

Santos, 27 de setembro de 2022.

**AO Douto Procurador Geral Eleitoral**  
**Por intermédio da Procuradoria Regional Eleitoral de São Paulo**  
Av. Brigadeiro Luiz Antônio, nº 2020  
Bela Vista - São Paulo/SP  
CEP: 01317-0000

**Referente:** Privatização porto de Santos - Término do Regime de Trabalho dos servidores - prática de demissão do serviço público - Ofensa ao inciso V do artigo 73 da Lei 9.504/97 - necessidade de Intervenção da Procuradoria para suspensão do trâmite.

Ilmo. Sr. Procurador Geral Eleitoral,

Eu, Telma Sandra Augusto de Souza (RG 3134710-1, CPF 037.326.308-20, domiciliada à Rua Aureliano Coutinho, 206, Embaré, Santos-SP) na condição de cidadã, Vereadora na Câmara Municipal de Santos, tendo sido Prefeita, encaminho informações sobre a situação de desestatização do porto de Santos que colocam os Servidores públicos daquela autoridade portuária em risco e ameaçam a lisura do pleito eleitoral e, portanto, atraem a urgente e necessária intervenção do Ministério Público com fins de obstar tal acontecimento.

**Questão social envolvida no tema:**

Em resumo, antevê-se que a privatização da gestão do Porto de Santos pode trazer riscos à população, à economia e ao mercado de trabalho, especialmente na Baixada Santista, com reflexos para o Estado de São Paulo e ao Brasil. Isso se dará com a perda de postos de trabalho, diante da demissão de funcionários da empresa pública Santos Port Authority, a antiga Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) e do fim do cais público, onde atuam

os trabalhadores portuários avulsos, estabelecidos quando da transformação portuária com a Lei 8.630, de Modernização dos Portos. Mais impacto deverá ocorrer com a transferência dos beneficiários do Portus, o fundo de pensão dos portuários, para o BB Previ, do Banco do Brasil, que mudará as regras estabelecendo cortes, reajustes e limitação de 73 anos para o recebimento do benefício cuja contribuição se deu para ser vitalícia.

O processo ainda compromete a sobrevivência de operadoras portuárias locais, restringe operação de passageiros afetando assim o comércio local, além de favorecer a insegurança jurídica. Não obstante, há o risco de uma catástrofe sem precedentes, como aconteceu no Porto de Beirute, no Líbano, ao possibilitar que uma concessionária instale um armazém com fertilizantes à base de nitrato de amônio, numa área de embarque e desembarque de cruzeiros, sempre repletos de turistas, e próximo da área urbana. É a receita para uma tragédia como a libanesa, em 2020, que matou mais de 200 pessoas. Pois é isso também o que alerta a Prefeitura, especialistas e o que venho denunciando desde o anúncio da entrega da Autoridade Portuária para a iniciativa privada.

Soma-se a isso o fato de a privatização ser vantajosa financeiramente apenas para grandes investidores estrangeiros e, também, por não ter dado certo em portos importantes do mundo. Como replica o consultor portuário Frederico Bussinger, o “modelo está praticamente 'empurrando' para (ser) um investidor financeiro (bancos, fundos etc.), uma vez que operadores, armadores, usuários e outros interessados não poderão participar com mais de 40%”; e que “para quem analisou as 5 dúzias de documentos que descrevem e fundamentam as condições licitatórias, ficou claro que os benefícios para o Porto e região, decorrentes da desestatização, em si, poderão ficar aquém das expectativas.

### **O trâmite do processo de privatização**

Segundo as informações que saem na mídia, o processo de desestatização já se encontra em análise pelo TCU.

A expectativa do atual governo federal é a de que o edital seja lançado ainda em novembro e a realização do leilão se dê no mesmo mês ou, no mais tardar, no início de dezembro.

Apresentamos as matérias jornalísticas anexas a comprovar tal situação.

Assim, estamos diante da iminência de realização do leilão e, por consequência, da concretização da situação que, como se verá, afronta à legislação eleitoral.

### Da consequência aos Servidores Públicos (demissão do vínculo com a administração pública)

Como sabido, a privatização/desestatização rompe o vínculo de controle administrativo do órgão privatizado que passa de uma pessoa jurídica de direito público a uma simples pessoa jurídica de direito privado.

Assim, como consequência aos servidores, o vínculo de prestação de serviços é alterado e passa ser, exclusivamente, aquele regido pela CLT, sem qualquer garantia inerente ao serviço público.

Neste sentido, apontamos anexo artigo elucidativo quanto ao tema que bem explica:

O que acontece com o servidor quando a estatal é privatizada?

Com certeza, essa é uma das maiores preocupações de quem trabalha em empresa pública ou sociedade de economia mista. Em especial, nesse momento em que o governo fala tanto sobre [privatizações](#).

Isso porque o funcionário de uma estatal é contratado pelo [regime celetista](#), ou seja, com registro em carteira de trabalho. Assim, não tem a mesma estabilidade que um servidor do [regime estatutário](#).

Com isso, após [a empresa pública ser privatizada, o governo não controla mais as regras e os rumos que serão tomados pela companhia que adquiriu a estatal](#). Então, é possível que o novo dono tome as seguintes ações:

Veja-se, após a desestatização **o vínculo de trabalho com a administração pública é rompido e, automaticamente, é instaurado um novo vínculo com a nova empresa privada** responsável pelo serviço.

"AGRAVO. AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. RECURSO DE REVISTA REGIDO PELA LEI Nº 13.015/2014. REINTEGRAÇÃO. DISPENSA IMOTIVADA. SOCIEDADE DE ECONOMIA MISTA PRIVATIZADA. DESNECESSIDADE DE MOTIVAÇÃO. AUSÊNCIA DE DIREITO À REINTEGRAÇÃO. Na hipótese dos autos, conforme observado na decisão agravada, o Tribunal Regional consignou que a empresa na qual o reclamante ingressou por meio de concurso público foi

privatizada, sendo por esta última dispensado sem motivação, razão pela qual não há falar em direito adquirido à motivação da dispensa. Este Relator acrescentou que esta Corte tem entendimento de que, sendo a dispensa posterior à privatização, as regras referentes ao regime jurídico - administrativo deixam de ser aplicadas ao contrato de trabalho. Com efeito, destacou-se que **"o Tribunal Pleno concluiu que, nas hipóteses em que a empresa estatal é sucedida por empresa particular ou privatizada, o empregado passa a se sujeitar à discricionariedade que tem o empregador privado para operar a rescisão contratual, o que dispensa a necessidade de motivação do ato de dispensa, já que, a partir da privatização, são inaplicáveis as regras relativas ao artigo 37 da Constituição Federal ao sucessor, integrante do regime jurídico próprio das empresas privadas"**. Nesse contexto, não havendo restrição à faculdade patronal de resilir o contrato de emprego, pois dispensado o reclamante após a desestatização do seu primeiro empregador, não prospera o pleito autoral de reintegração. Esclarece-se que a natureza privada da empresa adquirente não justifica a observância da norma invocada, que regulava a relação jurídica existente à época em que a empregadora se tratava de sociedade de economia mista. Dessa forma, não merece provimento o agravo no que concerne ao tema impugnado, pois não desconstitui os fundamentos da decisão monocrática pela qual denegado seguimento ao agravo de instrumento. Agravo desprovido" (Ag-AIRR-259-42.2021.5.14.0002, 3ª Turma, Relator Ministro Jose Roberto Freire Pimenta, DEJT 16/09/2022).

Assim, não há como se olvidar que a privatização gera verdadeira interrupção do vínculo de trabalho dos servidores públicos, com automática recontração por empresa privada, extinguindo-se a situação de serem servidores públicos e passando, independentemente de suas vontades, a serem empregados de empresa privada.

Neste sentido, corroborando o raciocínio, já decidiu o TST, afirmando que a privatização extingue os direitos inerentes ao vínculo de serviço público:

"AGRAVO. AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. VIGÊNCIA DA LEI N.º 13.467/17. SOCIEDADE DE ECONOMIA MISTA. **PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO. DISPENSA SEM JUSTA CAUSA. NORMA INTERNA.** ATO POTESTATIVO DO EMPREGADOR. TRANSCENDÊNCIA NÃO DEMONSTRADA. (...)3. **Assim, o empregado, dispensado sem motivação após o processo de privatização, não tem direito à reintegração no emprego, não havendo falar em direito adquirido às regras anteriores à privatização.** Agravo a que se nega provimento" (Ag-AIRR-100-61.2021.5.19.0002, 1ª Turma, Relator Ministro Amaury Rodrigues Pinto Junior, DEJT 19/09/2022).

É inegável que o vínculo com o Serviço Público é muito mais benéfico aos trabalhadores já que dotado de garantias maiores como, por exemplo, a estabilidade.

**Assim, o rompimento de tal vínculo é verdadeira demissão!**

Sim, repetimos, por meio do processo de privatização, todos os servidores públicos do órgão privatizado são automaticamente demitidos do serviço público e recontratados, sob o vínculo Celetista comum, pela empresa privada que encampa o serviço.

Como dissemos, o término do vínculo entre servidor e administração pública é a demissão!

### **Da ocorrência de Conduta Vedada Aos Agentes Públicos em Campanha Eleitoral**

Como é de conhecimento de V. Sa., a Lei Federal n.9.504/97 prevê em seu artigo 73, a proibição de realização por agentes públicos de uma série de condutas que, per si, têm o condão de afetar a igualdade de oportunidades entre candidatos

Dentre as condutas narradas há o inciso V do referido artigo que expressamente veda a demissão de servidores públicos.

Sobre a vedação instituída em lei, é pedagógica a jurisprudência do T.S.E.:

Embargos de declaração - Contradição - Inexistência.

**1. A contratação e demissão de servidores temporários constitui, em regra, ato lícito permitido ao administrador público, mas que a lei eleitoral torna proibido, nos três meses que antecedem a eleição até a posse dos eleitos, a fim de evitar qualquer tentativa de manipulação de eleitores.**

(...)

(Recurso Especial Eleitoral nº 21167, Acórdão de, Relator(a) Min. Fernando Neves, Publicação: DJ - Diário de justiça, Volume 1, Data 12/09/2003, Página 122)

Trata-se de norma com vedação objetiva que impede a realização do ato demissional e implica, automaticamente, em ilicitude. Neste sentido:

ELEIÇÕES 2016. CONDOTA VEDADA. REMOÇÃO DE SERVIDORES EM PERÍODO VEDADO. OFENSA AO DISPOSTO NO ART. 73, V, DA LEI 9.504/97. **NATUREZA OBJETIVA DA NORMA.** REEXAME DE PROVAS. NEGATIVA DE SEGUIMENTO DO RECURSO. PRERROGATIVA DO RELATOR PREVISTA EM NORMA REGIMENTAL(...)

6. Esta Corte, analisando matéria similar ao caso dos autos, acerca da **prática de conduta vedada consistente na demissão de servidores em período vedado, concluiu pela configuração da prática ilícita**, em consonância com o entendimento do Tribunal de origem no caso em exame. Precedentes: AgR-AI 549-37, rel. Min. Admar Gonzaga, DJE de 9.4.2018; AgR-REspe 652-56, rel. Min. Admar Gonzaga, DJE de 9.4.2018; e REspe 272-50, rel. Min. Luciana Lóssio, DJE de 9.12.2015

**7. A jurisprudência do TSE consigna a orientação de que "as condutas vedadas possuem natureza objetiva, sendo desnecessária a análise de potencialidade lesiva para influenciar no pleito (AI 474-11, rel. Min. Rosa Weber, DJE de 22.8.2018)" (AgR-REspe 452-20, rel. Min. Edson Fachin, DJE de 31.10.2018).** No mesmo sentido: AgR-AI 515-27, rel. Min. Luciana Lóssio, DJE de 25.11.2014(...).

(Recurso Especial Eleitoral nº 56079, Acórdão, Relator(a) Min. Sergio Silveira Banhos, Publicação: DJE - Diário da justiça eletrônico, Data 29/10/2019, Página 11)

Assim, a simples ocorrência da conduta ilícita, por sua natureza objetiva, possui capacidade de influenciar no pleito eleitoral.

Como se sabe, o período de vedação de demissão vai de 3 (três) meses antes do pleito até a “efetiva posse dos eleitos”, conforme sólida jurisprudência do T.S.E:

ELEIÇÕES 2016. AÇÃO DE INVESTIGAÇÃO JUDICIAL ELEITORAL. CONTRATAÇÃO TEMPORÁRIA DE SERVIDORES PÚBLICOS. DECISÕES. INSTÂNCIAS ORDINÁRIAS. PROCEDÊNCIA. ABUSO DE PODER POLÍTICO. CONFIGURAÇÃO. RECURSO ESPECIAL. SÍNTESE DO CASO

(...)

8. A jurisprudência do Tribunal Superior Eleitoral tem adotado rigor quanto aos limites de incidência da norma permissiva da alínea d do inciso V do art. 73 da Lei das Eleições, **em face da vedação, no período de três que antecede o pleito até a posse dos eleitos, dos atos de movimentação funcional** (nomeação, contratação, admissão, **demissão** sem justa causa, supressão ou readaptação de vantagens, entre outros), porque tais condutas possuem nítido e expressivo impacto na disputa e, podem, em consequência e mesmo no âmbito da ressalva legal, configurar abuso de poder político.

(...) (Recurso Especial Eleitoral nº 21155, Acórdão, Relator(a) Min. Sergio Silveira Banhos, Publicação: DJE - Diário da justiça eletrônico, Data 05/11/2019, Página 15-16)

Outrossim, não se olvida que a consequência jurídica é a nulidade do ato, como já delimitou a jurisprudência:

ELEIÇÕES 2016. REPRESENTAÇÃO. CONDUTA VEDADA. ART. 73, V, DA LEI 9.504/97. DEMISSÃO DE SERVIDOR PÚBLICO, CONTRATADO POR MEIO DE PROGRAMA SOCIAL, SEM JUSTA CAUSA E EM PERÍODO VEDADO. DECISÃO REGIONAL. MULTA. **1. O inciso V do art. 73 da Lei 9.504/97 proíbe aos agentes públicos, dentre outras movimentações funcionais, a demissão sem justa causa ou a exoneração do servidor público, na circunscrição do pleito, "nos três meses que o antecedem e até a posse dos eleitos, sob pena de nulidade de pleno direito"** (...)

(Agravo de Instrumento nº 54937, Acórdão, Relator(a) Min. Admar Gonzaga, Publicação: DJE - Diário da justiça eletrônico, Tomo 68, Data 09/04/2018, Página 32)

Outrossim, a legislação eleitoral é clara em firmar no §5 do Art. 73 da Lei das Eleições que a realização de conduta vedada acarreta a “suspensão imediata da conduta vedada”.

Desta forma, urge que a D. Procuradoria atue no caso, obstando por via judicial o andamento do processo de privatização que, se realizado, acarretará na demissão ilegal, em período eleitoral, de diversos servidores públicos, em clara afronta e desrespeito à norma estipulada pela Lei 9.504/97.

### **Conclusão**

Isso posto, requeiro a V. Sa. que sejam tomadas as providências necessárias, com o manejo das competentes medidas judiciais cabíveis, inclusive com pedidos de antecipação de tutela. contra os responsáveis pelo trâmite do processo Licitatório de desestatização, visando impedir a realização do leilão de privatização, que acarretará na demissão de servidores públicos, em clara afronta ao Inciso V do artigo 73 da Lei 9.504/97, ao menos até a posse dos eleitos.

Com os préstimos de elevada estima e distinta consideração.

**TELMA DE SOUZA**

Vereadora



DESESTATIZAÇÃO

## ANTAQ abre consulta pública sobre desestatização do Porto de Santos

O período de contribuição será do dia 31 de janeiro até 16 de março. Investimento previsto será de R\$ 16 bilhões

Publicado em 20/01/2022 21h21 | Atualizado em 28/01/2022 16h32

Compartilhe: [f](#) [t](#) [l](#)



**A** ANTAQ realizará consulta e audiência públicas, entre 31 de janeiro e 16 de março de 2022, para receber contribuições visando ao aprimoramento dos documentos relativos à desestatização do Porto de Santos (SP). O prazo de concessão será de 35 anos, prorrogável por até 5 anos. De acordo com os estudos, os investimentos previstos para adequação da infraestrutura do porto organizado totalizam R\$ 16 bilhões, os quais deverão ser realizados ao longo da vigência contratual.

**A** ANTAQ realizará consulta e audiência públicas, entre 31 de janeiro e 16 de março de 2022, para receber contribuições visando ao aprimoramento dos documentos relativos à desestatização do Porto de Santos (SP). O prazo de concessão será de 35 anos, prorrogável por até 5 anos. De acordo com os estudos, os investimentos previstos para adequação da infraestrutura do porto organizado totalizam R\$ 16 bilhões, os quais deverão ser realizados ao longo da vigência contratual.

O valor de outorga inicial será de R\$ 1,383 bilhão, além de contribuição variável ao Poder Concedente equivalente a 2,25% ao ano sobre a receita bruta consolidada. O futuro concessionário também pagará uma taxa anual de fiscalização à ANTAQ de R\$ 6,422 milhões, que servirá para custear o trabalho de fiscalização e regulação no modelo de concessão.

#### **Limite à participação no certame**

Os arrendatários, detentores de Contratos de Transição, armadores, transportadores marítimos, operadores portuários, Terminais de Uso Privado do Complexo Portuário, concessionários de ferrovias que operem no Porto de Santos, bem como empresas pertencentes ao grupo econômico poderão participar do certame, mas com limitação de share de 15% de participação individual e de 40% quando integrarem consórcio junto a outros grupos da mesma natureza.

#### **Túnel Santos Guarujá**

A ligação entre os municípios de Santos e Guarujá, conforme o modelo proposto, prevê que o futuro concessionário faça um aporte financeiro de aproximadamente R\$ 3 bilhões para a construção do túnel.

#### **Audiência Pública**

Serão consideradas pela Agência apenas as contribuições sobre a documentação colocada em consulta e audiência públicas. As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 (horário de Brasília) do dia 16 de março, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível em <https://www.gov.br/antag/>, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido, exclusivamente através do e-mail [anexo\\_audiencia012022@antag.gov.br](mailto:anexo_audiencia012022@antag.gov.br), mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado, anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) desta Agência, em Brasília (DF), ou nas suas unidades regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no portal da ANTAQ. As contribuições recebidas serão disponibilizadas aos interessados no site da Agência.

Com o objetivo de fomentar a discussão e esclarecer eventuais dúvidas sobre este ato normativo, será realizada audiência pública, na forma presencial ou telepresencial, a depender das condições de saúde pública vigentes, em data, horário e local a serem definidos e comunicados oportunamente.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos relacionados à audiência pública estarão disponíveis [aqui](#).

Crédito foto: SPA/Pedro Cavalcante

Fonte: [gov.br/antag](https://www.gov.br/antag/), 20/01/2022

## Audiência pública presencial sobre concessão do Porto de Santos será no dia 10 de fevereiro

A sessão terá início às 15h e será no modelo híbrido, presencial e virtual. Reunião presencial será na Associação Comercial de Santos

Publicado em 01/02/2022 09h00

Compartilhe: [f](#) [t](#) [e](#)

**A** ANTAQ realizará, no dia 10 de fevereiro, em Santos (SP), a primeira audiência pública para tratar da desestatização do Porto Organizado de Santos. A sessão será no modo híbrido (presencial e virtual), com início às 15h, e tem como objetivo obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório de concessão do porto.

Saiba mais: [ANTAQ abre consulta pública sobre desestatização do Porto de Santos](#).

O período de consulta e audiência públicas iniciou nesta segunda-feira (31/1) e segue até 16 de março de 2022. O prazo de concessão será de 35 anos, prorrogável por até 5 anos. De acordo com os estudos, os investimentos previstos para adequação da infraestrutura do porto organizado totalizam R\$ 16 bilhões, os quais deverão ser realizados ao longo da vigência contratual.

### Sessão simultânea

A audiência pública híbrida ocorrerá de forma simultânea e será transmitida pela Internet, no canal da ANTAQ no YouTube. Nesse caso, não é necessário fazer inscrição para assistir a sessão. Já o evento presencial acontecerá na Associação Comercial de Santos (ACS) e haverá limite de participantes em virtude da pandemia da Covid-19.

Os participantes que irão presencialmente deverão apresentar o Certificado Nacional de Vacinação Covid-19, disponível no aplicativo Conecte SUS, ou o cartão de vacinação válido com as doses obrigatórias. O uso de máscara é obrigatório.

### **Sessão simultânea**

A audiência pública híbrida ocorrerá de forma simultânea e será transmitida pela Internet, no canal da ANTAQ no YouTube. Nesse caso, não é necessário fazer inscrição para assistir a sessão. Já o evento presencial acontecerá na Associação Comercial de Santos (ACS) e haverá limite de participantes em virtude da pandemia da Covid-19.

Os participantes que irão presencialmente deverão apresentar o Certificado Nacional de Vacinação Covid-19, disponível no aplicativo Conecte SUS, ou o cartão de vacinação válido com as doses obrigatórias. O uso de máscara é obrigatório.

Já os interessados em manifestar-se na audiência, por meio virtual, deverão se inscrever pelo aplicativo de mensagens instantâneas, Whatsapp, no número (61) 2029-6940. O período de inscrição será das 9h às 14h do dia 9 de fevereiro.

Esses participantes poderão enviar suas contribuições por vídeo, áudio ou até mesmo por escrito via Whatsapp. Também poderão se manifestar entrando na sala de reunião criada no aplicativo "Zoom". Para isso, no ato de inscrição, o interessado deverá se manifestar nesse sentido e encaminhar seu endereço eletrônico de login no "Zoom" para ser convidado a entrar na sala na sua vez.

Em caso de problemas computacionais para utilização dessa ferramenta, será realizada uma segunda tentativa de conexão ao final de todas as contribuições.

### **Credenciamento da Imprensa**

Os jornalistas interessados em acompanhar presencialmente a audiência pública devem solicitar o acesso pelo e-mail [imprensa@antag.gov.br](mailto:imprensa@antag.gov.br). As vagas são limitadas devida à restrição do espaço. Também será necessário apresentar o Certificado Nacional de Vacinação ou cartão de vacinação válido com as doses obrigatórias. A sessão pública poderá ser acompanhada pelo Canal da ANTAQ no YouTube, sem a necessidade de inscrição.

### **Serviço**

Audiência Pública sobre concessão do Porto Organizado de Santos

Data: 10 de fevereiro de 2022

Horário: 15h às 18h

Local: Associação Comercial de Santos

Endereço: Rua Quinze de Novembro, 137 - Centro, Santos/SP

Inscrições: WhatsApp (61) 2029-6940

Cadastramento de Imprensa: [imprensa@antag.gov.br](mailto:imprensa@antag.gov.br)

### **Categoria**

Fonte: [gov.br/antag](http://gov.br/antag), 01/02/2022

ARTIGOS



## Artigo: A quem interessa a privatização do Porto de Santos? por Silvana Barolo

“O Porto de Santos é o maior e mais importante do hemisfério Sul, portanto é estratégico, inclusive, para a soberania nacional”, escreve Barolo

Publicado em 03/03/2022 12h26



Com a privatização os empregos, já escassos na região, serão afetados por centenas de demissões, argumenta Barolo

O Porto de Santos acabou de completar 130 anos em fevereiro de 2022, justamente quando o governo Bolsonaro, através do Ministério da Infraestrutura, pretende privatizar a gestão, chamada de Autoridade Portuária de Santos (SAP). O objetivo é preparar a total **desestatização da administração e a privatização**, inclusive do acesso ferroviário ao Porto.

Dizem que tudo está acontecendo com base em ampla discussão com a sociedade, convidada a colaborar e opinar na tomada de decisões sobre segurança das operações, sustentabilidade, infraestrutura, regulamentação e atração de mão de obra, e plano de desenvolvimento e zoneamento de Santos e demais cidades envolvidas.

**Mentira! Alguém já ouviu falar de grupos estrangeiros e nacionais postulantes à compra de empresas privatizadas serem dirigidos pela "sociedade"?** Justamente aqueles que serão atingidos pelas mudanças drásticas que virão? Com que poder os atingidos interferirão nas decisões se o preço da venda e o volume e destinação dos investimentos e dos lucros já foram definidos? Na verdade, só os interessados nas próprias vantagens discutem. E são parceiros na negociata governos municipais, ministérios e secretarias, parlamentares e empresários envolvidos no pacote. As audiências públicas promovidas são vazias, opositores esperneiam, mas são feitas só para constar do processo.

O Porto de Santos é o maior e mais importante do hemisfério Sul, portanto é estratégico, inclusive, para a soberania nacional. No 3º trimestre de 2021 teve um lucro recorde de R\$ 98,3 milhões, 9,2% superior ao mesmo período de 2020. Lucros que assanham os abutres das empresas privadas. O porto é o principal fator de desenvolvimento da economia e do mercado de trabalho em todas as cidades da chamada Baixada Santista.

Com a **privatização, os empregos, já escassos na região**, serão afetados por centenas de demissões, através da substituição pela mecanização. Fala-se também em "importação" de mão-de-obra para a gestão e outros postos, de acordo com a vontade da administração privada.

Outro ponto é a ampliação das autorizações para instalação de novas atividades, extremamente lucrativas para os acionistas – e não necessariamente para o País. Um exemplo são os pontos de estocagem de cargas perigosas. Só o estoque de nitrato de amônia hoje já é superior em 10 vezes àquele que fez explodir bairros inteiros no entorno do Porto de Beirute, no Líbano, em 2020. Afora a possibilidade de o porto ser usado para estocagem de lixo dos "países ricos", fato já comum em diversas partes do mundo.

Há também a questão do gás de xisto (o gás natural liquefeito) que vem de fora, a maior parte dos EUA, hoje seu maior produtor e exportador mundial e precisando de mercados. Passa pelo porto nos chamados (pela população) "navios-bomba". Eles são capazes de armazenar mais de 100 mil metros cúbicos de gás num único navio, com potencial superior a dezenas de bombas atômicas de Hiroshima. Daí a pressão dos EUA sobre a União Europeia – a pretexto da tensão com a OTAN e Ucrânia – para fechar as torneiras alemãs, e outras, para o gás natural encanado pela Rússia.

#### MATÉRIAS RELACIONADAS

02/03/2022

**Campanha da  
Fraternidade, 2022:  
"educação como pilar d...**

02/03/2022

**PT denuncia atentado à  
sede do partido em  
Campinas e cobra...**

02/03/2022

**Lula apela por fim da  
guerra na Ucrânia:  
"baixem as armas"**

Na mesma toada, o Brasil – que havia se tornado grande comprador de gás canalizado pelo gasoduto da Bolívia a preços convenientes – teve esse acordo desmantelado nos últimos anos por governos aliados dos yankees dos dois lados da fronteira. Para, com isso, se tornar grande comprador do GNL dos EUA, enquanto a infraestrutura de combustíveis e energia é privatizada e desmantelada no país.



## PARTICIPAÇÃO SOCIAL

## Consulta pública sobre desestatização do Porto de Santos é prorrogada

As contribuições poderão ser enviadas até às 23h59 do dia 23 de março

Publicado em 16/03/2022 15h11

Compartilhe: [f](#) [t](#) [l](#)

**A** Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) prorrogou para o dia 23 de março o prazo limite da consulta pública para o recebimento de contribuições sobre a **Audiência Pública nº 01/2022**, que trata da desestatização do Porto de Santos, em São Paulo. As minutas jurídicas e os documentos técnicos estão disponíveis no menu "**Participação Social**" no portal da Agência. As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do mesmo dia, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site.

## Categoria

Infraestrutura, Trânsito e Transportes

## CONTEÚDO RELACIONADO

2022

[ANTAQ abre consulta pública sobre desestatização do Porto de Santos](#)

[Audiência pública presencial sobre concessão do Porto de Santos será no dia 10 de fevereiro](#)



## Artigo

### Desestatização portuária, um bom negócio: para quem?

Frederico Bussinger  
24/03/2022 06h00

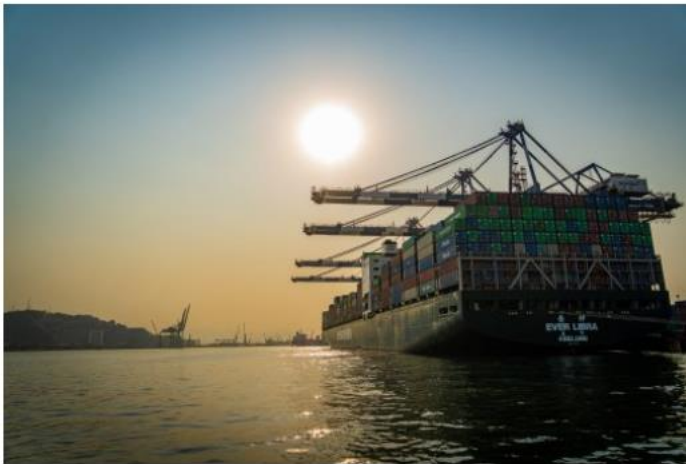


Foto: Divulgação

## Coluna

**miX**  
de *notas*

Um pouquinho de tudo  
E mais algumas curiosidades e dicas

## Artigos



### Atração de novos investimentos

Adary Oliveira  
26/09/2022 06h01

[Ver todos os artigos](#)



Para além de argumentos ideológicos ou visão política, a desestatização (privatização) de administrações portuárias vem sendo apresentada como instrumento/mecanismo para atrair investidores e fazer investimentos que, com o modelo atual, não seriam possíveis: não com fins arrecadatórios, esclarecem frequentemente as autoridades.

Entretanto, quando a proposta começou a ser veiculada, muitos desconfiavam ser grande o risco de leilões desertos. De não haver empresas interessadas, diferentemente dos leilões de terminais: afinal, "onde se ganha dinheiro em portos é na movimentação e, principalmente, na armazenagem"; além de que tradicionalmente o cerne de uma autoridade-administradora portuária não é o ativo, mas uma função. E, essa, tendo na articulação, gestão de fluxos e mediação de interesses/conflitos sua *face mais relevante*. Dito de outra forma: seria mais ônus que bônus!

Após a realização da 1ª *Audiência Pública* em Santos, porém, constatou-se que tal desestatização, com o modelo desenvolvido pelo BNDES e consultores, testado e ajustado em "*market soundings*" com empresas "do mercado", ao contrário, tende a ser excelente negócio para os concessionários. E há prognósticos: "o modelo está praticamente 'empurrando' para (ser) um investidor financeiro (bancos, fundos, etc), uma vez que operadores, armadores, usuários e outros interessados não poderão participar com mais de 40%"; anteviu o representante do Syndarma na 2ª AP.

Mais adiante, para quem analisou as 5 dúzias de documentos que descrevem e fundamentam as condições licitatórias, ficou claro que os benefícios para o Porto e região, decorrentes da desestatização, em si, poderão ficar aquém das expectativas. Mas a novidade, mais recente e mais nítida após a 2ª AP, é que a União também será beneficiada diretamente (independentemente da sabida relevância e impactos macroeconômicos de portos para a economia nacional). E, isso, até mesmo antes dos demais "players"!

Evilina co:

Explica-se:

Concessionário: assumiria uma empresa com previsão de receitas, em valor presente, de R\$ 24 bi (alguns que refazem os cálculos falam de R\$ 26 bi!). Isso para fazer face a compromissos (custeio e investimento; Opex e Capex) que montam a R\$ 18,55 bi durante o período contratual. Portanto, uma margem/excedente da ordem de R\$ 5 bi (alguns a estimam em até R\$ 10 bi!).

Para assumir a gestão dessa fonte de receitas, expressiva e de baixo risco, o interessado precisaria desembolsar “pouco” no curto prazo: R\$ 574 mi + eventual ágio (compra de ações), mais algo como R\$ 750 mi, em 60 dias (integralização de 25% do capital da “Túnel S/A” - subsidiária integral da SPA para construção do Túnel Santos-Guarujá: Item 1.70.iv do [Edital](#)). Curiosidade: esse montante, incidentalmente, não é da ordem de grandeza dos R\$ 1,3 bi que a “Santos Port Authority – SPA” (ex-Codesp) tem atualmente caixa?

Da combinação desses parâmetros resultam expressivas “margem líquida” de 20% no Ano-9, 30% no Ano-15 e 40% no final do contrato. E Ebitda superior a R\$ 1 bi já a partir do Ano-6: R\$ 6 bi ao final do contrato. É ou não é um excelente negócio?

**Porto/região:** dos R\$ 30 bi de investimentos anunciados, cerca de R\$ 12 bi são investimentos previstos para serem realizados pelos concessionários ferroviários e futuros arrendatários: portanto, não pelo concessionário portuário (dados detalhados no [artigo](#) anterior - “O que já é possível saber da desestatização do Porto de Santos?”). A ele caberia gerir, durante o período de concessão da nova SPA, despesas de R\$ 18,55 bi; das quais R\$ 14,16 bi (76%) são para “manutenção”. Ou seja: despesas correntes, regulares; custeio, como habitualmente incorridas.

**Porto/região:** dos R\$ 30 bi de investimentos anunciados, cerca de R\$ 12 bi são investimentos previstos para serem realizados pelos concessionários ferroviários e futuros arrendatários: portanto, não pelo concessionário portuário (dados detalhados no [artigo](#) anterior - "O que já é possível saber da desestatização do Porto de Santos?"). A ele caberia gerir, durante o período de concessão da nova SPA, despesas de R\$ 18,55 bi; das quais R\$ 14,16 bi (76%) são para "manutenção". Ou seja: despesas correntes, regulares; custeio, como habitualmente incorridas.

De Capex, propriamente dito, estão previstos o túnel (R\$ 2,99 bi) e, no Porto, em si, (apenas) R\$ 1,4 bi: é muito ou é pouco? A título de comparação: i) tal montante é da ordem de grandeza do caixa atual da empresa (R\$ 1,3 bi); e ii) equivalente a (somente) 6 ou 7 anos de investimentos no ritmo (mínimo) previsto pela SPA para 2022: R\$ 218 mi (S-6 da 2ª AP)!

E o melhor (também para o concessionário): este e todos os demais investimentos (Capex), assim como as despesas de custeio (Opex), sendo bancadas pelas tarifas, receitas patrimoniais e financeiras (Fluxo de Caixa).

**União:** o [documento nº 48](#), à pg. 37, registra uma sugestão da consultoria "Caixa: ... redução do caixa acumulado atualmente na companhia com destinação deste excedente ao atual acionista - União. É necessário portanto proceder à redução de capital e/ou eventual distribuição de dividendos previamente à realização do certame..."; sugestão esta que poderá já ser implementada a partir da Assembleia da SPA agendada para 22/ABR próximo. Ou seja; transferência de R\$ 308 milhões para a União sob a forma de dividendos (Valor Econômico - [18/MAR](#)). Seria o primeiro passo para a plena implementação da sugestão da consultoria?

Entre o "ajuste de caixa" proposto (cerca de R\$ 1 bi), venda de ações (R\$ 574 mi, ou pouco mais: Item 7.1.14), e "Bonificação pela Outorga" (R\$ 1,38 bi – [pg. 10](#)), mesmo sem se considerar as 25 parcelas de "contribuição fixa" de R\$ 63,3 mi (do Ano-8 ao 32) e a "contribuição variável" de 2,25% ao longo do período contratual, a União pode auferir, no curto prazo, algo como R\$ 3 bi com a desestatização (incidentalmente, valor da ordem de grandeza do estimado para a implantação do túnel). Ou seja; antes que o primeiro Real seja investido, no Porto ou no túnel!

E o usuário? O embarcador? O arrendatário? Há o curto e o longo prazo: no curto, aparentemente seriam eles a viabilizar, por mecanismos diversos (como o [reajuste](#) prévio de tarifas, aprovado na virada do ano): i) as "retiradas" da União; ii) parte dos compromissos do concessionário; e iii) seu primeiros ganhos. E, no longo prazo, em contrapartida (?), arrendatários contam com preservação de valores e demais condições ("segurança jurídica") nas negociações com o concessionário, quando da transição de seus contratos da órbita de direito público para o direito privado. Já usuários/embarcadores nutrem expectativa de [redução de tarifas de até 30%](#), resultante de um esperado "aumento de eficiência" a advir da desestatização: tema controverso!

"Eppur si muove!" (Galileu Galilei)

Não era segredo para ninguém que a espinha dorsal do modelo que se pretende implantar nas administrações portuárias de Santos, Vitória, São Sebastião e Itajaí (numa primeira leva) tem pouquíssimos paradigmas mundiais: é uma exceção!

Pouco a pouco, todavia, vai ficando também mais claro o conjunto da obra; bem como outros aspectos e mais detalhes do modelo para Santos vão sendo revelados. Em síntese: i) os benefícios previstos para o Porto e região podem vir a ser em escala bem menor que as expectativas geradas; ii) para o concessionário a desestatização tende a ser um excelente negócio; iii) bom negócio também para a União, que até pode vir a ser beneficiada com o processo de desestatização já nesse 2022; consumando-se ele ou não.

Talvez em função desse novo cenário que se descortina, e por saberem que "não há almoço grátis", dirigentes das entidades setoriais, que compuseram o painel do "1º Encontro Porto & Mar 2022", promovido pelo Grupo A Tribuna no último 18/MAR, recomendaram "cautela". E aqueles que têm se manifestado nas audiências públicas, ainda que diplomaticamente, não deixam de recorrentemente expressar "dúvidas" e "preocupações" em relação ao futuro das tarifas (usuários), cais público (operadores), empregos (trabalhadores) e "segurança jurídica" (arrendatários): esta, hoje quase um bordão!

"Mudanças legislativas são muito difíceis e lentas" (ainda que necessárias), lembrou na oportunidade o dirigente da Fenop para explicar o posicionamento atual da entidade. Mas lembrou, também, que "o Governo tem uma proposta e a colocou na mesa": teria sido uma polida cobrança às lideranças, dirigentes, parlamentares e governantes presentes ao evento? Seria uma conclamação para se aproveitar a oportunidade oferecida, com frequência, pelas autoridades ("o modelo não está fechado"; "todas as propostas são analisadas"; "nenhum modelo terminou como começou") e, proativamente, transformar "dúvidas", "preocupações" e "recomendações" em posicionamentos? Em propostas?

... a começar pelo pleito para que o Governo Federal se comprometa com que todas as receitas decorrentes do processo, diretas ou indiretas, qualquer que seja sua forma, sejam definitivamente revertidas para o Porto e/ou região, visando acelerar e/ou aumentar a abrangência dos investimentos? Isso, até agora, aparentemente não está claro sequer para os iniciados. Nem formalizado. Fica a sugestão!

**Frederico Bussinger** – Engenheiro, economista e consultor. Foi diretor do Metro/SP, Departamento Hidroviário (SP), e da Codesp. Também foi presidente da SPTrans, CPTM, Docas de São Sebastião e da Confea.

*O conteúdo dos artigos é de responsabilidade dos seus autores. Não representa exatamente a opinião do MODAIS EM FOCO.*

## Prefeito diz que Santos é ignorada na privatização do porto e aciona TCU



**FÁBIO ZANINI**

12 de junho de 2022



SÃO PAULO, SP (FOLHAPRESS) - O prefeito de Santos diz que as cidades da região têm sido ignoradas pelo governo Jair Bolsonaro (PL) no processo de privatização do porto, que tem conclusão prevista para o fim de 2022, e nos leilões de terminais. Por isso, Rogério Santos (PSDB) acionou o TCU (Tribunal de Contas da União) e estuda judicialização.

"Estamos falando do maior equipamento de logística do país. 30% da balança comercial passa pelo Porto de Santos. Algumas questões estão sendo resolvidas exclusivamente em Brasília, distante da região e distante da realidade de toda a cadeia que está presente no Porto de Santos", diz o tucano.



### POPULARES

**Policial mata paciente e depois se suicida em hospital de Presidente Prudente (SP)**

Yahoo Notícias

---

## FÁBIO ZANINI

12 de junho de 2022

---

SÃO PAULO, SP (FOLHAPRESS) - O prefeito de Santos diz que as cidades da região têm sido ignoradas pelo governo Jair Bolsonaro (PL) no processo de privatização do porto, que tem conclusão prevista para o fim de 2022, e nos leilões de terminais. Por isso, Rogério Santos (PSDB) acionou o TCU (Tribunal de Contas da União) e estuda judicialização.

"Estamos falando do maior equipamento de logística do país. 30% da balança comercial passa pelo Porto de Santos. Algumas questões estão sendo resolvidas exclusivamente em Brasília, distante da região e distante da realidade de toda a cadeia que está presente no Porto de Santos", diz o tucano.

O prefeito ressalta que não é contra a desestatização ou os leilões, mas afirma que o governo federal tem atropelado etapas e levado a operação a toque de caixa, o que pode gerar prejuízos a Santos e às cidades vizinhas. Ele diz ter enviado duas notas técnicas à Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) que não tiveram resposta.

No caso da privatização, ele pede a manutenção de um espaço de cais público, hoje utilizado por pequenos e médios empresários para importações e que emprega 65% dos trabalhadores portuários avulsos da cidade.

O prefeito ainda destaca que a privatização sem a garantia de alguma participação pública na gestão do porto pode impactar negativamente o turismo e a economia da Baixada Santista.

"Quem vai fazer a gestão do porto vai ser uma empresa ou um consórcio, talvez internacional. Eles estão preocupados com resultado de bolsa de valores, acionistas, empresas. Mas o Porto de Santos cumpre um aspecto importante para outras políticas", diz Santos.

---

"O fluxo de turismo de passageiros de cruzeiros não é tão vantajoso economicamente quanto outras mercadorias. Será que essa empresa que vai fazer a gestão do porto vai priorizar os passageiros ou outros tipos de carga? A gente sabe que os navios ficam parados na entrada da barra. E é essa empresa gestora que faz o fluxo de entrada e saída", continua.

"Economicamente, os contêineres são muito melhores do que passageiros. Os passageiros não são importantes para o resultado econômico da gestora, mas são para o Brasil em relação ao desenvolvimento do turismo. É importante para o comércio da Baixada Santista", complementa.

Para ele, a tentativa de desestatização tem se concentrado exclusivamente no retorno econômico e tem ignorado questões ambientais, turísticas e trabalhistas locais.

A desestatização é uma das principais apostas de Tarcísio de Freitas (Republicanos), ex-ministro da Infraestrutura, em sua campanha para o governo de São Paulo.

O leilão de um dos terminais, o STS 10, acarretará em aumento de 20% do fluxo de caminhões na cidade, afirma o prefeito, que então cobra obras viárias não entregues pelo governo federal no valor de R\$ 200 milhões antes da transferência.

No caso do STS 53, o terminal de fertilizantes ficará ao lado de outro com passageiros. O prefeito pede, então, para que seja feito o processo de mudança de localização do terminal utilizado por turistas antes da realização do leilão, cuja outorga está estimada em R\$ 650 milhões.

"Estamos extremamente interessados em desenvolvimento econômico, mas tem o lado social e ambiental. Os leilões e a desestatização impactam diretamente nesse equilíbrio", afirma Santos.

---

**ISSUE**  
DinheiroASSINE

---

**ECONOMIA**

## Conselho do PPI recomenda inclusão no PND da Autoridade Portuária de Santos

Estadão Conteúdo  
14/06/22 - 12h41

[f](#) [wh](#) [tw](#) [in](#) [em](#)

Anúncios Google

[Não exibir mais este anúncio](#) [Anúncio? Por quê?](#)

O Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) recomendou a qualificação no âmbito do PPI e inclusão no Programa Nacional de Desestatização (PND) da Autoridade Portuária de Santos S.A (SPA) e os serviços públicos portuários a ela relacionados, para fins de desestatização. A Resolução está publicada no *Diário Oficial da União* desta terça-feira, 14.

De acordo com o texto, a concessão do serviço público de administração do Porto de Santos será feita de forma associada à transferência do controle acionário da SPA.

O Conselho recomendou ainda, para aprovação do presidente da República, que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico Social (BNDES) seja designado como responsável pela execução e pelo acompanhamento das medidas de desestatização.

A resolução diz que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) poderá acompanhar os estudos técnicos contratados pelo BNDES para a estruturação e a implementação da desestatização, e examinar, no âmbito de sua competência, a minuta do contrato de concessão do serviço portuário.

Fonte: Estadão Conteúdo, publicado em istoedinheiro.com.br em 14/06/2022



PORTO

## Santos aponta ao Tribunal de Contas da União preocupações sobre desestatização do Porto

04/07/2022



Da Redação



**Da Redação**

Visando a manutenção de um espaço para o funcionamento do cais público de Santos, os empregos, interesses da população e impactos sociais e ambientais na Cidade, a Prefeitura enviou ofício ao Tribunal de Contas da União (TCU) questionando os termos da desestatização do Porto e dos leilões de terminais portuários em andamento. O documento, assinado pelo prefeito Rogério Santos, foi encaminhado para a presidente do TCU, Ministra Ana Arraes, e inclui a solicitação para que as demandas e a realidade municipal sejam apreciadas pelo Governo Federal em todo processo de desestatização.

A preocupação diz respeito à relação Porto-Cidade, que não estaria sendo adequadamente considerada, afinal o Porto de Santos é a principal atividade econômica da Cidade e região. Conforme indica o documento, a Administração Municipal não obteve retorno sobre seus apontamentos quanto aos impactos sobre empresas, empregos e a qualidade de vida da população.

Rogério Santos deixa claro que é favorável ao processo de desestatização, mas solicita maior tempo de estudos e cuidado com os impactos locais. "O Porto de Santos é o maior equipamento de logística do Brasil, mas ele também cumpre papel social importante, com questões relacionadas ao turismo de passageiros, aos trabalhadores avulsos, os acessos que podem ser impactados com a desestatização".

### **Empregos**

A Administração defende a manutenção de um cais público e que sejam disponibilizados berços em quantidade adequada às operações de carga por eles realizadas, o que possibilitará a manutenção dos empregos e a viabilidade das empresas operadoras locais que estariam em risco com o processo de desestatização, colocando milhares de empregos diretos e indiretos em risco.

Fonte: [jornaldaorla.com.br](http://jornaldaorla.com.br), em 04/07/2022



# Governo estuda mudanças no processo de desestatização do Porto de Santos

Secretário de Portos confirmou durante a abertura do Santos Export que estão em análise a expansão do prazo de concessão e o limite de participação de arrendatários

BÁRBARA FARIAS  
barbara@portalbenev.com.br  
LEOPOLDO FIGUEIREDO  
leopoldo.figueiredo@portalbenev.com.br

O Ministério da Infraestrutura analisa duas alterações no processo de desestatização do Porto de Santos: um prazo maior de concessão à iniciativa privada e um limite para a participação de operadores e terminais arrendatários. As alterações no programa serão debatidas hoje, no segundo e último dia do Santos Export. O fórum regional, realizado pelo Brasil Export: Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, acontece no Sofitel Guarujá Jequitimar, em Guarujá (SP).

As discussões sobre as possíveis mudanças no processo de privatização do complexo portuário santista foram confirmadas pelo secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, na noite de ontem, durante a abertura do Santos Export. "Isso está sendo discutido (limite de participação de arrendatários), assim como não está fechado ainda que o contrato será de 35 anos. Pode ser mais", afirmou.

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, também presente ao fórum, disse que muitas contribuições foram encaminhadas durante a consulta pública sobre o limite de participação de empresas arrendatárias na gestão do Porto de Santos. "As contribuições apresentadas no âmbito da consulta pública abor-



O secretário de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, discursou no cenário de abertura do Santos Export.

daram muito esse tema, para que as empresas que já estão no Porto de Santos possam contribuir com a gestão da concessionária sob o argumento de que ninguém melhor do que quem já está dentro do porto para conhecer os problemas, para que haja convergência de interesses", afirmou.

Povia esclareceu que os ajustes no modelo de desestatização não irão atrasar o cronograma para o lançamento do edital de licitação até dezembro. Fechado o modelo, o próximo passo será encaminhar a documentação ao Tribunal de Contas da União (TCU) para análise e emissão de parecer. Aprovado, o processo caminhará para a abertura do certame.

Mas o secretário fez questão de ressaltar que os ajustes no processo de desestatização estão sendo debatidos com responsabilidade. "Às vezes as pessoas confundem. O fato de termos um cronograma aper-

tado absolutamente não significa que estamos fazendo as coisas atropeladas. Nós não encaminharemos nenhum documento à Corte de Contas, não cometeremos nenhuma irresponsabilidade de adentrarmos em uma aventura de desestatização. Ao contrário, os documentos estão sendo revisados, com números alinhados ao que se pretende", enfatizou Povia.

Já os ajustes em relação à Usina Hidrelétrica de Itatinga e ao túnel Imerso Santos-Guarujá foram concluídos. "As outras premissas com relação ao túnel (Santos-Guarujá) e quanto à usina já estão equacionadas", disse.

#### Prioridades da pasta

O secretário reiterou que a BR dos Rios e as desestatizações dos portos de Santos e São Sebastião, ambos em São Paulo, e de Itajaí, em Santa Catarina, são prioridades do Ministério da Infraestrutura.

"Acreditamos que conseguiremos bater o martelo para as três concessões ainda este ano", declarou.

#### Plataea qualificada

Gestor do porto anfitrião, o diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, elogiou os representantes de diversos setores da cadeia de comércio exterior presentes ao evento. "Essa plateia é a mais qualificada de todos os eventos do Brasil Export. Não existe uma cidade com uma relação mais umbilical do que Santos com o seu porto, e essa plateia vai ter oportunidade, nestes dois dias, de fazer o último grande diálogo antes da desestatização", salientou.

#### Presenças

O Santos Export contou ainda com as presenças do deputado federal General Peternelli Junior; o presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos; o pre-



NÓS NÃO ENCAMINHAREMOS NENHUM DOCUMENTO À CORTE DE CONTAS, NÃO COMETEREMOS NENHUMA IRRESPONSABILIDADE DE ADENTRARMOS EM UMA AVENTURA DE DESESTATIZAÇÃO. AO CONTRÁRIO, OS DOCUMENTOS ESTÃO SENDO REVISADOS, COM NÚMEROS ALINHADOS AO QUE SE PRETENDE"

MARIO POVIA  
secretário de Portos e Transportes Aquaviários

sidente do Conselho do Santos Export e diretor-executivo do Sopep, Ricardo Molitzas; o diretor de Gestão da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), Marcelo Caldas; o desembargador do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região, Celso Ricardo Pio Furtado de Oliveira; o presidente do Conselho de Administração da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Bayard Umbuzeiro Filho; o presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Conceição Silva; o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, entre outros.

A programação do Santos Export prossegue hoje, a partir das 9h30, com o painel "Desestatização do Porto de Santos". O fórum é presencial para autoridades, conselheiros e patrocinadores, mas transmitido online pelo portal BE News e canal do Brasil Export, no Youtube.

Cabriel Imakawa

**BOOK  
PÓS-EVENTO  
AGÊNCIA INFRA**[Início](#) [Institucional](#) [notícias do dia](#) [sala de imprensa](#) [ética](#) [agenda](#) [economia](#) [eventos](#)[Início](#) > [SALA DE IMPRENSA](#) > [DESTAQUE](#) > [Temor de contestação faz minfra rever área da poligonal do porto de...](#)

## Temor de contestação faz minfra rever área da poligonal do porto de Santos (SP)

1 de setembro de 2022

114



O Ministério da Infraestrutura teve que abrir uma consulta pública para rever a poligonal do porto de Santos (SP), com a intenção de evitar contestações ao processo de desestatização do porto, que está em andamento.

Se for revista, será a terceira mudança da poligonal do mais importante porto do país em três anos. A poligonal é a área pública da região que pode ser utilizada para a implantação de terminais e outras atividades pela autoridade portuária. O que está fora

da poligonal pode ser usado como terminal privado, com regras diferentes da dos terminais públicos. A última mudança foi em janeiro deste ano.

Na prática, a audiência aberta nesta terça-feira (23) e que recebe contribuições somente até 1º de setembro, retorna com a poligonal ao tamanho aproximado que ela ficou na revisão de 2020. Os dados estão [neste link](#).

A revisão feita este ano ampliou a área da poligonal de oito mil metros quadrados para cerca de 15 mil ([Portaria 66](#)). Na edição 1.191 da Agência INFRA, de 20 de janeiro, o diretor-presidente da estatal federal administradora do porto, a SPA (Santos Port Authority), Fernando Biral, disse que ampliação era para privatizar o porto com maior valor.

“Agora é um mundo de possibilidades. Isso valoriza muito o ativo. Colocamos na equação um potencial de crescimento enorme. Com o aprofundamento do canal previsto na desestatização, as possibilidades são ilimitadas em 40 anos”, afirmou Biral na época.

Mas a avaliação agora é que a ampliação de janeiro, principalmente com a incorporação das áreas de Barnabé–Bagres e Caneus, foi feita de forma que deixaria o processo de desestatização inseguro. Isso porque ela não teve processo de audiência pública para debater o novo tamanho da área e quem seria afetado.

Mas o principal motivo apontado é que a nova poligonal passou a ocupar áreas que estavam com TUP (Terminais Privados) já solicitados ou em operação. Se virassem áreas públicas, o TUP poderia ter que se submeter a regras do setor público. Na justificativa para pedir a revisão, a SNTPA (Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários) informa que precisam ser feitos ajustes na poligonal em relação aos terminais da Citrosuco e Tiplan, da VLI.

Pelo menos uma empresa, segundo apurou a **Agência iNFRA**, havia informado aos representantes do governo que iria fazer uma representação formal contra a nova poligonal, caso o processo da desestatização de Santos prosseguisse sem a revisão.

#### **Povia defende prazo**

Em entrevista à **Agência iNFRA** nesta quarta-feira (24), o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mário Povia, afirmou que havia a necessidade de fazer essa etapa de consulta pública da poligonal para dar maior segurança ao processo quando ele for levado ao tribunal de contas.

Povia defendeu que o prazo de nove dias é suficiente para a consulta por ser na prática uma retomada da poligonal que já era conhecida em 2020. Povia defendeu ainda que a atratividade do projeto de desestatização se manterá, mesmo que a consulta resulte em redução da área para a futura concessionária do Porto de Santos.

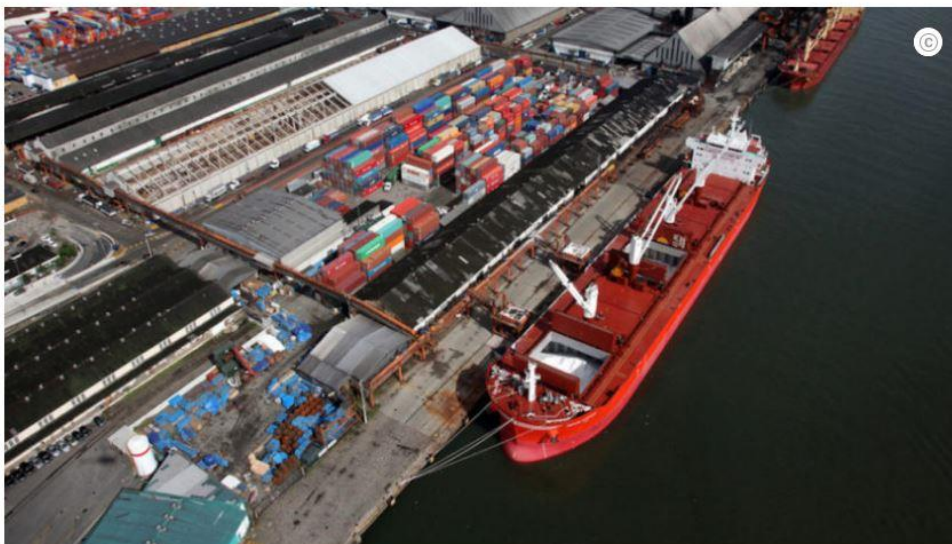
O secretário lembrou que a SPA já é uma empresa lucrativa atualmente e, com uma administração privada, poderá ser ainda mais rentável. Além disso, segundo ele, a possibilidade de expansão vai permanecer para o futuro concessionário, que terá que fazer os pedidos formalmente ao governo para obter mais áreas quando entender necessário.

“O concessionário atuará como um longa manus do estado. Se demonstrar necessidade [de mais áreas], vamos analisar”, disse Povia.



## Concessão do Porto de Santos passará para 50 anos

*Antes, plano do governo era de conceder o porto por 35 anos, mas investidores não despertaram interesse, disse ministro*



Movimentação nos portos brasileiros sobe 2,2% em julho

**BERNARDO GONZAGA**

01.set.2022 (quinta-feira) - 12h53

A concessão do Porto de Santos (SP) será de 50 anos e não mais de 35 anos com possibilidade de renovação, como o governo tinha planejado. Segundo o [Ministério da Infraestrutura](#), a mudança se deu depois de conversas com fundos estrangeiros que disseram que eles não conseguem calcular o risco em relação a uma renovação depois do fim do contrato. A concessão se dará junto com a privatização da SPA (Santos Port Authority), antiga Codesp (Companhia Docas do Estado de São Paulo).

*“Por mais que falássemos [que o contrato seria de] 35 anos mais 15 anos, a capacidade deles de precificar não vai além da 1ª perna. Eles não entendem que no Brasil é comum a renovação. E eles falam que vão ficar refém no final do contrato e não sabem calcular esse risco. Entendemos que traria mais atratividade se fosse 50 anos”, disse o ministro da Infraestrutura, [Marcelo Sampaio](#), em Congresso da [ABCR Brasvias](#) nesta 5ª feira (1º.set.2022).*



Fonte: [poder360.com.br](http://poder360.com.br), em 01/09/2022

CONCESSÃO

## Processo de desestatização do Porto de Santos é aprovado pela ANTAQ

Concessão portuária destinará mais de R\$6 bilhões em investimento de infraestrutura - com destaque para a construção de um túnel submerso ligando Santos a Guarujá

Publicado em 13/09/2022 10h29 | Atualizado em 13/09/2022 13h00

Compartilhe: [f](#) [t](#) [🔗](#)



- Foto: Pedro Cavalcante/SPA



**B**rasília, 12/09/2022 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou, nesta segunda-feira (12), o processo de concessão pública do Porto de Santos, no litoral paulista. O Ministério da Infraestrutura (Minfra) receberá a documentação autorizada pela Agência que, por sua vez, a encaminhará ao Tribunal de Contas da União (TCU) para a devida análise. O prazo do contrato de concessão ficou estipulado em 35 anos, com possibilidade de ser prorrogado por mais cinco - para fins de equilíbrio econômico-financeiro.

O projeto está sendo estruturado de forma a prever R\$ 6,3 bilhões em novos investimentos, onde R\$ 2,1 bilhões de reais serão destinados à infraestrutura portuária e R\$4,2 bilhões de reais para execução de um túnel submerso que ligará as cidades de Santos e Guarujá. Sob o leilão de critério "Maior Valor de Outorga", a Antaq estipulou em R\$3.015.367.207,17 o valor mínimo de arrematação.

#### **Dados do Porto de Santos**

De acordo com Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZ), apresentado em 2020, o perfil de movimentação portuária local destaca o granel sólido vegetal como a principal carga a granel do complexo. Houve um aumento significativo na exportação de celulose e na demanda pela descarga de fertilizantes.

Além disso, de acordo com o PDZ, até 2040, há uma perspectiva de crescimento de quase 50% na capacidade total do porto e de 58% na demanda atendida, em relação à 2020. Estima-se ainda um aumento na movimentação de 45Mton para 86Mton no modal ferroviário e de 73,3Mton para 101 Mton, para o mesmo período.

#### **Assessoria de Comunicação Social da ANTAQ**

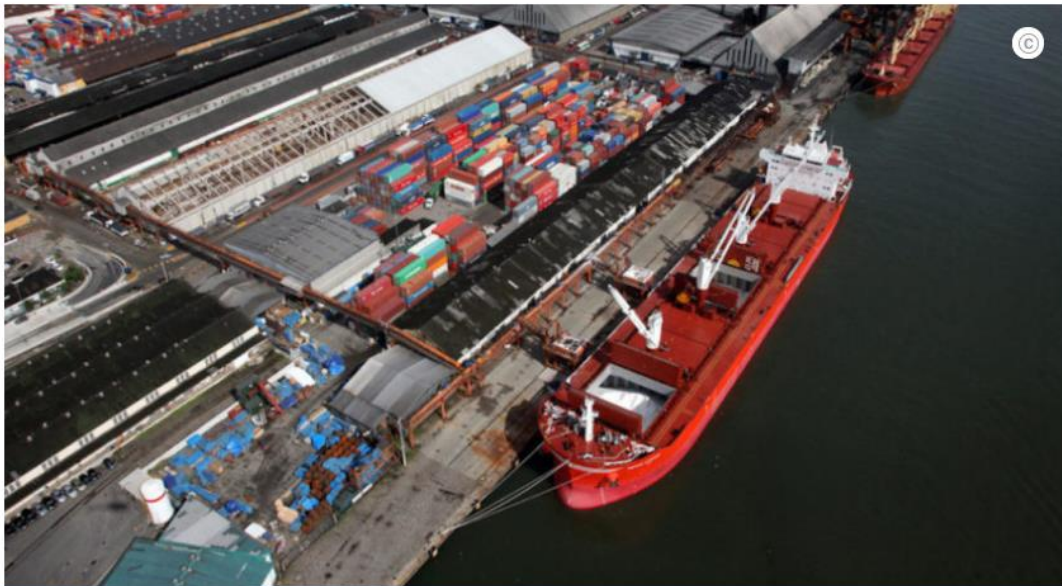
##### **Categoria**

Infraestrutura, Trânsito e Transportes

Fonte: [antaq.org.br](http://antaq.org.br), em 13/09/2022

## Antaq aprova desestatização do porto de Santos

*Tempo de contrato será de 35 anos, 15 a menos que o sugerido pelo Ministério da Infraestrutura*



**BERNARDO GONZAGA**

12.set.2022 (segunda-feira) - 23h22

atualizado: 13.set.2022 (terça-feira) - 16h49

A [Antaq](#) (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) aprovou na 2ª feira (12.set.2022) a privatização da [SPA](#) (Santos Port Authority), administradora do porto de Santos (SP). O processo também é referente à concessão do maior porto do país. Os dois leilões serão realizados juntos.

O tempo do contrato da concessão de Santos será de 35 anos, com possibilidade de prorrogação por mais 5 anos. O prazo definido pela Antaq é menor do que o sugerido pela área técnica do Ministério da Infraestrutura durante o processo de consulta pública, que foi de 50 anos.

**Poder360** todos os dias no seu e-mail  **ASSINAR**

concordo com os [termos de LGPD](#).

Agora, o Ministério da Infraestrutura enviará de maneira formal o processo para o TCU (Tribunal de Contas da União). A expectativa de investimento é de R\$ 6,3 bilhões, sendo R\$ 2,1 bilhões para infraestrutura portuária e R\$ 4,2 bilhões para construção do túnel submerso entre Santos e Guarujá, que o vencedor dos ativos será responsável por construir.

O processo de desestatização de Santos havia sido enviado ao tribunal de contas no dia 30 de agosto de maneira informal. Neste documento, o governo propôs o limite de 5% de participação de arrendatários e operadores ferroviários que já trabalham no porto. Mas para fundos de investimento essa participação pode chegar a 100%.

O leilão, que –em um cenário otimista– pode ser realizado ainda este ano, terá o critério de maior valor de outorga, que é o dinheiro pago pelo governo. O valor mínimo a ser pago é de R\$ 3 bilhões.

A expectativa é que até 2040 haja um crescimento de quase 50% na capacidade do porto e de 58% na demanda atendida, comparado ao que foi operado em 2020.

Fonte: [poder360.com.br](http://poder360.com.br), em 12/09/2022

PORTOS

## Desestatização do Porto de Santos é aprovada no conselho do PPI

Modelagem e condições da proposta foram referendadas pelo colegiado na sexta-feira (16). Previsão de investimentos é de R\$ 20,3 bilhões

Publicado em 19/09/2022 15h52

Compartilhe: [f](#) [t](#) [🔗](#)

**A**vança o processo de desestatização do Porto de Santos, em São Paulo, com a aprovação da proposta, em caráter ad referendum, pelo Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI). A [Resolução CPPI nº 246](#), que aprova a modelagem e define as condições de desestatização da Autoridade Portuária de Santos S.A. e dos serviços portuários prestados no Porto Organizado de Santos, foi publicada no Diário Oficial da União.

Com a medida, o passo seguinte é o envio do processo para análise do Tribunal de Contas da União (TCU). O banco de desenvolvimento ainda realizou uma audiência pública nesta segunda-feira (19) para tratar do tema.

O projeto prevê R\$ 20,3 bilhões de investimentos novos e de operação no empreendimento. Pelo menos R\$ 2 bilhões com novos investimentos em berços e viadutos e R\$ 4,2 bilhões serão reservados para execução de um túnel submerso que ligará as cidades de Santos e Guarujá. O tempo de contrato definido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) é de 35 anos, com possibilidade de prorrogação por mais cinco.

### Segunda desestatização da história

Estruturado pelo BNDES, sob a coordenação do Ministério da Infraestrutura, esse é o segundo projeto de desestatização de portos públicos no Brasil qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e incluído no Programa Nacional de Desestatização (PND), por meio do [Decreto nº 11.152/2022](#). O objetivo é vender as ações da empresa pública e realizar, em conjunto, a concessão do Porto Organizado de Santos.

A transferência para a iniciativa privada da atividade desempenhada pela autoridade portuária inclui a gestão das infraestruturas e áreas públicas, oferecendo melhorias operacionais, além de elevar a qualidade dos serviços prestados e conferir mais agilidade na realização dos investimentos.

Assessoria Especial de Comunicação

Home / Política e Economia

## Governo decide se desfazer do Porto de Santos

Por Hora do Povo Publicado em 21 de setembro de 2022



“Tem dinheiro em caixa e arrecadação. São recursos que podem e devem ser destinados à modernização, mas sob responsabilidade do Estado”, defendeu Guterra, ao ressaltar que, além de não promover novos postos de trabalho, a privatização prejudicará os pequenos e médios empresários, já que taxas mais caras certamente serão cobradas pelo novo controlador.

“Não vai gerar emprego. Uma vez na mão da iniciativa privada, ocorrerá justamente o contrário. Os servidores – concursados – perderão seus empregos e a iniciativa privada fará a gestão com foco no lucro. Se os pequenos e médios empresários perdem seus espaços para operar, significa que na iniciativa privada também não haverá geração de postos. Vai reduzir os empregos avulsos”, argumenta Guterra.

A decisão do colegiado foi de privatizar a gestão do porto, hoje executada pela autoridade portuária de Santos (denominada Santos Port Authority (SPA). A privatização do porto se dará mediante contrato de 35 anos. O leilão terá uma outorga inicial de R\$ 3,015 bilhões mais ágio. Haverá ainda uma contribuição fixa anual de R\$ 105 milhões ao longo de 28 anos (a partir do oitavo ano), além de uma contribuição variável de 20% ao ano sobre a receita operacional bruta consolidada.

Além do Porto de Santos, o CPPI também aprovou modelo de privatização da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU Minas) e incluiu a Empresa Gestora de Ativos (Emgea) da Caixa Federal no Programa Nacional de Desestatização do governo.

Fonte: [horadopovo.com.br](http://horadopovo.com.br), em 21/09/2022