

SEMINÁRIO DA CONTTMAF

(De 27 a 29 DE MARÇO DE 2023)

BELÉM- PA

MÁRIO TEIXEIRA

PRESIDENTE DA FENCCOVIB - Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios – nas Atividades Portuárias

ASSUNTO:

PRIVATIZAÇÃO DOS PORTOS E DAS
AUTORIDADES PORTUÁRIAS

I - DO PROGRAMA DE PRIVATIZAÇÃO PELO SISTEMA DE DESESTATIZAÇÃO DE PORTOS, DO GOVERNO BOLSONARO.

- Idealizado pelos Ministros Paulo Guedes e Tarcísio de Freitas
- meta: transferência, tanto de Administração Portuária como de Autoridade Portuária públicas, para empresas ou consórcios privados pelo regime de concessão
- Poder do concessionário privado a princípio: ter atuação completa fazendo a parte operacional cumulativamente como as funções de Autoridade Portuária
- Concorrência direta: com terminais arrendados com contratos vigentes e pré-qualificados como operadores portuários, bem como competindo com operadores portuários autônomos.
- Atropelamento do processo em deflagrar – ou pelo menos iniciar as privatizações até o final de 2022. Ou seja: antes da possível troca de presidente da República que poderia ter (com está tendo) outro direcionamento político para os portos.

II - EQUIPE: PRINCIPAIS COLABORADORES DO PROGRAMA DO GOVERNO BOLSONARO

- Então Secretário Nacional de Porto e Transportes Aquaviários.*
- A secretária especial do PPI (Programa de Parcerias e Investimentos), Martha Seiller.*
- O diretor-presidente da EPL (Empresa de Planejamento Logístico), Arthur Lima.*
- O diretor-geral da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), Eduardo Nery.*
- A EPL elabora projetos de desestatização contratando empresas especializadas para tanto.*
- A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) elabora editais de consultas e audiências públicas.*
- O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), em parceria com o Minfra, inclusive para dar publicidade de edital de desestatização.*

III - MODELO DE PRIVATIZAÇÃO IMPORTADO DOS PORTOS AUSTRALIANOS

- Autoridade Portuária: cópia do fracassado modelo australiano (cujos portos foram na época visitados pela staff do governo Bolsonaro – liderada pelo Dr. Diogo Piloni)
- Já se alertava que a privatização das autoridades-administradoras, no modelo australiano resultaria no aumento de tarifas, restrições a concorrência portuária e redução de investimentos no médio e longo prazos, além de demissões (estudos do Dieese).
- Atual realidade na Austrália – e que poderá ocorrer no Brasil, se o modelo for copiado -
 - *política e monopólio de preços, com restrição ao princípio da livre concorrência, devido ao poder de mercado desses concessionários e autoridades portuárias privadas;*
 - *incerteza para o médio prazo quanto a 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)*

III - MODELO DE PRIVATIZAÇÃO IMPORTADO DE PORTOS AUSTRALIANOS - continuação

- Na Austrália, os benefícios da privatização dos portos foram a curto prazo.
- 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.
- Entretanto, tais benefícios não superaram os malefícios causados à economia e a demais interessados, devido a introdução de novos encargos para navios e cargas, além de um substancial e injustificável aumento das taxas portuárias e de utilização de dependências portuárias impostos pelos investidores para recuperar custos, compensar e ampliar os lucros aos seus acionistas.
- Além disso, a privatização dos portos australianos tornou os serviços governamentais residuais inviáveis com aumentos e encargos inevitáveis.
- Tais fatos foram relatados/confirmados, com ênfase, pelo movimento sindical portuário australiano em Congresso Internacional de Portuários, realizado em New Orleans (EUA), em maio de 2022.
- Pode-se afirmar, assim, que o modelo australiano não é um exemplo a ser seguido pelo Brasil.

IV – GOVERNO TENTA BUSCAR APOIO DOS TPAs AO PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DOS PORTOS

- Inaceitáveis as afirmações do MINFRA a dirigentes sindicais e às federações nacionais, de que esse processo NÃO incluiria qualquer mudança na Lei nº 12.815, especialmente com relação ao uso e à contratação de trabalhadores do órgão de gestão de mão de obra com exclusividade.

- ORA, nos estudos técnicos, que foram levados aos entes privados (divulgados principalmente no Porto de Itajaí), as propostas de base salarial apresentadas a empresários afastam-se das previsões da referida lei, até mesmo com relação à nomenclatura das funções, representação sindical como categoria diferenciada, etc.

-Havia ainda nessa proposta omissão com relação ao cumprimento da convenção 137 da OIT.

- Com a concentração da administração e operação portuária a um mesmo concessionário privado – ainda que a operação seja majoritariamente por um concessionário -, seria, na melhor das hipóteses, inevitável a redução ou eliminação o uso de trabalho portuário avulso e no seu lugar o predomínio de trabalhadores a vínculo empregatício. Pelos estudos dos sindicatos, aproximadamente de 70 a 80% dos TPAs do OGMO ficariam sem mercado de trabalho.

IV – MAS GOVERNO SEMPRE SE RECUSOU EM NEGOCIAR AS QUESTÕES SOCIAIS

- A staff do governo sempre se recusou a aceitar os pleitos dos trabalhadores, consubstanciados em uma uma CLÁUSULA SOCIAL dos trabalhadores avulsos a ser incluída no Contrato de Concessão, nos seguintes termos:

- 1) a exclusividade do trabalhador inscrito no OGMO;*
- 2) a salvaguarda a esses trabalhadores quanto à hipótese de eventual mudança da atual lei portuária;*
- 3) a inclusão de PACTO DE TRANSIÇÃO NEGOCIADA;*
- 4) o cumprimento da Convenção OIT 137 referente à garantia de renda do trabalhador que ficar involuntariamente ocioso e sem outra atividade remunerada, devido à preterição ou redundância em razão do vínculo empregatício, nas funções reconhecidas como de trabalho portuário; e*
- 5) a criação de um PDV.*

V - BUSCA DO GOVERNO BOLSONARO PELA PROLIFERAÇÃO GERAL DE PRIVATIZAÇÕES – VIA DESESTATIZAÇÃO, NA MODALIDADE DE CONCESSÃO À INICIATIVA PRIVADA

-Projetava-se inicialmente a privatização dos portos e das Autoridades Portuária de Vitória (Companhia Docas do Espírito Santo), Santos (Companhia de Docas do Estado de São Paulo), São Sebastião (Delegação da União ao Estado de São Paulo) e de Itajaí (Delegação da União ao Município de Itajaí), cujos modelos de privatização poderiam se estendidos a todos os portos brasileiros.

- As duas delegações foram feitas com base na Lei nº 9.277/96 e Decreto nº 2.184/97.

VI - DA RECENTE E ÚNICA PRIVATIZAÇÃO NO GOVERNO BOLSONARO: CODESA

- Privatizada ou feita a transferência de controle acionário da companhia docas do Espírito Santo – CODESA em março de 2022.
- Arrematada por R\$ 106 milhões, pelo Fundo de Investimentos Shelf 119 Multiestratégia, da gestora Quadra Capital-
- Será o responsável pela gestão como administradora dos portos de Vitória e Barra do Riacho, pelos próximos 35 anos, a contar da assinatura do contrato de concessão.

VII - CONTRATOS DE DELEGAÇÃO PRORROGADOS PELO GOVERNO BOLSONARO, ENQUANTO SE DISCUTIA PRIVATIZAÇÃO/DESESTATIZAÇÃO

- **O que mudou:** devem, agora, fazer a administração e exploração por intermédio de empresa pública sob forma de sociedade anônima - uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) da qual seja o único sócio, e cujo objeto social se limite à administração e exploração dos portos organizados.
- Devem, ainda, continuar exercendo as funções de autoridade portuária descritas no art. 17 da Lei n° 12.815, de 2013, e serão dotados de autonomia administrativa e financeira
- As delegações renovadas não prevêm hipótese de desestatização / privatização
- Entretanto, elas não estão imunes de ser incluídas em processo futuro de privatização total ou parcial (ou apenas de algumas atividades – ex.: dragagem)

VII-1 DAS DELEGAÇÕES PRORROGADAS

a. **PORTOS PÚBLICOS DO ESTADO DO PARANÁ.**

- Prorrogada por mais 25 anos cuja duração vai até o dia 31 de dezembro de 2051 (Assim, os portos paranaenses de Paranaguá e Antonina continuam sob administração do Governo do Estado do Estado do Paraná).

b. **PORTOS PÚBLICOS DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL.**

- Prorrogada por mais 25 anos cuja duração vai até abril de 2047 (Assim, os Portos gaúchos de Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas, continuam sob a administração do Governo do Estado do Rio Grande do sul).

c. **PORTO PÚBLICOS DE PORTO VELHO, DO ESTADO DE RONDÔNIA**

- Prorrogada por mais 25 anos cuja duração vai até o dia 1º de dezembro de 2.047 (Assim, o Porto organizado de Porto Velho portos continua sob administração do Governo do Estado de Rondônia)

DENÚNCIA AO ENTÃO CANDIDATO LULA

COM RELAÇÃO A ESTE TEMA
(PRIVATIZAÇÃO DOS PORTOS E DE
AUTORIDADES PORTUÁRIAS), JÁ EM
ABRIL DE 2022 – AS TRES FEDERAÇÕES
FIZERAM A ENTREGA DE CARTA E
DIRETAMENTE ÀS MÃOS DO ENTÃO
CANDIDATO (E HOJE PRESIDENTE)
LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA.

OBRIGADO PELA ATENÇÃO DOS
COMPANHEIROS, CONVIDADOS E
DAS AUTORIDADES PRESENTES