



---

## CARTA DAS FEDERAÇÕES CONTRA A DESESTATIZAÇÃO DAS AUTORIDADES PORTUÁRIAS DO BRASIL

Aos participantes do 3º Congresso “Daladier Nunes de Alencar” da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte e Logística (CNTTL)

Os portos do Brasil vêm, indevidamente, sofrendo ataques do governo Bolsonaro, com o nefasto e injustificável objetivo de que, por intermédio de concessão, eles sejam transferidos para a iniciativa privada, inclusive retirando a AUTORIDADE PORTUÁRIA do poder do Estado (QUE DEVE SEMPRE SER PÚBLICA) e repassando-a ao mesmo concessionário privado. É mais: nesse pacote está sendo privatizada a instituição que cuida da segurança do Porto, a guarda portuária, permitindo que ela também seja transferida a ente privado. Retira, também, do Estado brasileiro, as definições de política portuária, ao dar essa autonomia ao concessionário privado. É ignorado, ainda, o princípio fundamental da OIT do DIÁLOGO SOCIAL.

Segue abaixo, o já drástico e atual cenário das desestatizações/privatização dos Portos e o posicionamento das Federações, que foi ratificado por todos os sindicatos de portuários do Brasil.

Aproveita-se para também inserir algumas propostas que se entende como importantes para serem implantadas, a partir do próximo governo, aperfeiçoando o sistema portuário brasileiro.

### BREVE HISTÓRICO

Os Portos brasileiros começaram a receber o ataque do atual governo a partir de 2019 com um plano para implementar as DESESTATIZAÇÕES (QUE NA VERDADE SE TRATA DE PRIVATIZAÇÕES), inicialmente para alguns portos brasileiros.

Essa proposta do governo é uma cópia do modelo fracassado de privatização de portos australianos. E, desse modo, caso desestatizadas as autoridades públicas administradoras, semelhante ao modelo daquele país, poderá resultar no aumento de tarifas, restrições à concorrência portuária e redução de investimentos no médio e longo prazos, além de demissões, conforme estudos do Dieese, abaixo resumido.

As principais características desse processo de privatização, hoje em vigor na Austrália — e que poderá ocorrer no Brasil — foram:

- Política e monopólio de preços, com restrição ao princípio da livre concorrência, devido ao poder de mercado desses concessionários e autoridades portuárias privadas;
- A médio prazo, a incerteza de futuros investimentos nos portos;



- A limitada proteção e fiscalização regulatória do governo;
- O aumento dos conflitos de interesses entre múltiplos interessados nos portos (acionistas, armadores, ferroviários, rodoviários, operadores de terminais, trabalhadores portuários e comunidade nos seus entornos).

## **AVANÇO DO PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DOS PORTOS DO ESPÍRITO SANTO**

A sessão pública do leilão com abertura das propostas econômicas para privatização ou a transferência de controle acionário da companhia docas do Espírito Santo – CODESA, bem como da Autoridade Portuária, teve início às 11 horas do dia 30 de março de 2022. Foi arrematado, por R\$ 106 milhões, pelo fundo de investimentos Shelf 119 Multiestratégia, da gestora Quadra Capital, que será o responsável pela gestão da administradora dos portos de Vitória e Barra do Riacho, pelos próximos 35 anos, a contar da assinatura do contrato de concessão. O contrato de concessão para a consumação definitiva da privatização será assinado dentro de seis meses.

O próximo porto é o Porto de São Sebastião, no Litoral Norte de São Paulo, que está sob delegação do Estado de São Paulo até 2032.

Na sequência, e em andamento o Porto de Santos, o maior do hemisfério sul do planeta e o mais importante Porto do País, sendo responsável por 1/3 da movimentação da economia brasileira. Já fora publicado, em 21 de janeiro de 2022, o primeiro Aviso de Audiência Pública de nº01/2022 para desestatização desse porto santista, com a realização do primeiro evento (audiência pública) já ocorrido no dia 10 de fevereiro de 2022.

Com relação à Itajaí, a ANTAQ realizou audiência pública (Aviso de Audiência Pública de nº 5/2022), no modelo híbrido, para obter contribuições visando ao aprimoramento dos documentos relativos à concessão do Porto de Itajaí (SC) à iniciativa privada. A reunião teve início em 7 de abril de 2022, com início às 15h e será retomada no próximo dia 13.

A concessão proposta pelo governo permitirá que futuro concessionário privado venha administrar (como Autoridade Portuária) e também operar o porto prestando serviços “completos” diretamente aos usuários dos portos (embarcadores, exportadores e importadores), com a vigência de 35 podendo ser prorrogada para até 70 anos.

Também já há estudos para abrir processo de privatização de outros portos. Segundo declarações do recém-licenciado Ministro da Infraestrutura e de outros membros dessa staff governamental, a intenção é privatizar todos os portos brasileiros – inclusive aqueles acima citados que estão com administração descentralizadas pelo regime de delegação.

Os entes governamentais rechaçam qualquer proposta ou ponderação sobre a inclusão de cláusulas sociais em contratos de concessão.



## **ANÁLISE SOBRE O CONTEXTO**

É de interesse da comunidade portuária o aumento nos investimentos com maior participação da iniciativa privada em todos os portos do Brasil. Em que pese essa necessidade, não significa que deva ser feita a privatização da FUNÇÃO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA, já que essa é uma função de Estado, cujas principais responsabilidades são a proteção dos interesses nacionais, por meio do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário.

## **PROPOSTAS DOS PORTUÁRIOS DO BRASIL**

- 1) Defesa dos trabalhadores dos portos – das Administrações Portuárias, da manutenção da Autoridade Portuária como ente da administração pública direta (da União, Estado e Município obedecendo o princípio constitucional – Art. 22, XII, “d”) e dos trabalhadores reconhecidos como portuários inclusive nos TUPs.
- 2) O necessário e indispensável diálogo social entre trabalhadores, governo, empresários e parlamentares (conforme orientação da OIT) em qualquer estágio de processos de privatização dos portos.
- 3) A defesa da visão pública do porto, no sentido de que sejam cumpridas as regras regulatórias rígidas quanto à prestação de serviço adequado, a garantia da sua utilização; eficiência, transparência, perenidade e, sobretudo, o respeito ao princípio modicidade de preço justo, para atender aos interesses públicos, inclusive de todos os usuários e operadores portuários indistintamente.
- 4) Quanto à administração da infraestrutura portuária, deverá ser obedecido o princípio da universalidade e de ir e vir dos usuários dessa infraestrutura, observando o necessário atendimento e vigilância à segurança pública e patrimonial, bem como à segurança nacional.
- 5) Quanto à administração da superestrutura portuária será de responsabilidade dos terminais arrendados/operadores portuários e das administrações portuárias, conforme o caso.
- 6) O modelo de exploração do porto deverá ser orientado pelo sistema LANDLORD com a necessária readaptação legal, principalmente dos TUPs.
- 7) Os investimentos nos portos deverão obedecer ao princípio de descentralização, com a indispensável discussão nas comunidades locais portuárias, orientadas e coordenadas pelos Conselhos de Autoridade Portuária - CAP.
- 8) A Autoridade Portuária deverá ser um ente da administração pública direta (da União, Estado e Município obedecendo o princípio constitucional – Art. 22, XII, “d”, CF).
- 9) O Conselho de Autoridade Portuária - CAP deverá ter o caráter deliberativo.
- 10) A representação no CAP deverá ser de entidade civil com abrangência na hinterland e que tenha atuação e interesse diretos no respectivo porto.



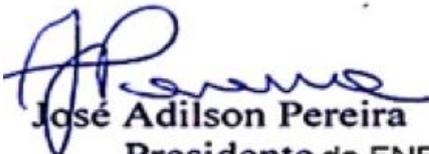
- 11) Ao pequeno operador portuário deverá ser garantida a atuação, sem discriminação e sem custo desproporcional à sua atividade econômica/operacional.
- 12) A área do porto organizado deve ser mantida de forma a permitir a necessária preservação e a ampliação do porto público, para atender às demandas dos atuais e dos futuros operadores portuários.
- 13) A manutenção da Federalização, as alternativas de Estadualização ou Municipalização dos portos devem ser sempre avaliadas e deliberadas pelas comunidades portuárias de cada região, sob a coordenação dos CAPs.
- 14) A segurança portuária deve ser pública, respeitado o Poder de Polícia exercido pela Guarda Portuária, enquanto Agente da Autoridade Portuária.

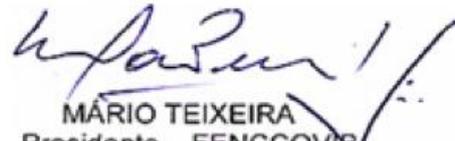
### **CLAMOR DE TODOS OS TRABALHADORES DOS PORTOS BRASILEIROS**

Dessa forma, rogam os portuários brasileiros, a toda a nação, que se mobilizem na luta contra essa política de entreguismo dos portos brasileiros, inclusive ao capital estrangeiro, contra a aniquilação do princípio básico de um Estado Soberano e Autônomo.

Desse modo, as federações portuárias conclamam a todos a se manifestarem contra essa política entreguista dos portos brasileiros e que todos os contratos firmados sob esses Leilões Públicos sejam revisados sob o MANTO DO PRÍNCÍPIO DA SOBERANIA DO NOSSO PAÍS, Artigo 1º, inciso I, da Constituição da República do Brasil.

Brasília, 4 de maio de 2022

  
José Adilson Pereira  
Presidente da FNE

  
MÁRIO TEIXEIRA  
Presidente – FENCCOVIB

  
Eduardo Lirio Guterra  
Presidente da FNP