário”, afirma a presidente da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), Katia Abreu.

O pessoal da “reserva de mercado” não pretende agir apenas no Congresso. Já mandou recados ao governo de que pretende brigar na Justiça. Entidade que reúne empresários dos dois grupos – os que ganham e os que perdem com a MP de Dilma –, a Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP) preocupa-se com a beligerância. “O setor empresarial só tem força unido. Quando se divide, abre espaço para o governo tomar decisões”, diz o presidente da associação, Wilen Manteli.

O principal representante da “reserva de mercado” é a Santos Brasil, maior operador de terminal privado em portos estatais, com negócios também no Pará e em Santa Catarina. É um exemplo de antigo contrato de aluguel de área pública que o governo pretende expor à luz do dia com a nova lei. No ano passado, a Santos Brasil teve lucro recorde de 270 milhões de reais. Para uma autoridade do governo, tal rentabilidade resulta de margens de lucro excessivas.

Os planos de Dilma pegaram a Santos Brasil no meio de uma briga entre os

sócios pelo controle da empresa, situação comum quando um deles é Daniel Dantas. Em janeiro, o banqueiro, que é majoritário, pediu a abertura de um tribunal arbitral para cuidar do confronto com o sócio Richard Klien, operador do maior terminal público no Porto do Rio. No ano passado, uma arbitragem requerida por Klien em 2010 terminara com sentença que dizia que alguns atos de Dantas na disputa societária estavam “eivados de ilicitudes” e tinham sido praticados com “quebra de boa-fé”, embora a decisão não tenha tirado nenhum sócio do caminho do outro, como ambos querem.

Duas autoridades federais disseram a *CartaCapital* enxergar Dantas por trás da reação contra a lei, embora o diretor da Santos Brasil, Mauro Salgado, tenha informado via assessoria de imprensa que considera “a MP positiva desde o primeiro momento”. O governo suspeita que o vocalizador do desagrado seria o deputado sindicalista Paulinho da Força, que tem dado motivo para a desconfiança. Ele já entrou em reunião de Gleisi sobre portos sem ser convidado, acompanhou a invasão do navio chinês e combate a MP no Congresso dia e noite dizendo que “o novo sistema vai acabar com o porto público”.

Mas Paulinho não é o único sindicalista a boicotar a proposta. Ao contrário. Na terça-feira 19, três federações que representam todas as categorias de trabalhadores em portos, um total de 30 mil pessoas, realizaram assembleias e declararam duas greves de seis horas – uma na sexta 22, outra na terça 26 –, para forçar Dilma a negociar. “Vamos fazer uma guerra nos portos”, diz o presidente da Federação Nacional dos Portuários (FNP), Eduardo Guterra.

As federações uniram-se por uma sensação comum de perda. Para Guterra, a nova lei tem potencial para quebrar as docas – que empregam os filiados à FNP – e privatizar o controle de uma área estratégica para o País, as administrações portuárias. A federação dos estivadores, que são vinculados a empresas como a Santos Brasil, teme que a rede privada de portos atinja os negócios de seus patrões e provoque demissões. A federação dos trabalhadores contratados via Ogmo quer que esse regime trabalhista especial seja obrigatório nos portos privados também.

O Ogmo, que tem exclusividade como fornecedor de mão de obra para porto público, é inspirado em modelo europeu e chancelado por uma convenção da Organização Internacional do Trabalho

(OIT), da qual o Brasil é signatário desde 1995. Um dia após Dilma assinar a MP dos Portos, o Parlamento português aprovou um novo regime de trabalho portuário para baratear o custo das exportações, uma exigência do FMI e da União Europeia para salvar o país da crise. Por meses, antes da votação, os estivadores fizeram greves e até hoje acusam o governo de violar a convenção da OIT, denúncia formalizada contra o Brasil em setembro pelos portuários nativos. “Portugal é o balão de ensaio para a aplicação desse tipo de política e legislação setorial portuária na Europa”, diz o presidente do Sindicato dos Estivadores do país, Vítor Dias.

Segundo a ministra Gleisi, o governo não vai acabar com o Ogmo nos portos públicos ou relaxar as relações trabalhistas nos privados, onde a CLT terá de ser cumprida. Ela nega também que haja intenção de privatizar portos públicos, lembrando de que já houve ou estão por ocorrer investimentos federais de 15 bilhões de reais neles. O Brasil, afirma, precisa de uma rede portuária extra pela perspecti-

No Congresso, a MP enfrenta uma avalanche de 645 propostas de emendas, dispostas a alterar completamente o espírito do texto

va de crescimento econômico e por sua dimensão continental. “Há uma reação exacerbada à MP. Ela não é o que dizem.”

A votação da nova lei dependerá do sentimento que vai prevalecer entre os parlamentares diante das “reações” à proposta. E o cenário está complicado para a presidenta. Deputados e senadores apresentaram uma avalanche de sugestões para mudar a Medida Provisória (645). Só uma vez houve mais tentativas de al-

terar uma MP, na que instituiu o novo Código Florestal (696), votação em que o governo foi derrotado em 2012. “A situação está muito confusa, há uma guerra entre os empresários, uma mistura de interesses. A MP precisa de esclarecimentos”, diz o deputado Beto Albuquerque (RS), líder da bancada do PSB, partido que indicou o ministro dos Portos.

O PSB do presidencial governador de Pernambuco, Eduardo Campos, também comandou a área no governo Lula, com Pedro Brito, agora diretor-geral interino da Antaq. Brito era contra abrir o setor portuário ao capital privado. No livro *Muito a Navegar*, lançado em novembro de 2010, ele foi contundente na defesa do modelo estatal. “Qualquer pressão para mudá-lo se prende unicamente a interesses estritamente empresariais e privados, desvinculados dos interesses do país.” Segundo uma autoridade do governo, Dilma tem hoje informações sobre o crescimento futuro da demanda por portos que o antecessor não tinha e, por isso, decidiu apoiar a mudança na lei. ●

COMO VOCÊ CHEGOU ATÉ AÍ? FAZENDO UMA PÓS NA PUC-SP.

FOTOS: FABIO MOTTVA/ESTADÃO CONTEÚDO e PITI REALI/ESTADÃO CONTEÚDO

INSCRIÇÕES ABERTAS
Educação Continuada -
MBA, Especialização,
Aprimoramento e Extensão

www.pucsp.br/cogee
(11) 3124-9600

f pucsp.official

@puc_sp



PUC-SP

SÃO PAULO - BARUERI - SOROCABA