

Fim do cais público pode custar 387 empregos no Porto de Santos**DESEMPREGO.** Trabalhadores protestam contra mudança iminente; quase 400 mil engajamentos de avulsos/ano estão ameaçados

Fim do cais público no Porto de Santos pode custar 387 empregos

» O iminente fim das operações no cais público no Porto de Santos e a provável cessão dessas áreas para grandes arrendatários poderá provocar a demissão de 387 trabalhadores portuários com carteira assinada. Mais: os dez operadores que tendem a ficar sem berços de atracação para movimentação de suas cargas ofertaram mais de 233 mil engajamentos a trabalhadores avulsos entre janeiro e setembro deste ano. Em 2023, foram 338 mil engajamentos, que correspondem à contratação dos avulsos para um período de seis horas. Esses engajamentos são a forma de renda de várias categorias, como estivadores, conferentes, vigias, consertadores, trabalhadores do bloco e operadores de guindastes empilhadeiras, entre outras categorias. Outros 370 trabalhadores indiretos que prestam serviço no cais público também estariam ameaçados, além de 1.100 careteiros autônomos.

Em 2023, os engajamentos patrocinados pelos operadores do cais público representaram 62,21% de todo o serviço oferecido aos avulsos durante 12 meses. Neste ano, as operações de carga e descarga promovidas pelas empresas de menor porte e que não são arrendatárias de áreas no Porto representaram 60,27% dos engajamentos de trabalhadores realizados em todos os berços de atracação de navios em Santos, Guarujá e Cubatão.

Os números constam de um ofício elaborado por dez operadores do cais público santista e enviado ao prefeito Rogério Santos (Republicanos) pedindo providências. Essas empresas fazem parte da Câmara de Operadores Portuários do Cais Público do Sindicato dos Operadores Por-



Cessão de áreas para grandes arrendatários poderá provocar a demissão de 387 trabalhadores portuários com carteira assinada

tuários do Estado (Sopesp).

Assinam o documento: Alphamar Port Services, Agrobulk Operações Portuárias, Comportec Operador Portuário Cesarí, Orion Operações Portuárias, Reliance Agenciamento e Serviços Portuários, SM Operador Portuário, Sanport Logística Portuária, S/A Marítima Eurobras Agência e Comissária, Set Port Logística e Port Master Operador Portuário.

Esses operadores desenvolvem suas atividades, principalmente, na descarga de grãos sólidos, insumos para a produção de fertilizantes, ração animal e matérias primas

para a indústria. E 90% dessa mercadoria atende às necessidades do agronegócio nas regiões Sudeste e Centro-Oeste do Brasil.

Por não serem arrendatários do Porto, esses operadores não possuem berços dedicados com exclusividade, portanto, estão sujeitos à autorização da Autoridade Portuária para atracação em piers classificados como Cais Público.

CARRETEIROS TAMBÉM.

Mas, não só os portuários com carteira assinada e os avulsos que podem perder emprego e renda. O documento também cita que a ces-

são do cais público traz riscos para careteiros autônomos.

Pelos cálculos dos operadores signatários do ofício enviado ao prefeito, 600 motoristas do "vira" estariam ameaçados de perder o direito a transportar cargas entre terminais localizados em Santos e no Cubatão. Outros 500 careteiros que carregam no Porto e levam cargas para terminais em São Paulo e outras localidades, inclusive em outros estados, também correm o risco de perder sua atividade.

RISCO PARA O AGRO.

"Anexamos a este ofício documentos que demonstram

ma, nem mesmo pelos novos hubs deste segmento. Fatalmente haverá fuga de carga para outros portos, acarretando para economia local perdas substanciais em receita, além da subtração de empregos gerando um problema social", alertam os empresários.

"Por outro lado, os importadores irão sofrer com um aumento do custo logístico, seja ele no transporte (cargas serão destinadas a outros portos) ou por demurrages, não é incorreto dizer que existe a probabilidade de ocorrer ambos os aumentos (elevando o custo Brasil), colocando em risco a competitividade do nosso agronegócio. O fato é que os portos brasileiros não possuem capacidade ociosa para absorver operações de grãos sólidos realizada pelo cais público do Porto de Santos", completa o ofício enviado ao prefeito.

Pelos cálculos desses usuários, o cais público movimentava 41% dos volumes totais de fertilizantes, sal e sódios movimentados no Porto de Santos. E esses são insumos fundamentais para o agronegócio e para as indústrias químicas de São Paulo.

E, segundo os operadores, o Terminal Marítimo do Guarujá (Termag), o Terminal Integrador Portuário Luiz Antônio Mesquita (Tiplan), da VLI Logística, em Cubatão, e a Filidrovia não conseguiriam absorver esse volume de carga destinada ao agro e às indústrias químicas.

"Além disso podemos acrescentar a importância para economia nacional, uma vez que as cargas movimentadas pelos operadores de cais público não serão absorvidas pelos terminais especializados existentes que já operam próximo a sua capacidade máxi-

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Diário do Litoral - Baixada Santista/SP

Seção: Cidades **Caderno:** A **Página:** 3