

UMA GESTÃO DA MÃO DE OBRA AVULSA NACIONAL

Andréa Margon

A Intermodal 2016 encerrou na quinta-feira (07). Mas, no dia 06 de abril, a ala dos trabalhadores portuários do país teve voz. No painel "Relação Capital – Trabalho Portuário do Brasil – Harmonização às normas internacionais - Convenção 137 e à Recomendação OIT nº 145", as três federações (FNE, FNP e Fenccovib) puderam apresentar suas ideias. A principal, segundo José Adilson Pereira (*), representando a Federação dos Estivadores, foi a de, nacionalmente, parâmetros para a gestão da mão de obra portuária.

Antes da fala dos trabalhadores, representante da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e o patronato defenderam suas intenções. A tese da OIT foi a de harmonização das relações. A do setor empresarial foi a de promoção de mudanças na nova Lei dos Portos (12.815/13) para adequá-las às relações de trabalho "contemporâneas", com base nas normativas da OIT.



Os empresários argumentaram que a Lei está distante das regras internacionais sobre o trabalho portuário quando estabelece categorias profissionais diferenciadas, o que limita a possibilidade do trabalhador ascender na carreira e ao restringir a autonomia da empresa portuária de contratar e qualificar sua mão de obra, conforme as suas necessidades.

Frente a esta tese, os representantes dos trabalhadores se colocaram contrários. Para as Federações, caso haja mudança que seja para incorporar, integralmente, a Convenção 137 (OIT) na nova Lei, principalmente quanto a requisição do trabalhador, nos Ogmos, pelos Terminais de Uso Privativos (TUPs).



Para José Adilson, a Lei dos Portos não precisa ser modificada e, sim, implantada. E, durante o Painel na Intermodal, o Espírito Santo foi, mais uma vez, exemplo. Ele citou aos presentes que, mesmo depois da Lei em vigor, todos os Acordos Coletivos e a Convenção Coletiva de Trabalho foram fechados. Inclusive, Acordos com terminais fora da Área de Porto Organizado.

“O Espírito Santo foi exemplo porque aqui as partes se entendem. Exemplo é Portocel que saiu da Área de Porto Organizado, para crescer, e negociou isso com os trabalhadores”.

A ala dos trabalhadores falou da organização da mão de obra, normas disciplinares, forma de acesso e dimensionamento dos quadros, escalação, formação profissional e saúde e segurança, no estado.

Outro ponto citado foi a boa prática em relação a aplicação da NR 29 e deu como exemplo o Programa Acidente Zero, em Praia Mole (TPS), onde já se chegou a regeitar navio, para operação, de comum acordo com o próprio terminal.

O processo de migração, entre as atividades, e a extinção dos consertadores onde o quadro foi absorvido (migrado) para outras

atividades no ES; e o processo de incentivo ao desligamento praticado pelos portuários avulsos do Rio de Janeiro, que ajuda a enxugar o quadro; Angra dos Reis (RJ), onde conquistaram renda mínima; a qualidade do porto, como em Portocel, onde se analisa toda a logística e a mão de obra; Fundo de Treinamento que existe no ES; também foram exemplos.

Houve, por parte dos trabalhadores, críticas ao acesso a treinamentos, que ainda não está a contento. A barreira técnica, que é o DPC, que não dá solução para isso. “E é a barreira técnica que vem sendo utilizada pelo setor patronal para rechaçar a mão de obra avulsa”, disse José Adilson.

Uma questão de grande importância, apresentada no Painel na Intermodal, é a representação dos trabalhadores e a questão da categoria diferenciada, que precisa ser resolvida.

Os argumentos apresentados pelas três Federações foram eficazes. Tanto que saíram do evento com a determinação de construir, em conjunto – trabalhadores e empresariado - uma pauta nacional, com o objetivo de chegar ao entendimento que dê orientações para todas as negociações.

(*) José Adilson Pereira é vice-presidente da Conttmaf, presidente da Intersindical da Orla Portuária ES e do Sindicato dos Estivadores ES e secretário adjunto da Secretaria de Relações Internacionais da Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB).