



# Federação Nacional dos Portuários

SDS - Edifício Venâncio IV - Salas 210/212 - Asa Sul - CEP: 70.393-903 - Brasília-DF

Fone: (61) 3322-3146 - Fax: (61) 3323-5779 - CNPJ: 33.922.451/0001-35

E-mail: [fnportuarios@terra.com.br](mailto:fnportuarios@terra.com.br) - Site: [www.fnportuarios.org.br](http://www.fnportuarios.org.br)

Brasília, 17 de novembro de 2022.

A Sua Senhoria o Senhor

**Dr. Geraldo José Rodrigues Alckmim Filho**

Coordenador-geral da Transição e Vice-Presidente eleito

Centro Cultural Banco do Brasil (CCBB), Trecho 2 – Asa Sul

CEP: 70.200-002 – Brasília-DF

## Assunto: PLEITOS DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS

Prezado Senhor,

1 **A FEDERAÇÃO NACIONAL DOS PORTUÁRIOS (FNP)**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 33.922.451/0001-35, endereço eletrônico: [fnportuarios@gmail.com](mailto:fnportuarios@gmail.com), por meio de seu presidente **EDUARDO LIRIO GUTERRA**, com sede no SDS Edifício Venâncio IV, nº 44, Bloco "Q", 2.º andar, salas 210/212, Asa Sul, CEP 70393-903, Brasília/DF, se dirige à presença de Vossa Excelência, para solicitar **ESPECIAL ATENÇÃO**, para o que se segue:

### 2 SECRETARIA DE PORTOS, COM STATUS DE MINISTÉRIO

2.1 No ano de 2007, o Presidente **Luiz Inácio Lula da Silva**, por meio da Medida Provisória n.º 369/07, convertida na Lei n.º 11.518, de 05/09/2007, instituiu a Secretaria Especial de Portos (SEP), que teve papel relevante na alavancagem das políticas públicas e privadas para o setor portuário brasileiro;

2.2 A reivindicação do resgate, ou seja, o retorno da Secretaria Especial de Portos, **com prerrogativas equivalentes às de Ministro de Estado**, que ora propomos a Vossa Excelência, tem como objetivo principal priorizar as ações necessárias para uma maior eficiência e eficácia na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento do setor de portos marítimos e promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura portuária marítima e dos portos outorgados às companhias docas, **que foi interrompida com o advento da MP 726, de 12 de maio de 2016;**



**CUT / CNTTL**

# Federação Nacional dos Portuários

SDS - Edifício Venâncio IV - Salas 210/212 - Asa Sul - CEP: 70.393-903 - Brasília-DF

Fone: (61) 3322-3146 - Fax: (61) 3323-5779 - CNPJ: 33.922.451/0001-35

E-mail: [fnportuarios@terra.com.br](mailto:fnportuarios@terra.com.br) - Site: [www.fnportuarios.org.br](http://www.fnportuarios.org.br)

2.3 Em face do caótico cenário, a relevância e a urgência de recriação da Secretaria Especial de Portos, **com equivalência a Ministério de Estado**, ficam muito claro quando pensamos que o **setor portuário** necessita imediatamente de um órgão que tenha foco no seu desenvolvimento, viabilizando a ação governamental, em articulação com a sociedade.

## 3 PRIVATIZAÇÃO DOS PORTOS – DESESTATIZAÇÃO

3.1 Ao transferir a Secretaria Especial de Portos, para o Ministério da Infraestrutura (MINFRA), ficou bastante cristalino o retrocesso praticado, devido o engessamento gritante, cujo objetivo era enfraquecer as políticas públicas de investimentos para o setor portuário, facilitando demasiadamente a **entrega das companhias docas, à iniciativa privada**, como já ocorreu com a **Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA)**, com fortes possibilidades das privatizações das autoridades portuárias dos portos de Santos, São Sebastião, Itajaí, Salvador, Belém do Pará, só pra citar alguns;

3.2 No mundo inteiro, ou seja, nos países aonde a atividade portuária é referência mundial, sua administração se dá por meio do poder público;

3.2.1 Nesses países O Modelo "LANDLORD PORT" de Administração e Autoridade Portuária, nos anos noventa, foi o escolhido pelo governo brasileiro para realizar a exploração do Sistema Portuário Nacional;

3.2.2 O Estado é o provedor da infraestrutura, enquanto, o setor privado, é responsável pelos investimentos da superestrutura e pela realização da operação portuária, por meio de arrendamento (CONCESSÃO);

3.2.3 Trocando em miúdo: no sistema **LANDLORD PORT**, o porto é o proprietário da terra, onde o governo por meio da **Autoridade Portuária**, administra a infraestrutura (berços de atracação e desatracação de navios, píeres, dragagem no canal de acesso ao porto, etc.) sendo responsável pela gestão portuária, cabendo, a iniciativa privada realizar os investimentos na superestrutura portuária (armazéns, prédios, guindastes, etc.). *u*



# Federação Nacional dos Portuários

SDS - Edifício Venâncio IV - Salas 210/212 - Asa Sul - CEP: 70.393-903 - Brasília-DF

Fone: (61) 3322-3146 - Fax: (61) 3323-5779 - CNPJ: 33.922.451/0001-35

E-mail: [fnportuarios@terra.com.br](mailto:fnportuarios@terra.com.br) - Site: [www.fnportuarios.org.br](http://www.fnportuarios.org.br)

3.2.4 Este é o modelo predominante no mundo: Portos Internacionais aderiram ao **LANDLORD PORT**: Barcelona (Espanha); Valencia (Espanha); Hamburgo (Alemanha); Antuérpia (Bélgica); Roterdã (Holanda); Le Havre (França); Marcélia (França); Los Angeles (EUA); Houston (EUA), etc.

3.3 No entanto, face a essa realidade quase mundial, o atual governo, na contramão da história, resolve, sem qualquer embasamento prático, desestatizar a **Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA)**, entregando para um consórcio privado.

3.3.1 Aqui cabe uma indagação: é moral ou mesmo legal, ferir a Constituição Federal de 1988, entregando uma atividade exclusiva de estado, para a iniciativa privada? A nossa resposta é **NÃO**, principalmente, devido o Gestor do Porto, imediatamente após a entrega do porto à empresa vencedora, ele (gestor) ter deixado a administração portuária e ter se empregado na concessionária vencedora, sem a observância da "quarentena", o que não é admissível pelo art. 37, da CF/1988 (princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, eficácia).

3.3.2 Aliás, é de bom alvitre enfatizar que não houve o debate com a sociedade local e nem com as representações laborais, visto que o governo tinha muita pressa. Assim, o que fazer com mais de 300 (trezentos) empregados concursados e suas famílias (estabilidade de 12 (doze) meses, não é suficiente para o futuro, só para exemplificar.

3.3.3 Nesse passo, é urgente a necessidade do próximo governo progressista e popular, **Brasil da Esperança**, **REESTATIZAR A CODESA**, para corrigir mais um erro histórico cometido pelo governo que se finda, pelas razões citadas, ao longo deste documento.

3.4 Outra situação que **precisa ser refeita**, é a **concessão do Terminal Salineiro do Rio Grande do Norte**, que fica localizado em Areia Branca, que de forma não muito transparente, foi entregue a iniciativa privada, sem o aprofundamento do debate com os/as trabalhadores/as, **o que merece no mínimo, uma auditoria**, pelos vícios que dizem



CUT / CNTTL

# Federação Nacional dos Portuários

SDS - Edifício Venâncio IV - Salas 210/212 - Asa Sul - CEP: 70.393-903 - Brasília-DF

Fone: (61) 3322-3146 - Fax: (61) 3323-5779 - CNPJ: 33.922.451/0001-35

E-mail: [fnportuarios@terra.com.br](mailto:fnportuarios@terra.com.br) - Site: [www.fnportuarios.org.br](http://www.fnportuarios.org.br)

ter ocorrido na época, levando-se em consideração também que são mais de 100 (cem) famílias, que estão sem qualquer perspectiva, caso sejam desempregados/as;

3.5 O movimento sindical portuário conjuntamente com os/as trabalhadores/as da base, não aceitam essa política de governo, que sem qualquer justificativa convincente, **privatiza absurdamente a Autoridade Portuária**, que é um Poder Público Federal, oriundo do texto constitucional (art. 21, XII, alínea f, CRFB/1988), que **exerce poder de polícia**, não sendo legalmente por óbvio, permitido ao particular;

3.6 Portanto, depreende-se desde logo que a Autoridade Portuária atua usando o poder de coerção, cujas prerrogativas se revestem de poder público, e tais atos de autoridade, estão no rol taxativo do art. 17, § 1º da Lei 12.815/2013 (Lei de Portos), que segundo os ensinamentos de Paulo Brossard: (...) "Competindo à União, e só a ela, explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os portos marítimos, fluviais e lacustres, art. 21, XII, f, da Constituição, parece incontestável a natureza pública do serviço de docas" (...). "desempenha serviço público federal, em regime de exclusividade, insuscetível de ser explorado por particular" (...) "faz as vezes da União da qual é "longa manus".

3.7 Dessa forma, a Autoridade Portuária deverá ser um ente da administração pública direta (da União, Estado e Município, obedecendo ao princípio constitucional – Art. 21, XII, "d", CF);

3.8 Do mesmo modo, a Lei n.º 11.079/2004, que dispõe sobre normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da Administração Pública, inciso III, art. 4.º, estabelece as diretrizes gerais para as espécies de contratações, prevê a não delegação do exercício do poder de polícia por ser atividades exclusivas do Estado.

3.9 Então, se o poder de polícia consiste no dever de a Administração condicionar, restringir, limitar e disciplinar atividades e direitos de particulares, por certo que, de uma forma geral, não poderá ser exercido por particulares, ajustando-se aos princípios constitucionais inscritos no art. 37, caput, da CF, mormente por ressaltar o



CUT / CNTTL

# Federação Nacional dos Portuários

SDS - Edifício Venâncio IV - Salas 210/212 - Asa Sul - CEP: 70.393-903 - Brasília-DF

Fone: (61) 3322-3146 - Fax: (61) 3323-5779 - CNPJ: 33.922.451/0001-35

E-mail: [fnportuarios@terra.com.br](mailto:fnportuarios@terra.com.br) - Site: [www.fnportuarios.org.br](http://www.fnportuarios.org.br)

caráter de impessoalidade dos atos administrativos emanados pelo Poder Público, para o qual os particulares, em face da ausência do ius imperii, não poderão ser dotados da titularidade do exercício do poder de polícia.

## 4 LEI N.º 12.815, DE 05 DE JUNHO DE 2013

4.1 Para nós, trabalhadores/as do setor portuário nacional, até então, não há acordo para alteração do diploma portuário atual. Entendemos que a legislação em comento, trouxe em sua construção, dispositivos que se não contemplam satisfatoriamente a classe trabalhadora e a classe patronal, também não deve ser trabalhada a sua alteração, sem, contudo, seja precedido de um amplo debate negocial;

4.2 Na verdade, a classe patronal, foi a melhor beneficiada com o advento da nova lei portuária:

4.2.1 Na lei 12.815/2013 podem ser construídos terminais privados em qualquer lugar sem a necessidade de distinção entre **carga própria e de terceiros**, devendo-se respeitar a chamada pública e a decisão dos candidatos que se interessarem pela construção e pelo lugar.

4.2.2 Na verdade, a lei 12.815/2013 acabou com a distinção entre carga própria e carga de terceiros, o que significa que a iniciativa privada tem o direito de solicitar autorização para construir por sua conta e risco, novos terminais de escoamento de cargas.

4.2.3 Atendendo demanda dos empresários, a nova legislação, autorizou a instalação portuária na licitação ou arrendamento, a prorrogação pelo prazo de até 25 (vinte e cinco) anos, prorrogáveis por períodos sucessivos, o que não era previsto anteriormente.

5 Desse modo, mesmo sendo poucas as conquistas obtidas pela classe laboral, como por exemplo:



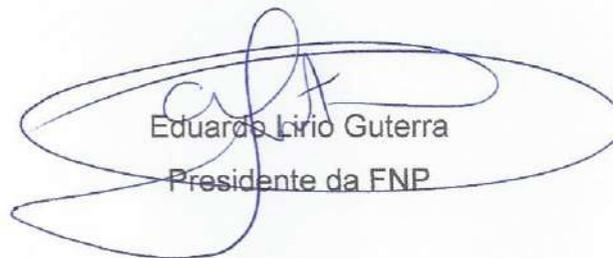
CUT / CNTTL

# Federação Nacional dos Portuários

SDS - Edifício Venâncio IV - Salas 210/212 - Asa Sul - CEP: 70.393-903 - Brasília-DF  
Fone: (61) 3322-3146 - Fax: (61) 3323-5779 - CNPJ: 33.922.451/0001-35  
E-mail: [fnportuarios@terra.com.br](mailto:fnportuarios@terra.com.br) - Site: [www.fnportuarios.org.br](http://www.fnportuarios.org.br)

- 5.1 (exclusividade na contratação de mão de obra (art. 40, § 2.º);
- 5.2 Categoria profissional diferenciada (art. 40, § 4.º, todos da Lei n.º 12.815/2013), no momento, a classe trabalhadora, **não aceita que a legislação seja alterada, ou seja, reivindica, a manutenção da legislação conforme foi promulgada.**

Respeitosamente,



Eduardo Lirio Guterra  
Presidente da FNP