



CARTA DAS FEDERAÇÕES CONTRA A DESESTATIZAÇÃO DAS AUTORIDADES PORTUÁRIAS DO BRASIL

Excelentíssimo Presidente Lula,

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. E 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 sob o teu comando, aperfeiçoando o sistema portuário brasileiro.

BREVE HISTÓRICO

Os Portos brasileiros começaram a receber o ataque do atual governo a partir de 2.019 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 a 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;

FNE: fnestivadores@uol.com.br – Tel/Fax: (61) 3224.1599 – celular 27 9 9252.4086

FNP: fnportuarios@terra.com.br – Tel/Fax: (61) 3322.3146 – celular 61 9 8167.2915

FENCCOVIB: fencovib@br.inter.net – Tel/Fax: (61) 3226.0494 – celular 61 9 9986.3329



- 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)

E, no caso da Austrália, os benefícios da privatização dos portos foram importantes, mas apenas a curto prazo (como também certamente o será no Brasil), pois a princípio auxiliou o governo no acúmulo de capital, redução da dívida pública, aumento de investimento privado em infraestrutura pública e eficiência (lipoaspiração) na gestão dos portos.

Porém, nenhum desses benefícios superaram os atuais malefícios causados para a economia e a demais interessados, devido a introdução de novos encargos para navios e cargas e um substancial e injustificável aumento das taxas portuárias e taxas de utilização de dependências portuárias impostas pelos investidores para recuperar seus custos, bem como compensar e ampliar os lucros aos seus acionistas (exatamente como está ocorrendo atualmente com a Petrobrás que vem impondo constantes aumentos do combustíveis). Além disso, a privatização dos portos australianos tornou os serviços governamentais residuais inviáveis e certos aumentos e encargos foram inevitáveis.

Pode-se enfatizar, assim, que o modelo australiano não é um exemplo a ser seguido pelo Brasil. Até porque está sendo priorizado capital privado em detrimento do interesse público, especialmente ao se privatizar a autoridade portuária.

Enquanto que modelo adotado ao redor do mundo e predominante em mais de 90% dos portos é o dito “LandLord of Port”. Neste a Autoridade do Estado se impõe como gestora, reguladora e moderadora dos conflitos entre o privado que desenvolve apenas a atividade econômica/operacional. Isto acontece nos Estados Unidos, na maioria dos Portos das Américas, Europa e do Extremo Oriente, tanto em países com economia de mercado como em países socialistas.

No entanto, quis o atual governo brasileiro buscar o modelo mais macabro e agressivo à soberania de um povo e ao sistema econômico interno: o modelo da Austrália. Onde, hoje, já se busca corrigir esse terrível erro cometido no passado recente.

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 2.032. Entretanto, por falta de visão de estadista - numa verdadeira miopia sobre economia de mercado - o governo paulista concorda com o Governo Federal para que avance essa desestatização desse porto paulista.

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 nº. 01/2022 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.

PONTOS ESTRATÉGICOS DOS PRIMEIROS PORTOS EM DESESTATIZAÇÃO

Esses quatro portos têm suas especiais importâncias na logística e nas estratégias portuárias do País, senão vejamos:

- 1) Porto de Itajaí: está sob o regime de delegação ao município de Itajaí desde 1.995. A partir de quando bateu recordes de produção operacional e eficiência financeira, sendo hoje, o principal porto contêiner do Sul do País e o segundo maior em movimentação de contêineres do Brasil. Trata-se de importante ponto estratégico para a movimentação de cargas da Região Sul e Sudeste do País. O governo federal, para não ver frustrada sua ânsia privativista, se recusa veementemente em prorrogar a delegação municipal desse porto (que vence no final deste). Enquanto isto já prorrogou a vigência dos Contratos de Delegação dos portos dos estados do Paraná (até 2052), do Rio Grande do Sul (até 2047) e de Roraima (até 2047).



- 2) Porto de Vitória. Último porto ao norte da Região Sudeste, sendo de grande importância na movimentação de cargas que atende a uma relevante parcela da movimentação de minérios do Estado de Minas Gerais, crucial na movimentação de cargas de alto valor agregado para os quatro Estados do Sudeste, atendendo a toda demanda de desenvolvimento econômico da Região Sul da Bahia. E, ainda, atendem os grandes projetos industriais do Espírito Santo: Acelor Mital, Susano Celulose, Samarco, Vale, Usiminas e Açominas.
- 3) Porto de Santos. Indiscutivelmente, o principal porto brasileiro responsável por 1/3 de toda movimentação de cargas de importantes setores econômicos do país tanto na produção industrial, como no agronegócio;
- 4) Porto de São Sebastião. Além da sua importância para a indústria vidreira e da indústria de cosméticos, passando por ele 1/3 de todo insumo utilizado para essa produção (barrilha) que alimenta indústrias desse setor espalhadas por 70 cidades do Estado de São Paulo, é ele o único porto, de toda costa brasileira, capaz de ser utilizado como Porto de Águas Profundas. Exige o mínimo de investimentos, sem a necessidade de dragagens rotineiras, com abrigo natural e não estuarino, com duas entradas de águas profundas em seu canal, 18 metros ao norte e 25 metros ao sul. (isso vale diamante nas mãos de qualquer nacionalidade).

Desse modo, a Comunidade Portuária brasileira, a sociedade civil organizada e classe política estão atentas e tensas sobre a possibilidade de as Autoridades Portuárias caírem em mãos da iniciativa privada, seja ela pátria ou estrangeira, posto os impactos que poderão advir sobre essa nova modelagem de gestão nos Portos do Brasil.

É inconcebível, por mais leigo que seja no setor, que tais pontos tão estratégicos à economia de um País possam cair nas mãos da iniciativa privada. Pior ainda, se esse privado for estrangeiro, o que conseqüentemente, aumentaria o risco à soberania nacional e colocando em segundo plano o interesse econômico do país.

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, destaca-se a proteção dos interesses nacionais por meio do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário.

PRIVATIZAÇÃO do setor resulta em duas principais questões, que são:

- ✚ Submeter a economia nacional aos interesses econômicos estrangeiros o desenvolvimento de nossa Nação e atinge de morte o princípio basilar da nossa Constituição, a soberania nacional;
- ✚ Inverter o princípio constitucional sobrepondo o interesse privado sobre o público.



Sabe-se que o interesse privado é a geração do lucro pelo lucro, sem qualquer atenção às questões próprias do Estado, como exemplo, estratégias geopolíticas e o desenvolvimento nacional.

Entende-se que a melhor estratégia para atração de mais investimentos do setor privado para os portos brasileiros são os modelos de arrendamentos portuários já praticados pelo país. Os arrendamentos, possibilitam a expansão de berços de atracação, áreas armazenáveis, entre outros investimentos que aperfeiçoarão a logística brasileira e recolocará o Brasil no eixo competitivo mundial e conseqüentemente essas ações farão com que o país gere mais empregos e receitas para os Municípios e Estados.

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 dialogo social entres trabalhadores, governo, empresário 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 a 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 portuários, 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, ao nosso líder da nação brasileira, Presidente Lula do Brasil, em quem depositam esperanças de regresso ao Comando de nosso Povo, que ajude esses trabalhadores 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, com a sua liderança laboral inquestionável, com o seu amor pelo BRASIL, para que diga a todo o País que é contrário a essa política entreguista dos portos brasileiros e que todos contratos firmados sob esses Leilões Públicos serão revisados sob o MANTO DO PRÍNCÍPIO DA SOBERANIA DO NOSSO PAÍS, Artigo 1º, inciso I, da Constituição da República do Brasil.

Brasília, 14 de abril de 2.022.


José Adilson Pereira
Presidente da FNE


MÁRIO TEIXEIRA
Presidente – FENCCOVIB


Eduardo Lirio Guterra
Presidente da FNP

