

Batalha do Riachuelo. A Capitania dos Portos de São Paulo celebra hoje o 151º aniversário da Batalha Naval do Riachuelo, a data magna da Marinha. Para comemorar a data, hoje, às 10h30, haverá uma cerimônia na sede do órgão, no Cais da Marinha, no Porto de Santos.

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

Gestão privada da dragagem volta ao debate

Proposta foi apresentada pela Fenop ao ministro dos Transportes

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

A gestão privada dos canais de navegação dos complexos portuários brasileiros e de suas obras de dragagem voltou à pauta de discussões do Governo Federal. Desta vez, a proposta é analisada pelo ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintella. A estratégia foi debatida ontem, durante reunião da autoridade com a Federação Nacional dos Portuários (Fenop), formada por diversas entidades do setor, em Brasília.

O plano de entregar a dragagem, que hoje é uma responsabilidade do Governo Federal, para a iniciativa privada surgiu pelas dificuldades que a Secretaria de Portos (SEP) enfrentou em contratar uma firma especializada no aprofundamento do canal de navegação do cais santista, no ano passado. O tema chegou a ser debatido em audiências públicas durante a gestão do então ministro Edinho Araújo, mas não avançou.

De acordo com o presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Soesp), Roberto Teller, que estava presente na reunião de ontem, os problemas enfrentados pelos usuários do Porto de Santos foram apresentados ao ministro. Como forma de reverter o cenário de constantes perdas de calado operacional no complexo, a gestão privada do canal foi apresentada como proposta.

“Mostramos para o ministro o drama da dragagem, que é reflexo de um sistema falido. Levamos alternativas de privatização ou de uma PPP (parceria público-privada) e ele se dispôs a ouvir as alternativas”, explicou Teller.

O plano dos empresários consiste na criação de uma empresa sem fins lucrativos, com a participação do poder público e da iniciativa privada. Segundo o diretor-presidente da Brasil Terminal Portuário (BTP), Antonio Passaro, a ideia é que os serviços de dragagem, balizamento e sinalização fiquem sob a responsabilidade desta nova entidade.

A nova companhia teria em



Aquino (esq.) e empresários do setor estiveram com Quintella (dir.)

Calado

Devido à agitação do mar na tarde de ontem, a Capitania dos Portos de São Paulo determinou a redução temporária do calado do Porto de Santos, de 13,2 para 12 metros na baixamar, podendo chegar a 13 metros na preamar (maré alta). O calado é a altura da parte do casco do navio que permanece submersa. Ele é sempre menor do que a profundidade do canal, de modo a garantir a segurança da navegação. Quando o mar fica mais agitado, ele pode ser reduzido.

sua estrutura um presidente do conselho de administração indicado pela Autoridade Portuária, enquanto o diretor-geral seria uma indicação conjunta, do poder público e da iniciativa privada. Ainda haveria dois diretores – um administrativo e financeiro e um operacional. Ambos seriam indicados pelos empresários.

“É importante o fato de ser uma ação conjunta, que visa dar eficiência e agilidade à gestão”, destacou Passaro, que propõe a implantação de um projeto piloto de cinco anos em Santos.

Outra reivindicação apresentada pela Fenop, ontem, é a formação de um grupo de trabalho para tratar especificamente da questão da dragagem.

“Precisamos de soluções emergenciais transitórias. O sistema não consegue subsistir sem essas mudanças”, disse o presidente da Federação, Sérgio Aquino.

LEGISLAÇÃO

O excesso de regulação estatal do atual modelo portuário, a Lei nº 12.815, também foi citado na reunião. “Falamos sobre os avanços da Lei nº 8.630 (antiga Lei dos Portos) que, como dizemos, avançou 30 anos em 10. E também sobre os retrocessos da 12.815, que retrocedeu um século com as centralizações em Brasília, que inviabilizaram investimentos e engessaram o sistema”, destacou Teller.

Os empresários também apresentaram queixas relacionadas às diferentes regras para a contratação de mão de obra portuária. Isto porque terminais arrendados em áreas públicas são obrigados a utilizar trabalhadores vinculados ao Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo), enquanto nos terminais privados, há flexibilidade nesta contratação.

Outro ponto levantado pela iniciativa privada foi a necessidade de criação de um sistema “S” de treinamento de mão de obra. Esta proposta, já em elaboração no Fórum de Qualificação do Trabalhador Portuário, visa ampliar a oferta de capacitação laboral.