



28 · 29 · 30  
de OUTUBRO

**XII SEGET**  
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA  
TEMA 2015  
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



# **Análise da lei 12.815/13 segundo a ótica dos trabalhadores e operadores portuários com foco no porto de Santos**

**Laura Braga Motta**  
laura\_braga\_motta@yahoo.com.br  
FATEC

**Stanley França de Sousa**  
stanley.franca.sousa@hotmail.com  
FATEC

**Marcus Vinicius do Nascimento**  
nascimento.mv@fatec.sp.gov.br  
FATEC

**Resumo:** Com representatividade de aproximadamente 95% do volume de importações e exportações do País, o setor portuário demonstra a sua significância para o desenvolvimento do Brasil. O objetivo deste artigo consiste em avaliar os impactos resultantes da implantação da Lei 12.815/13 na a operação e gestão dos portos nacionais. O estudo considerou, após uma revisão da literatura a respeito do assunto, realizar uma análise das vantagens e desvantagens, utilizando-se da ferramenta SWOT aplicada a um cenário real, o Porto de Santos. A revisão literária permitiu entender que a nova lei dos portos aponta para atualizações no setor trabalhista, portanto a análise SWOT foi desenhada para ressaltar os benefícios e malefícios aos empregados dos portos no processo de adequação a esta nova lei. Ao final, o cruzamento de informações das oportunidades e ameaças com forças e fraquezas demonstrou que a nova lei tende a trazer benefícios aos trabalhadores, principalmente no que se refere ao reconhecimento das atividades executadas no porto. Contudo, estima-se que o processo de adaptação à nova Lei se decorrerá em longo prazo, podendo gerar altos custos operacionais. Este é um ponto de preocupação, visto que anda na contramão da lógica atual de contenção de gastos.

**Palavras Chave:** porto - legislação - trabalhadores - Análise SWOT -



28 · 29 · 30  
de OUTUBRO

**XII SEGET**  
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA  
TEMA 2015  
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



## 1. INTRODUÇÃO

A competitividade econômica de um país é medida por diversos indicadores de desempenhos mundiais, que dependendo de sua participação no mercado favorece seu crescimento, sua competitividade e torna o país mais atraente para investidores, e que por consequência, faz-se necessário um contínuo investimento tecnológico e de infraestrutura. Segundo Dweck (2014) o investimento em infraestrutura possui elevado risco que se estende no longo prazo, de forma que a busca por apoio privado se torna fundamental para que se consiga concretizar projetos dessa natureza.

Segundo Villela (2013) o setor portuário é substancial para a completude dos processos logísticos e possui influência direta no crescimento econômico de diversos países. No Brasil, o transporte hidroviário, segundo o Boletim Anual de movimentação de cargas da ANTAQ de 2014, movimentou 931 milhões de toneladas. Desse número, 338 milhões de toneladas (36%) foram realizadas pelos 34 Portos Organizados e 593 milhões (64%) pelos 32 Terminais de Uso Privativo-TUPs. Uma vez que os processos de importação e exportação realizados pelos Portos Brasileiros representam uma fatia de 94,7 % dentre os demais modais, é imperativo que as Leis, Normas e Investimentos no Brasil tenham sinergia para contribuir com o contínuo crescimento e expansão desse tipo de infraestrutura no país.

Quando se trata da regulamentação do transporte marítimo, desde os finais da década de 1990 se discutia a necessidade de atualizar a legislação nacional que regia a operação portuária no Brasil, até então estabelecida na Lei 8.630/1993 (CARVALHO, 2013). Passados quase 22 anos a antiga lei dos portos sofreu alterações em seu texto e, no ano de 2013, após a promulgação da Lei 12.815/13, popularmente chamada de “Nova Lei dos Portos”, a antiga lei foi revogada. A Lei 12.815/13 regulamenta as áreas de instalações portuárias, atividades administrativas e os operadores portuários (BRASIL, 2013). A introdução desta lei poderá ter significativo impacto na competitividade dos portos públicos e privados, principalmente no que diz respeito à necessidade de adaptação das operações portuárias às novas regulamentações. Segundo Castro Junior e Capraro (2013) a expectativa de aumento da competitividade dos portos se baseia na possibilidade que a nova lei abre para investimentos realizados pelo setor privado.

Considerando-se, portanto, o tema apresentado, este trabalho tem como objetivo analisar os reflexos da lei 12.815/13 para os trabalhadores e operadores portuários. Para isso será tomado como estudo o Porto de Santos. Pretende-se analisar os impactos trabalhistas a estes profissionais que atuam na área portuária, e após uma revisão da literatura a respeito do assunto, realizar uma análise das vantagens e desvantagens da mesma. Para realização deste trabalho será utilizada uma adaptação quantitativa da análise SWOT para identificar as melhorias e os pontos fracos com a aplicação da lei.

A metodologia utilizada se baseia em uma pesquisa de natureza aplicada e abordagem qualitativa, tendo característica exploratória e fundamentos técnicos, tais como: pesquisa bibliográfica da lei 12.815/13 a “Nova Lei dos Portos” e uma análise SWOT para estimar pontos fracos e fortes, oportunidades e ameaças, com foco em planos de longo prazo.



28 · 29 · 30  
de OUTUBRO

**XII SEGeT**  
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA  
TEMA 2015  
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



## 2. PORTOS NO BRASIL

O Brasil possui uma extensa costa navegável e também grande disponibilidade de sistemas de rios, possuindo atuação nas categorias de transporte de longo curso, cabotagem e navegação de interior. Ribeiro e Ferreira (2002) definem as categorias da seguinte forma:

- Longo Curso: realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;
- Cabotagem: realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou entre esta e as vias navegáveis interiores;
- Interior: realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional.

Segundo a ANTAQ (2014), o sistema portuário nacional é constituído por 34 portos públicos (figura 1).

Figura 1 - Portos Públicos Marítimos no Brasil.



Fonte: ANTAQ, 2015

No comparativo do segundo trimestre de 2014 com o mesmo período de 2013, houve um crescimento de 5,6% nas navegações de longo curso. Nota-se que, na navegação de longo curso, há uma participação predominante nas operações de exportação que atingiram o patamar de 139,8 milhões de toneladas no fim do segundo trimestre de 2014, o que representa cerca de 78% do total das movimentações dos portos nacionais. Esse dado é relevante e traz o entendimento de que a os portos utilizados no comércio internacional contribuem com um superávit da balança comercial. Esses dados podem ser consultados na Figura 2, seguinte.

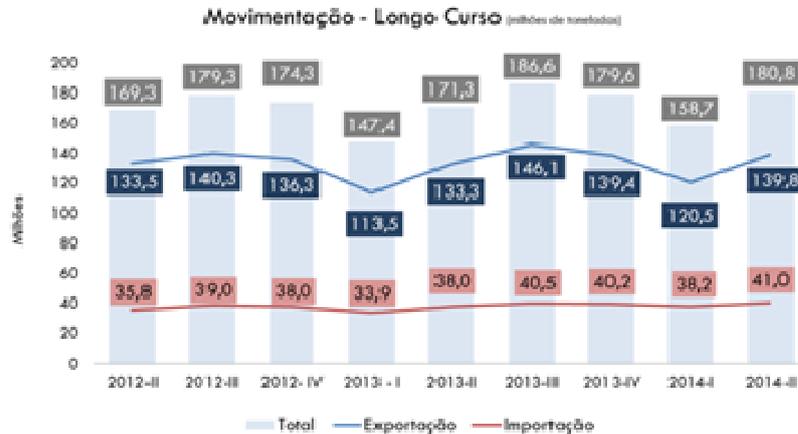


28 · 29 · 30  
de OUTUBRO

**XII SEGET**  
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA  
TEMA 2015  
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



Figura 2 - Balança comercial: Comparativo entre importações e exportações nos Portos Nacionais nas Movimentações de Longo Curso



Fonte: ANTAQ, 2014

### 3. REGULAÇÕES E LEIS PORTUÁRIAS BRASILEIRAS

Segundo Araujo (2013) os portos brasileiros tiveram seu marco na história no ano de 1808 com a Carta Régia, promulgada por D. João VI, que abria os portos brasileiros às nações amigas. Desde então foram iniciadas as primeiras atividades portuárias no Brasil, tendo sua participação no comércio internacional de cargas de longo curso.

Em junho de 1934, com o decreto 24.511, ficaram definidas as condições de utilização dos portos. Desde então todos os serviços portuários deveriam ser prestados com base na igualdade e eficiência. Nessa mesma data foi publicado o decreto 24.508, conceituando a terminologia trabalho portuário, e também como deveriam ser aplicadas as taxas aos usuários do serviço (ARAUJO, 2013).

O Brasil passou por um novo marco no sistema portuário no ano de 1993, com aprovação da lei 8.630/93 conhecida como a lei de “Modernização dos Portos”. Foi a primeira tentativa em se ter um novo marco legal que abria as portas para maior participação privada, havendo a necessidade de modernização de equipamentos e regulamentação dos operadores (OLIVEIRA e FERNANDES, 2013). A sequência deste capítulo será destinada a um breve detalhamento das Leis 8.630/93 e 12.815/13.

#### 3.1. Lei 8.630/93 Modernização dos Portos

A Lei 8.630/93 foi aprovada em 25 de fevereiro de 1993. Neste período o sistema portuário brasileiro passou a ter uma nova legislação que trazia em si uma regulamentação mais privada que permitiu a criação de novos organismos institucionais que dariam suporte ao setor. O objetivo evidente consistia na modernização de equipamentos e instalações, e novas regulamentações no setor trabalhista, criando a OGMO – Órgão Gestor de Mão-de-Obra – e demais normas disciplinares para o trabalho portuário (OLIVEIRA e FERNANDES, 2013).



28 · 29 · 30  
de OUTUBRO

**XII SEGET**  
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA  
TEMA 2015  
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



A criação da OGMO foi o marco para se iniciar de forma organizada o registro e cadastro dos trabalhadores portuários. Com o seu advento, veio à tona a eliminação do controle da mão de obra avulsa que era realizada pelos sindicatos dos trabalhadores portuários (MACHIN, COUTO e ROSSI, 2009). Vale ressaltar que nessa época a atividade portuária não especificava a distinção dos trabalhadores. Havia, portanto, predominância de mão de obra trabalhista avulsa, que segundo o artigo 12, inciso VI da lei 8.212, é o trabalhador que presta serviço a inúmeras empresas sem vínculo empregatício.

Por fim, cabe ponderar que parte dos objetivos estabelecidos nessa lei foram concretizados, principalmente ao se observar a relevante participação das empresas privadas na operação dos portos brasileiros durante as duas décadas iniciadas em 1990 e 2000. Contudo, um dos pontos que ainda travavam o bom desenvolvimento das atividades se concentrou nas falhas de uma regulamentação trabalhista.

### **3.2. Nova Lei dos Portos 12.815/13**

Em 5 de junho de 2013 foi sancionada a Lei 12.815/13. Lei esta que trata do novo regime jurídico dos portos brasileiros, cujo objetivo é ampliar, modernizar e aperfeiçoar a infraestrutura e os serviços portuários brasileiros, concedendo mais espaço ao setor privado (REGO, 2014).

A lei 12.815/13 conhecida como a “Nova Lei dos Portos”, teve significativas alterações para os trabalhadores portuários. Segundo Baumgarten (2013), uma das principais alterações no que se refere às relações de trabalho foi à extensão para as atividades de capatazia e bloco, da obrigatoriedade de que as contratações de trabalhadores com vínculo empregatício fossem realizadas exclusivamente entre trabalhadores registrados no OGMO, conforme previsto em seu artigo 40, § 2º (BRASIL, 2013).

Outra mudança da Lei foi o reconhecimento dos trabalhadores portuários como categoria diferenciada.

A Lei nº 8.630, BRASIL, 1993 dispunha em seu artigo 56:

Art. 56. É facultado aos titulares de instalações portuárias de uso privativo a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho das respectivas categorias econômicas preponderantes.

A nova lei, por sua vez, versa no artigo 40:

Art. 40. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

(...)

§ 4º As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas.



28 · 29 · 30  
de OUTUBRO

**XII SEGET**  
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA  
TEMA 2015  
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



A categoria diferenciada promovida pela nova lei tende a favorecer e fortalecer o trabalhador, no entanto a Lei 12.815/13, ainda, estaria em confronto com decisões do TST (Tribunal Superior do Trabalho) e com a Convenção 137 da OIT (Organização Internacional do Trabalho) que recomenda que deva ser buscada a unificação profissional.

Segundo relatório de TCU- Tribunal de Contas da União A Lei 8.630, que era mais explícita quanto à necessidade da multifuncionalidade, definia no artigo 57 que a multifuncionalidade deveria ser buscada progressivamente no prazo de 5 anos. A nova lei, em que pese ter mantido a multifuncionalidade, é muito vaga quanto aos meios para atingi-la.

Apesar da informação vaga há evidências na lei de que a multifuncionalidade foi reforçada no artigo 33, inciso II, alínea b e 43:

Art. 33. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

(...)

II - promover:

(...)

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

(...)

Segundo Baumgarten (2013), o desenvolvimento da multifuncionalidade é essencial para a redução de custos portuários, esta afirmação vai de encontro ao plano da Lei 12815/13 de tornar os portos brasileiros mais competitivos e produtivos.

#### **4. PORTO DE SANTOS**

O Porto de Santos teve sua inauguração em 2 de fevereiro de 1892, quando a Companhia Docas de Santos entregou os 260m de cais, onde atracou o navio a vapor “Nasmith”, de bandeira inglesa. Com a inauguração também veio à via férrea e novos armazéns para guardar mercadorias, e auxiliar nas atividades do Porto. Outro grande marco para a história do Porto de Santos foi em 1980, quando o Governo Federal criou a Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP, empresa de economia mista, de capital majoritária da União. O Porto de Santos tem uma extensão de 15.960 metros de cais e uma área útil de 7,8 milhões de metros quadrados, contando com 55 terminais marítimos e retroportuários e 65 berços de atracação (CODESP, 2014).

O quadro de pessoal do exercício de 2014 é de aproximadamente 1.513 empregados, dos quais 1.451 são da Codesp em Santos, e 62 no Porto e hidrovias conveniadas, que trabalham em turnos de 36 a 40 horas semanais. Apresentando também a participação de 107 estagiários sendo 105 universitários e 2 técnicos.

Segundo a Codesp, 2014 o Porto de Santos totalizou US\$ 47,3 bilhões de janeiro a maio de 2014, representando 25,0% do total do país que foi de (US\$ 189,8 bilhões), ou seja, uma das principais portas de movimentação de mercadorias do país ainda é efetuada pelo Porto de Santos.

As principais cargas movimentadas no Porto de Santos no exercício do ano de 2014 foram de 52,5 milhões de toneladas de sólidos a granel, seguido de 43,7 milhões de toneladas de carga geral e 15,0 milhões de toneladas de líquido a granel, totalizando 76,6 milhões de



28 · 29 · 30  
de OUTUBRO

**XII SEGET**  
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA  
TEMA 2015  
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



toneladas de embarques e 34,6 milhões de toneladas em desembarque, considerando uma situação estável em relação ao ano de 2013(CODESP, 2014).

Figura 3 - Comparativo de movimentação de tipo de carga no Porto de Santos

Natureza da Carga	em t mil					
	2012	△%	2013	△%	2014	△%
Carga Geral	38.038	5,5	40.959	7,7	43.720	6,7
Sólidos a Granel	50.798	12,8	57.087	12,4	52.456	(8,1)
Líquidos a Granel	15.708	(2,4)	16.031	2,1	14.983	(6,5)
<b>TOTAL</b>	<b>104.544</b>	<b>7,6</b>	<b>114.078</b>	<b>9,1</b>	<b>111.159</b>	<b>(2,6)</b>

Fonte: Mensário Estáticos, CODESP 2014.

Os portos organizados movimentaram 88,8 milhões de toneladas de carga bruta, o que significa um aumento de 2,65% em relação ao mesmo trimestre de 2013. Porém Santos apresentou uma redução na movimentação do porto de 11,5%, devido à queda na movimentação das cargas de açúcar, soja e contêineres, porém ainda permanece em primeiro lugar no ranking de movimentação de mercadorias perante aos demais portos do Brasil (ANTAQ, 2014).

Figura 4- Ranking de Portos Organizados-2º Trimestre de 2014

	Milhões de toneladas	Var. % II - 2014/ II - 2013
Santos	23,1	-11,5%
Itaguaí (Sepetiba)	15,7	7,5%
Paranaguá	11,1	-1,7%
Rio Grande	6,9	12,1%
Itaqui	4,6	12,1%
Vila do Conde	4,0	15,5%
Suape	3,8	37,6%
São Francisco do Sul	3,8	7,4%
Vitória	1,6	71,5%
Aratu	1,6	2,7%
Outros Portos	12,6	4,6%
<b>Todos os Portos</b>	<b>88,8</b>	<b>2,6%</b>

Fonte: SIC/ANTAQ 2014

## 5. APLICAÇÃO DA ANÁLISE SWOT

A Análise SWOT é um importante instrumento utilizado para planejamento estratégico que consiste em recolher dados importantes que caracterizam o ambiente interno (forças e fraquezas), que quase sempre, pode ser controlado pelas organizações, e é dada pelo cenário atual em que as organizações se encontram, e externo (oportunidades e ameaças) referem-se ao ambiente externo e tratasse de uma antecipação do futuro e ambos se fazem pela análise de cenários. Neste trabalho pretende-se construir uma matriz SWOT para



28 · 29 · 30  
de OUTUBRO

**XII SEGET**  
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA  
TEMA 2015  
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



empregar como um instrumento analítico de alto nível, para melhor analisar os resultados encontrados nas pesquisas realizadas.

Quanto aos fatores internos da organização, nos pontos fortes à organização dispõe de recursos e habilidade da qual é utilizada para explorar as oportunidades e minimizar as ameaças, estas devem ser colocada em evidência. A fraqueza pode ocorrer por deficiências que inibem a capacidade de desempenho da organização e deve ser feito o máximo para controlá-lo ou minimizar seus impactos negativos para evitar a insolvência (MATOS, MATOS e ALMEIDA, 2007).

Os fatores externos da organização estão fora da barreira de controle, mas apesar disso, a organização deve conhecer suas oportunidades e ameaças, a fim de estar preparada para aproveitá-la ou evitá-la (DAYCHOUW, 2007).

### 5.1. Aplicação do ferramental de análise

O Quadro I apresenta as forças do cenário envolvendo a questão trabalhista das atividades portuárias com relação as especificações dos cargos, benefícios e seguridade que a nova Lei dos Portos propõe através de informações obtidas durante as pesquisas realizadas neste trabalho.

#### Quadro I : Ambiente Interno – Forças

Reconhecimento das atividades de capatazia, estiva, conferência, conserto de carga, vigilância de embarcação e bloco como profissionais
Medidas concretas para a efetivação e implementação da Renda Mínima e Aposentadoria (benefício assistencial mensal)
Proibição do trabalho temporário, inibindo a terceirização de funções

O Quadro II apresenta as fraquezas do cenário em tela.

#### Quadro II: Ambiente Interno – Fraquezas

Não obter sucesso com a implementação devido a problemas atuais ainda existentes não relacionados com a nova lei
Periodo de implementação da nova lei a longo prazo, não trazendo resultados imediatos
Altos custos com o setor trabalhista para adequação da lei

O Quadro III apresenta as principais oportunidades encontradas.

#### Quadro III: Ambiente Externo - Oportunidade

Iniciativa Privada terá mais autonomia para explorar os portos
Aumentar capacidade e a eficiência dos portos
Redução das tarifas portuárias à medida que os portos privados entrem em operação

O Quadro IV apresenta as principais Ameaças.

#### Quadro IV : Ambiente Externo – Ameaças

Poder público passa a atuar como agente regulador e não mais controlador
Monopólio de Empresas privadas no controle de operações portuárias
Controle de Portos Brasileiros por empresas estrangeiras



28 · 29 · 30  
de OUTUBRO

**XII SEGET**  
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA  
TEMA 2015  
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



A fim de avaliar quantitativamente os resultados da aplicação do ferramental de análise SWOT aplicado ao cenário em estudo, foi aplicado ao caso em tela o construto de avaliação de cenários proposto por Matos, Matos e Almeida (2007). A metodologia sugere uma análise dinâmica baseado em quatro conceitos estratégicos:

- a) Primeiro Quadrante: Potencialidade de ataque – corresponde à somatória das forças e das oportunidades;
- b) Segundo Quadrante: Defensibilidade – corresponde à somatória das forças e ameaças;
- c) Terceiro Quadrante: Defensibilidade de ataque - corresponde à somatória das fraquezas e oportunidades;
- d) Quarto Quadrante: Vulnerabilidade - corresponde à somatória das fraquezas e ameaças.

A partir da definição desses conceitos, são estabelecidas as capacidades estratégicas dos sistema:

- a) Capacidade Ofensiva - corresponde a diferença entre o potencial de ataque menos a defensibilidade de ataque; ou seja, (Forças e Oportunidades - Fraquezas e Oportunidades);
- b) Capacidade Defensiva - corresponde a diferença entre defensibilidade menos vulnerabilidade; ou seja, (Forças e Ameaças - Fraquezas e Ameaças).

Uma vez definidas as capacidades, a elaboração do construto de análise de cenários permite determinar uma avaliação quantitativa para o Posicionamento Global ou Posicionamento Estratégico. O Posicionamento Global ou Posicionamento Estratégico corresponde a diferença entre a Capacidade Ofensiva e Capacidade Defensiva; ou seja, (Capacidade Ofensiva - Capacidade Defensiva);

Matos, Matos e Almeida (2007) sugerem uma escala de valores que permite quantificar as relações e avaliar os resultados do construto proposto. A fim de implementar se a análise deve ser construída um matriz onde as linhas apresentem os componentes internos (forças e ameaças) e as colunas presentes os componentes externos (oportunidades e ameaças). Os indicadores de correlação entre linha e colunas são pré definidos como:

- Sem Influência = correlação marcada com o valor 0 (zero)
- Pouca Influência = correlação marcada com o valor 1 (um)
- Muita Influência = correlação marcada com o valor 2 (dois)

## 5.2. Apresentação dos Resultados

A Matriz a seguir apresenta o construto aplicado ao estudo envolvendo a nova lei dos portos 12815/13 com ênfase as leis trabalhista aos empregados portuários.



Figura 5- Matriz SWOT

Oportunidades e Ameaças  Forças e Fraquezas		Oportunidades			Ameaças		Totais	
		Iniciativa Privada terá mais autonomia para explorar os portos	Aumentar capacidade e a eficiência dos portos	Redução das tarifas portuárias à medida que os portos privados entrem em operação	Poder público passa a atuar como agente regulador e não mais controlador	Monopólio de Empresas privadas no controle de operações portuárias		Controle de Portos Brasileiros por empresas estrangeiras
Forças	Reconhecimento das atividades de capatazia, estiva, conferência, concerto de carga, vigilância de embarcação e bloco como profissionais	0	1	1	2	0	0	4
	Medidas concretas para a efetivação e implementação da Renda Mínima e Aposentadoria (benefício assistencial mensal)	1	1	2	1	1	1	7
	Proibição do trabalho temporário, inibindo a terceirização de funções	0	2	0	1	0	0	3
Fraquezas	Não obter sucesso com a implementação devido a problemas atuais ainda existentes não relacionados com a nova lei	2	2	2	2	2	2	12
	Período de implementação da nova lei a longo prazo, não trazendo resultados imediatos	2	1	1	2	1	1	8
	Altos custos com o setor trabalhista para adequação da lei	0	0	2	1	0	0	3
Totais		5	7	8	9	4	4	74

Fonte: Autoria própria

A partir das informações estabelecidas através da Matriz os valores dos conceitos estratégicos, capacidades e posicionamento puderam ser obtidos conforme ilustra a o Quadro de Resultados, a seguir:

Quadro V- Resultados

Quadrante I = Potencialidade de Ataque = Forças e Oportunidades	8
Quadrante II = Defensibilidade = Forças e Ameaças	6
Quadrante III = Defensibilidade de Ataque = Fraquezas e Oportunidades	12
Quadrante IV = Vulnerabilidade = Fraquezas e Ameaças	11

Fonte: Autoria própria

Quadro VI- Cálculo de posicionamento Estratégico

Capacidade Ofensiva = (Forças e Oportunidades) - (Fraquezas e Oportunidades)	-4
Capacidade Defensiva = (Forças e Ameaças) - (Fraquezas e Ameaças)	-5
Posicionamento Global ou Posicionamento Estratégico	1

Fonte: Autoria própria



28 · 29 · 30  
de OUTUBRO

**XII SEGET**  
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA  
TEMA 2015  
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



Com base na metodologia aplicada, Matos, Matos e Almeida (2007) sugerem os seguintes indicadores para a Interpretação do posicionamento estratégico do cenário analisado a partir dos valores calculados:

- ( < - 40) = Situação Muito Desfavorável;
- ( -40 a -20) = Desfavorável ;
- (-20 a +20) = Equilíbrio;
- ( +20 a +40) = Favorável;
- ( > +40) = Muito Favorável.

### 5.3. Análise dos Resultados

Ao analisar a correlação das variáveis de força verifica-se que as forças “Medidas concretas para a efetivação e implementação de Renda Mínima e Aposentadoria (Benefício assistencial mensal) se mostrou como o principal na análise de impacto positivo dos benefícios aos empregados com a nova lei implementada.

Ao analisar a correlação das variáveis de fraquezas verifica-se que o maior indicador é Não obter sucesso com a implementação devido a problemas atuais ainda existentes não relacionados com a nova lei. Esse resultado se justifica pois as deficiências de âmbito externo torna-se moroso, mais desafiador o período de adaptação e adequação as empresas em cumprir com a nova regulamentação.

Ao analisar a correlação das variáveis de oportunidades verifica-se que ao principal oportunidade se dá na Redução das tarifas portuárias à medida que os portos privados entrem em operação, este é um dos fatores e expectativas neste processo de longo prazo, tornando o Brasil mais competitivo no mercado internacional.

E por fim ao analisar a correlação das variáveis de ameaças verifica-se que as variáveis “Poder público passa a atuar como agente regulador e não mais controlador” é a grande ameaça. Esse fato se explica, pois a medida que empresas assumem a direção dos portos, as mesmas tomam controle do processo de gerenciamento e em conjunto as deficiências de fiscalização e auditorias do governo como regulador, as empresas vão sutilmente moldando aos objetivos particulares das empresas.

Desenvolvendo-se uma análise estratégica mais sistêmica, com base nos resultados obtidos, o resultado geral da aplicação está em equilíbrio entre (-20 a +20). Verifica-se, portanto, que o sistema está em relativo equilíbrio de forças, mas com um leve viés positivo no posicionamento estratégico (1 ponto). Tal viés pode ser entendido em função da capacidade ofensiva, embora negativa (-4 pontos), estar ligeiramente superior a capacidade defensiva (-5 pontos).

Uma leitura mais detalhada dos resultados indica haver Forte Defensibilidade de Ataque (quadrante III com 12 pontos), seguido de uma pequena diferença de Vulnerabilidade (quadrante IV com 11 pontos). O potencial de ataque (quadrante I com 8 pontos) se mostrou superior à defensibilidade (quadrante II com 6 pontos) indicando uma importância mais fraca das ameaças. Já as fraquezas tiveram um papel mais relevante no resultado da avaliação estratégica do sistema.



28 · 29 · 30  
de OUTUBRO

**XII SEGET**  
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA  
TEMA 2015  
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



## 6. CONCLUSÃO

Através dos estudos desenvolvidos neste artigo, podem se chegar às seguintes conclusões;

1) As atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações assam a serem reconhecidas pela nova Lei 12815/13, a demais, as contratações com vínculo empregatício devem ser exclusivas dos trabalhadores cadastrados do órgão OGMO.

2) Os trabalhadores gozam de benefícios assistenciais mensais (Renda mínima e Aposentadoria), antes não possuíam esta seguridade.

3) Apesar do reconhecimento das atividades dos trabalhadores portuários como categoria diferenciada, a presente Lei apresenta confronto com TST e convenção 137 da OIT na questão da multifuncionalidade trabalhista.

Desta forma esperamos que este artigo possa esta ter servido para fomentar a discussão acadêmica e o raciocínio acerca da importância da nova Lei 12815/13 e tornar relevante as novas diretrizes dos trabalhadores portuários, seus direitos, seus desafios no processo de implementação, adequação resultando em maior produtividade e competitividade os portos Brasileiros.

## 7. REFERÊNCIAS

**ANTAQ**, Boletim portuário do terceiro trimestre de 2014. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/BoletimPortuario/BoletimPortuarioTerceiroTrimestre2014.pdf>>. Acesso em: 10 de abril de 2015.

**ARAUJO, F, C, B.** Sistema Portuário Brasileiro: Evolução e Desafios. 2013. Monografia (Curso de Especialização em Engenharia e Gestão Portuária. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis.

**BAUMGARTEN, M. Z.** Auditoria de natureza operacional .Avaliação dos impactos da Lei 12815/13(Leis dos Portos). Grupo I – Classe V – Plenário TC 024.011./2013-4. Disponível em <[http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=1181](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=1181)>. Acesso em :21 de Março 2015.

**BRASIL.** Lei nº 8.603/93, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e da outras providencias. Presidência da Republica Casa Civil, Brasília, DF.

**BRASIL.** Lei nº 12.815/13, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas. Presidência da Republica Casa Civil, Brasília, DF.

**CARVALHO, F. E.** Trabalho portuário e nova lei dos portos. Revista Jus Navigandi. Teresina, ano 18, n. 3712, 30 ago.2013. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/25182>>. Acesso em: 20 março de 2015.

**CASTRO JUNIOR, O, A & CAPRARO, M, C, Z.** Comentários acerca do novo marco regulatório dos portos brasileiros. In: Anais 2013 Congresso Nacional das Comissões de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB. Vitória-ES.

**CODESP.** Relatório Anuário 2014. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/relatorio.php>>. Acesso em: 01 de maio de 2015.

**DAYCHOUW, Merhi.** 40 Ferramentas e Técnicas de Gerenciamento. 3. ed. Rio de Janeiro: Brasport, 2007.

**DWECK, E (2014)** , Encontro dos diálogos de competitividade. Desempenho e Complexidade Econômica Disponível em <<http://www.iea.usp.br/noticias/dialogos-de-competitividade-encontro1>>. Acesso em 30 de Abril de 2015.



28 · 29 · 30  
de OUTUBRO

**XII SEGET**  
SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA  
TEMA 2015  
Otimização de Recursos e Desenvolvimento



**FERNANDES, B, C, A & OLIVEIRA, M, M, F.** A Nova Lei dos Portos: Uma busca por capacidade e eficiência no comércio exterior brasileiro. In: Anais 2013 Congresso de Iniciação Científica do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia, Rio Grande do Norte.

**MACHIN, R, COUTO, M, T, ROSSI, C, C.** Representações de Trabalhadores Portuários de Santos- SP e Relação Trabalho-Saúde.

**MATOS, J, G; MATOS R, M, B; ALMEIDA, J, R.** Análise do Ambiente Corporativo: do caos organizado ao planejamento. 1. Ed. Rio de janeiro: E- papers, 2007.

**OLIVEIRA, C. T.** Modernização dos Portos. 4. Ed. Editora: LEX S/A, São Paulo-SP. 2007.

**RIBEIRO, P, C, C & FERREIRA, K, A, A.** Logística e Transportes: Uma discussão sobre os modais de transporte e o panorama brasileiro. XXII ENEGEP (Encontro Nacional de Engenharia de Produção). Curitiba-PR, Brasil, 2002.

**REGO, C, E, R, F.** O novo marco regulatório do setor portuário brasileiro: os diferentes instrumentos jurídicos de transferências da atividade portuária e iniciativa privada. Direito e Democracia, v.a5, n.2, 2014. Disponível em: <<http://www.periodicos.ulbra.br/index.php/direito/article/view/1354/1037>>. Acesso em: 01 de maio de 2015

**VILLELA, T, M, A.** Estrutura para exploração de Portos com Autoridades Portuárias Privadas. 2013. 7f Tese de Doutorado em Transportes – Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, 2013