



OFÍCIO CONJUNTO – FENCCOVIB-FNP-FNE

Brasília, 18 de junho de 2020.

Ilmo. Sr.

Dr. Diogo Pilone

DD. Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários

Brasília – DF.

ASSUNTO: aprovação da MPV 932

Senhor Secretário

Lamentavelmente, o plenário da Câmara dos Deputados aprovou a MPV 932, mantendo o texto do RELATOR, (Dep. Hugo Leal-PSD-RJ), principalmente com relação ao projeto de lei de conversão, em que, pelos seus artigos 3º e 4º, estão sendo transferidos as verbas e o sistema de treinamento de TPAs, para a Confederação Nacional dos Transportes - CNT.

Primeiramente, há de se ressaltar, com muita ênfase, que a MPV 932 foi editada exclusivamente para permitir a redução (que finda em 30 de junho corrente) das contribuições parafiscais limitadas aos seguintes sistemas “S”: SESCOOP, SESC, SEST, SENAC, SENAI, SENAT, SESI e SENAR (Art. 1º caput), bem como UNICAMENTE para elevar, nesse mesmo período - assim também provisoriamente - de 3,5% para 7%, a alíquota destinada ao Fundaf - Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização (parágrafo único).

E, ainda, está explicitado nos dois artigos da MPV que as normas neles contidas deveriam prevalecer “Excepcionalmente, até 30 de junho de 2020”. A mesma limitação temporal também está estampada na respectiva mensagem ME nº 00092/2020 (de 26 de março de 2020), enviada pela Presidência da República ao Congresso Nacional (OFÍCIO Nº 144/2020/SG/PR).



Veja-se que sequer havia qualquer menção (nessa MPV e na Mensagem) ao Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – FDEPM. Inexistia, também, conseqüentemente, qualquer proposta quanto à transferência definitiva desse Fundo e do sistema de treinamento de portuários para a CNT (até porque – repita-se - a MP foi baixada para atender excepcionalmente e em prazo determinado as questões que ela especifica).

Assim, primeiramente, pode-se dizer que houve vício na inclusão dessas alterações (contidas nos Artigos 3º e 4º) por contrariar o disposto no Art. 4º, da Resolução nº 1, de 2002 – CN (Regimento para apreciação de MPVs) que não permite “apresentação de propostas de inclusão de tema estranho ao texto original” (foi uma emenda “jabuti” como se diz popularmente).

E, o pior, isto possibilitou que fosse atendido a um lobby oportunista de entidades (ATP, FENAMAR, ABRALOG, ABTRA) que sequer contribuem ao referido fundo para o ensino profissional de portuários. E, assim, conseguiram que - desastrosamente – fosse desviado o verdadeiro propósito da MPV 932. Houve, sobretudo, um indesejável aproveitamento desses setores empresariais do triste momento da pandemia e de calamidade pública, para através dessa MPV tentar golpear os trabalhadores dos portos inviabilizando seu sistema de treinamento. Fato que as entidades sindicais portuárias de todo o Brasil discordam e repudiam.

No processo legislativo foram ignoradas as argumentações contrárias feitas pelos legítimos representantes dos trabalhadores destinatários e, principalmente, dos empresários que efetivamente recolhem ao FDEPM.

Desconsiderou-se, inclusive, a decisão aprovada pelo Fórum Nacional Permanente para Qualificação do Trabalhador Portuário, no sentido de ser criado um SISTEMA “S” PORTUÁRIO próprio, administrado democraticamente pelos empresários que custeiam esse programa e pelos trabalhadores destinatários dos cursos.

Cabe esclarecer, ainda, que o citado Fórum Nacional foi criado pela legislação específica portuária vigente. Sua composição originária tem quatro Ministérios, a Secretaria Geral da Presidência da República, a Secretaria de Portos e o Comando da Marinha, além das três representações nacionais de empresários do setor e das três representações nacionais das classes trabalhadores de portuários.



E mais: o SISTEMA “S” específico do porto se justifica por diversos motivos. Dentre eles: que as atividades portuárias são legalmente consideradas atividades ou serviços essenciais; que os trabalhadores dos portos constituem-se - pela legislação vigente - em categoria profissional diferenciada; que é prática adotada nos principais portos do mundo tidos como referência no avanço e na modernidade das operações portuárias; que são muito específicos e peculiares os treinamentos exigidos nos portos - em terra e nos navios - para operar equipamentos sofisticados tanto para içamento de volumes (portêineres, transtêineres, pontes-rolantes, MHC, LHM, Tug-Master, empilhadeiras de grande porte, etc.), como para fazer vistoria, controle de cargas, leitura e interpretação de planos de carga, etc. que exigem sofisticados programas com o uso de coletores de dados e de outros equipamentos automatizados; que a aplicação de cursos de portuários aprovados pela OIT (como o Portworker Development Programme – PDP) e por outros organismos internacionais para este caso, não permitem que seja adotado um tratamento de forma genérica. Há, ainda, outra questão relevante, pertinente à necessidade de treinamento exclusivo, que é o aperfeiçoamento inerente à melhoria da gestão portuária

Enfim, foram menosprezados os fatos, os argumentos e a lógica que exigem um tratamento diferenciado para treinamento de portuários para fazer face à competitividade com portos estrangeiros e acabou – lamentavelmente - sendo dado eco a pleito estranho às legítimas necessidades dos portos brasileiros.

E, assim, a Câmara dos Deputados, com apoio do Governo, aceitou, defendeu e aprovou um texto que, com a máxima vênia, significa um retrocesso e decepção nas expectativas de modernização portuária.

Por outro lado, é preciso ainda esclarecer que impecem as afirmações da CNT de que o sistema SEST/SENAT já tenha treinado ou patrocinado treinamentos de qualquer trabalhador da atividade portuária, representado por quaisquer das 149 entidades sindicais do âmbito das três federações signatárias.

Por todos esses motivos, as federações signatárias, seus sindicatos filiados e todas as bases portuárias estão, respeitosamente, informando a essa Secretaria Nacional de Portos que discordam dos artigos 3º e 4º da lei de conversão, que vão lutar pela supressão incondicional

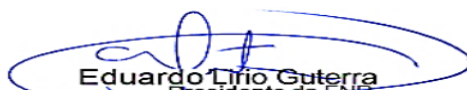


dos mesmos no Senado e que estão providenciando a MOBILIZAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TODOS OS PORTOS contra essas mudanças prejudiciais ao setor portuário.

Respeitosamente


José Adilson Pereira
Presidente da FNE


MÁRIO TEIXEIRA
Presidente – FENCCOVIB


Eduardo Lino Guterra
Presidente da FNP