

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Projeto de Lei nº 6.992, de 2002

Autoriza a instituição da Companhia Docas de Sepetiba S.A. e a cisão da Companhia Docas do Rio de Janeiro S.A.

Autor: Poder Executivo

Relator: Deputado CARLOS SANTANA

I - Relatório

O projeto de lei em apreço autoriza a União a instituir sociedade anônima de economia mista, a ser denominada Companhia Docas de Sepetiba S.A. – CDS, com a finalidade de administrar o Porto de Sepetiba, podendo, no entanto, abranger outros portos. O texto prevê que a CDS exercerá a autoridade portuária nos portos que administrar, na forma da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. A proposta autoriza, ainda, a cisão da Companhia Docas do Rio de Janeiro S.A. – CDRJ, para versão parcial de seu patrimônio, dividindo-se o seu capital, mediante a transferência de parte do acervo operacional, econômico e financeiro à CDS, após a sua instituição. Finalmente, o texto remete ao Poder Executivo a atribuição de tomar as providências necessárias à efetivação dos atos societários relacionados às operações autorizadas.

A exposição de motivos que acompanha a proposta argumenta que o "novo modelo institucional permitirá concentrar as vocações dos portos (...) nas cargas que lhes são mais adequadas, de modo a diminuir os custos portuários e dar maior foco aos investimentos do setor (...)".

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o nosso relatório.

II – Voto do Relator

A Companhia Docas do Rio de Janeiro S.A. – CDRJ – que foi constituída em 1967, por força do Decreto-Lei nº 256, de 28 de fevereiro daquele ano, administra os portos do Rio de Janeiro, Sepetiba, Niterói e Angra dos Reis. Agora, pretende o Governo Federal desvincular o Porto de Sepetiba do complexo de portos fluminenses, criando uma empresa específica para sua administração.

Alguns fatores, entretanto, parecem indicar que essa é uma opção equivocada.

Em primeiro lugar, o fato dos portos fluminenses estarem todos sob a administração de uma mesma empresa permite o planejamento de estratégias de desenvolvimento conjunto. Isso evita que um porto torne-se competidor e, até mesmo, predador de outro localizado na mesma região. O fato dos quatro portos fluminenses estarem sob a mesma administração permite a conjugação de esforços entre eles, de forma a que todos possam desenvolver-se de forma parelha.

Com a cisão, é de esperar-se que haja um desequilíbrio entre os portos do Rio de Janeiro e de Sepetiba, em detrimento do primeiro. O Porto de Sepetiba possui uma situação física natural privilegiada, o que o capacita a receber embarcações de grande calado. Ademais, o fato de ser um porto de construção recente, que continua merecendo grandes investimentos públicos e privados, faz com que ele seja melhor equipado e mais produtivo do que o Porto do Rio de Janeiro. A tendência, portanto, é que haja uma transferência da movimentação de cargas para Sepetiba, fazendo com que o Rio de Janeiro perca parte significativa de suas receitas.

Essa conjunção de fatores representa, por outro lado, uma preocupação para os trabalhadores portuários, pois a diminuição do movimento no Porto do Rio de Janeiro certamente será causa de desemprego na categoria. Estima-se que o porto carioca deverá ser compungido a dispensar cerca de um terço dos trabalhadores hoje em atividade. Deve-se lembrar que, muito provavelmente, caberá à Cia. Docas do Rio de Janeiro, após a cisão, a gerência do passivo existente – cerca de quatrocentos milhões de reais, a maior parte relativa a dívidas trabalhistas –, o que a fragiliza ainda mais frente à empresa que se pretende criar, situação que reforça o temor dos trabalhadores portuários com relação a seu futuro profissional.

Cabe deixar claro, entretanto, que a opção contrária à cisão não se apóia numa postura corporativa. Carlos Tavares de Oliveira, assessor da Confederação Nacional do Comércio, critica, em artigo recente, a medida proposta pelo Governo Federal, argumentando que a criação de uma nova empresa estatal representa um retrocesso em relação aos avanços alcançados com a Lei dos Portos. Ele considera que, por um lado, os problemas estruturais hoje existentes não serão resolvidos com a cisão e, por outro, as despesas com a criação e instalação da nova Companhia Docas de Sepetiba S.A.

acabarão recaindo sobre os usuários. Cabe registrar, a propósito, que a cisão implica numa duplicação desnecessária de algumas estruturas de administração, uma vez que, consolidado o fato, passaremos a ter um Conselho de Autoridade Portuária e um Órgão Gestor de Mão-de-Obra para cada um dos portos.

Todos esses fatores demonstram, ao nosso ver, a fragilidade da proposta e desaconselham sua aprovação. Aliás, essa fragilidade vem expressa na própria exposição de motivos que acompanha o projeto de lei, a qual não está embasada em dados concretos, mas pretende justificar a proposta com uma argumentação extremamente sucinta e de caráter genérico.

Diante do exposto, naquilo que compete a este órgão técnico avaliar, somos pela rejeição do Projeto de Lei nº 6.992, de 2002.

Sala da Comissão, em de de 2002.

Deputado CARLOS SANTANA
Relator