



# *Boletim Especial do* **SINDAPORT**

Sindicato dos Trabalhadores Administrativos em Capatazia nos Terminais Privativos e Retroportuários e na Administração em Geral dos Serviços Portuários do Estado de São Paulo

Santos, 25 de julho de 2022.

## **NÃO ACEITAMOS A DESESTATIZAÇÃO DEFENDEMOS A AUTORIDADE PORTUÁRIA PÚBLICA**

A desestatização das administradoras portuárias divide opiniões entre trabalhadores e classe patronal. Quando o SINDICATO afirma ser contrário à privatização das Autoridades Portuárias é criticado, acusado de ser corporativista.

O SINDAPORT defende os empregados, defende a realização de concurso público para suprir as vagas de trabalho, defende as conquistas de décadas de lutas por meio de nosso acordo coletivo. Somos contrários à terceirização da atividade fim da administradora portuária e do apadrinhamento político que, desde o início da década de 80, faz parte da empresa. Se tudo isso é ser corporativista, sim, nós somos corporativistas.

Temos certeza de que uma Autoridade Portuária, de fato e de direito, tem que ser pública. O porto já está privatizado, mas a administração das atividades deve continuar nas mãos do Governo, isenta e abrindo concorrência pública para os serviços.



### **Fundo Shelf 119 vai controlar Codesa**

Sabemos que não há tempo hábil para a desestatização do Porto de Santos. Todos sabem. Mas o Governo, que acreditava que todo o processo seria realizado no primeiro semestre deste ano, divulga agora que a privatização será realizada após a eleição presidencial. Alguém acredita?

Enquanto isso, a Antaq aprovou processo que autoriza a transferência de controle societário da Codesa para o Fundo de Investimento em Participações Shelf 119 Multiestratégia. A Antaq também aprovou a análise das contribuições sobre a licitação para a concessão do Porto de Itajaí, em Santa Catarina.

# VITÓRIA DA CATEGORIA : CAMPANHA SALARIAL 2022

Enquanto muitas categorias negociam há quase um ano, abrem mão de benefícios em troca de reajustes abaixo da inflação, portuários de Santos fecham acordo após muita negociação, sabedoria e greve. Conseguimos a manutenção do pagamento das horas extras em 100% até dezembro e, a partir de janeiro, elas devem passar para 75%. As cláusulas de folga também permaneceram em cinco dias ao ano e o reajuste salarial conquistado de 11,73%.

É difícil resumir a nossa Campanha Salarial 2022/23. Iniciamos com a primeira assembleia em março para definição de nossa pauta de reivindicação e finalizamos em 27 de junho, com assembleia encerrando o movimento de greve e aceitando nova proposta da empresa apresentada durante audiência de mediação no TRT.

Foram diversas assembleias e reuniões até o movimento de greve iniciado em 26 de junho, às 6 horas da manhã. Se tivéssemos que escolher uma única palavra para definir o sentimento de nossa Campanha Salarial seria : VITÓRIA !

VITÓRIA da união, da mobilização, da confiança da categoria na diretoria do SINDICATO. A categoria soube entender quando a Diretoria do SINDAPORT recebeu as primeiras propostas da Empresa e nem precisou convocar assembleia para responder. De imediato, o SINDAPORT rejeitou as primeiras propostas.

E a confiança foi ganhando mais força, quando, no decorrer da Campanha Salarial, não havendo mais negociação de proposta melhor, o SINDICATO convocou uma nova assembleia, já com base na Lei de Greve, e propôs o movimento gevista por tempo indeterminado. Por isso, podemos e devemos bater no peito : sim, somos vitoriosos, conseguimos um ótimo acordo e conseguimos a manutenção dos nossos benefícios.



## MOMENTO HISTÓRICO PARA A GUARDA PORTUÁRIA

Até a Constituição Federal de 1988, os guardas portuários não podiam participar de movimentos grevistas. Eram proibidos por lei. O próprio SINDICATO defendia que a categoria não participasse da paralisação para evitar a entrada de outras forças policiais em área federal. Os anos passaram e, mesmo sem impedimento legal, alguns companheiros defendiam que a categoria continuasse não participando das mobilizações, mesmo sendo favorável à paralisação, e que a greve só fosse realizada pelos demais empregados.

Mas este ano a Guarda Portuária fez história. Os trabalhadores participaram maciçamente das assembleias, votaram contra as propostas da empresa, foram favoráveis à instauração do dissídio coletivo. E, o mais importante, fizeram parte da greve.

# Indenização da complementação de aposentadoria ainda aguarda homologação judicial

Quando a Diretoria da Autoridade Portuária de Santos (antiga Codesp) entrou em contato com o SINDAPORT informando sobre uma proposta para indenizar, em pagamento único, os companheiros que recebem Complementação de Aposentadoria, o SINDICATO expôs rapidamente sua posição.

Primeiro: informamos que não abriríamos mão da cláusula, que consta no Acordo Coletivo de Trabalho, para os companheiros que não estivessem interessados na indenização em pagamento único e pudessem continuar recebendo o benefício mensalmente.

Segundo: que as adesões à indenização fossem feitas de forma individual, sem prejuízo para o coletivo e para os que não tivessem interesse na proposta da empresa. E terceiro: que os que manifestassem interesse na indenização não fossem prejudicados nas ações em tramitação na Justiça.

Após isso, a empresa só apresentou uma proposta que atendesse às necessidades da categoria na terceira assembleia realizada. Sendo que foi acordado que as ações que tramitam na Justiça teriam continuidade, mas o cálculo em caso de ganho de causa seria feito até a data em que o companheiro aposentado fizesse a adesão à proposta de indenização.

Logo após a assembleia, acordo coletivo específico foi assinado entre a empresa e



SINDICATO.

Mas, para maior segurança jurídica por parte da Autoridade Portuária, a empresa também exigiu que esse acordo fosse homologado na Justiça.

Porém, além da demora da Justiça para agendar a audiência, o que só aconteceu agora em julho de 2022, foi requerido pelo magistrado alguns documentos, tais como contrato de trabalho de cada aposentado.

Entendemos que, com o acordo coletivo assinado e a adesão individual, a empresa poderia dispensar a homologação judicial. Mas a Autoridade Portuária não abre mão disso.

Então, enquanto a Justiça solicita mais documentos e os companheiros aguardam a homologação, os valores mensais da complementação seguem sendo pagos normalmente, inclusive com reajuste. Vale lembrar que, quando a homologação judicial for realizada, a empresa terá cinco dias para efetuar a indenização.

## OUTROS SINDICATOS ENFRENTAM DIFICULDADES PARA NEGOCIAR OS ACORDOS

Infelizmente, em muitos portos do Brasil, os sindicatos portuários continuam enfrentando dificuldade para formalizar o acordo coletivo. Quem conseguiu renovar o acordo, fechou com índice inferior ao nosso. Em várias Companhias Docas, o adicional de hora-extra já era de 50%, o ATS não é pago pelo bruto e o índice de reajuste salarial entre 70% e 80% da inflação.

# Padilha: “Lula não deixará portos de Santos e São Sebastião serem privatizados”

*Ex-ministro da Saúde e deputado federal Alexandre Padilha participou* Jornal Enfoque – Manhã de Notícias em 18 de julho. A íntegra da entrevista você pode conferir em [www.boqnews.com/cidades/lula-e-privatizacao-dos-portos/](http://www.boqnews.com/cidades/lula-e-privatizacao-dos-portos/)

*POR FERNANDO DE MARIA*

Previstas para ocorrerem em dezembro, após as eleições presidenciais, as privatizações das administrações portuárias de Santos e São Sebastião podem não sair do papel.

Afinal, em uma eventual vitória do ex-presidente Lula, os leilões não serão homologados, inviabilizando ambos negócios. Portanto, esta hipótese é real se este cenário ocorrer nas eleições de outubro.

A informação é do ex-ministro da Saúde e deputado federal Alexandre Padilha (PT).

Ele participou do Jornal Enfoque – Manhã de Notícias de 18 de julho, onde descartou a hipótese do ex-presidente referendar ambas as privatizações previstas no governo Bolsonaro, caso vença as eleições. “Lula não vai deixar os portos de Santos e São Sebastião serem privatizados”, enfatizou.

Padilha diz que se reuniu com sindicalistas e integrantes da Federação Nacional dos Portuários em encontro com ex-presidente Lula.

Os trabalhadores reivindicaram ao ex-presidente a garantia de que o processo de desestatização de ambas as administrações portuárias não ocorrerá em uma eventual vitória de Lula.

“Ele assumiu o compromisso em ser contrário à privatização das autoridades portuárias de ambos os portos”, salientou.

“E quem apostar nisso (desestatização) vai estar dando um tiro pela culatra”, enfatizou.

Padilha também se diz “totalmente contrário” à privatização de administrações portuárias, como ocorre na ampla maioria dos países, como nos Estados Unidos, na Europa e em outros países capitalistas, socialistas e comunistas.

Houve apenas uma exceção, em um porto



na Austrália, cujos resultados não foram animadores.

“Um porto não pode ser administrado por um ente privado. Tem que ser um ente público para administrar o interesse público”, salientou.

## PEC

Padilha explicou também as razões de até a oposição, inclusive ele, ter votado a favor da PEC dos Benefícios (ou Kamikaze, como prefere a oposição), considerada por Padilha como “uma operação boca-de-urna” pelo fato de ter prazo para terminar, ou seja, até o fim de dezembro.

Conforme Padilha, um eventual governo Lula manterá o valor do benefício. “Ele vai cuidar do povo mais pobre nos quatro anos do seu governo e não apenas às vésperas das eleições”, salientou.

Na segunda (18), o partido Novo apresentou ação contra a PEC, aprovada na semana passada pela Câmara dos Deputados, no Supremo Tribunal Federal. A medida prevê aumento nos gastos de R\$ 41,2 bilhões, não previstos no orçamento (por isso, a votação via PEC – Projeto de Emenda Constitucional). A decisão valerá de 1º de agosto a 31 de dezembro deste ano.

O texto prevê um aumento de R\$ 200 no Auxílio Brasil até dezembro. Assim, o novo valor passaria para R\$ 600.

Além disso, a PEC propõe um auxílio até dezembro de R\$ 1 mil para caminhoneiros, vales de cozinha e reforço ao programa Alimenta Brasil. E ainda: parcelas de R\$ 200 para taxistas, financiamento da gratuidade no transporte coletivo de idosos e compensações para os estados que reduzirem a carga tributária dos biocombustíveis.

## SAIU NA IMPRENSA

# Oito leilões, como o do Porto de Santos, podem ficar para o próximo governo

De acordo com matéria publicada no jornal o Estado de S. Paulo, ao menos oito projetos que seriam colocados no mercado este ano estão atrasados e podem ser adiados para 2023

Segundo a matéria, “o governo não conseguirá entregar no mandato do presidente Jair Bolsonaro o leilão de pelo menos oito projetos que, inicialmente, seriam colocados no mercado até o fim de 2022. Apesar do número ser significativamente menor que o de certames realizados pelo Ministério da Infraestrutura – 84 desde 2019 –, o pacote que escorregou para um próximo governo conta com ativos de grande relevância, como a concessão da Ferrogrão e o projeto de arrendamento do megaterminal de contêineres no Porto de Santos, o STS10”.

A matéria cita que há também o caso de leilões ainda prometidos para este ano, mas com chances cada vez mais estreitas de saírem do papel, como a privatização do Porto de Santos. O governo ainda não descarta a possibilidade de o leilão ser realizado neste ano.

Segundo o jornal, os motivos dos atrasos variam em cada projeto, mas três questões principais os resumem: debates intensos, que podem envolver até ordem judicial para paralisar o certame – como o episódio da Ferrogrão –, a demanda por ajustes na modelagem e a necessidade de priorização de alguns projetos em detrimento de outros, por uma questão braçal. Para o secretário de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, Rafael Furtado, é preciso ter em mente que o passo a passo das licitações é complexo, envolvendo agentes externos ao governo, como o Tribunal de Contas da União (TCU) e em alguns casos o Judiciário.

De acordo com a matéria, outros projetos ainda estão na conta do Ministério para este ano: as privatizações dos portos de Santos, Itajaí e São Sebastião. Nesses casos, no entanto, somente a modelagem de São Sebastião já foi enviada ao TCU. Furtado acredita que a proposta para Santos, cujos investimentos previstos com a venda alcançam a casa de R\$ 18 bilhões, será apresentada ao tribunal em meados de agosto. Para o leilão sair ainda neste ano, o governo trabalha com a expectativa de publicar o edital em outubro, o que depende que o TCU dê aval ao projeto em menos de três meses – um prazo extremamente apertado, se considerado o tempo que a Corte leva nos casos de desestatização, apesar de já conhecer o modelo de privatização após ter dado aval para a venda do Porto no Espírito Santo (Codesa).

A concretização da venda do maior complexo da América Latina em 2022 gera ceticismo no mercado e até entre integrantes do governo em razão da complexidade. Para o sócio-diretor da UNA Partners, o certame é possível, mas “muito difícil” de acontecer. Há prós e contras na licitação do Porto de Santos ocorrer neste ano, diz. O lado positivo é pela conclusão do projeto, cuja continuidade está longe de estar garantida se o líder das pesquisas presidenciais, o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), for eleito. Por outro lado, no atual cenário de instabilidade, não seria o melhor momento para colocar o ativo na praça, avalia, segundo a publicação.

Em entrevista ao jornal, o secretário de Fomento renovou a confiança na possibilidade de o leilão sair ainda neste ano, assim como a crença de integrantes do governo de que um eventual próximo governo não paralisaria o projeto, caso Bolsonaro não se reeleja. Para eles, o investimento vultoso previsto para Santos torna muito oneroso que políticos dispensem o projeto, já que sem os recursos previstos na venda o porto passaria a acumular gargalos desafiadores para a operação.

A matéria cita que a conclusão de oito ativos que seriam licitados ainda no governo Bolsonaro, no entanto, já está oficialmente fora do cronograma de 2022. São eles: leilão do sistema BR-040/BR-495/MG/RJ, do megaterminal de contêineres no Porto de Santos (STS10), do terminal portuário STS53, também em Santos, designado para a movimentação de fertilizantes, as concessões das ferrovias Ferrogrão, Fiol 1 e 2 e Fico 1 e 2, do Canal de Acesso a Paranaguá, do Terminal Marítimo de Fortaleza, a relicitação de Viracopos, além da renovação antecipada da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA).

Sobre os terminais portuários em Santos, o jornal publicou “as complexidades de cada projeto (no caso do STS10 a possibilidade de armadores participarem e no STS53 o imbróglio com Marimex) acabaram por estender o tempo de discussão das modelagens, o que torna possível para este ano somente a publicação dos editais”.

# Portus responde sobre participantes ativos elegíveis

O Portus respondeu aos questionamentos enviados pelo SINDAPORT sobre como ficaria a situação dos participantes ativos que se tornassem elegíveis.



**1. Como seria calculado o benefício de quem contribui pelo teto daqui para frente? Uma vez, que não haverá mais contribuição tanto da patrocinadora quanto do Participante.**

**PORTUS:** A metodologia do cálculo do Benefício permanece o mesmo, isto é, as regras contidas no Regulamento. O impacto é na redução das alíquotas de Contribuição Normal do Participante Ativo elegível (aquele que atingiu as condições previstas nos incisos I, II, III e IV do artigo 53 ou nos incisos I, II e

III do artigo 54 do regulamento PBP1) e não no Salário de Participação que é a base de cálculo do valor das contribuições devidas ao PBP1 pelos Participantes e, também, do Salário Real de Benefício empregado no cálculo dos benefícios, motivo pelo qual as regras de concessão e manutenção dos benefícios para o grupo em análise não são impactadas, conforme verifica-se nos artigos 26 e 44 do texto vigente do Regulamento do Plano de Benefícios Previdenciários do PORTUS 1 - PBP1.

**2. Como será também o cálculo daquele que vem complementando sua contribuição para ter um melhor benefício? Seja teto ou parcial, serão prejudicados?**

**PORTUS:** Conforme explicado no item 1, o método de cálculo se manterá de acordo com as regras do regulamento do Plano. Para os participantes que optam pela manutenção parcial permanecem com seu salário de participação que está em manutenção.

**3. Caso as respostas para as perguntas 1 e 2 sejam de que não mais necessitam contribuir, qual a base de cálculo e como serão calculados os futuros benefícios?**

**PORTUS:** Ratificando o entendimento, somente a alíquota de contribuição foi reduzida para 0%, os demais parâmetros de arrecadação e cálculos de benefício se mantêm inalterados.

**4. O contribuinte que já vem sendo descontado pelo teto, caso seu ganho salarial seja reduzido, esse não será prejudicado?**

**PORTUS:** O participante que tiver redução salarial deve optar pelo autopatrocínio, conforme previsto no Art. 81 do Regulamento. Desta forma, não sofrerá o impacto da redução, mas deverá notificar o Portus a opção em até 30 dias corridos.

**5. O participante deixando de complementar sua contribuição, caso seu ganho daqui para frente seja a sua base para cálculo do benefício, esse não será prejudicado?**

**PORTUS:** O impacto é na redução das alíquotas de Contribuição Normal e não no Salário de Participação que é a base de cálculo do valor das contribuições devidas ao PBP1 pelos Participantes e, também, do Salário Real de Benefício empregado no cálculo dos benefícios. A alíquota de contribuição foi reduzida a 0%, porém o Salário de Participação se mantém. Quanto à solicitação da entrada de requerimento para benefício junto ao Portus para os participantes que aderiram ao PIDV, temos a informar que a data de cálculo do benefício é aquela prevista no Art. 46 do Regulamento. Sendo assim, para os participantes que já possuem a concessão de aposentadoria pela Previdência Social (INSS) a mais de 90 dias, a data de cálculo será a data de requerimento da Suplementação no Portus. O fato de o participante não possuir o termo de homologação não é impeditivo para fazer o requerimento do benefício do Plano, já que após o requerimento o processo passa pela análise de documentos, podendo ficar sobrestado até que o requerente cumpra as pendências que existirem. Indicamos que seja solicitado uma declaração de data de baixa na carteira para a patrocinadora para entrada no processo, haja vista que a rescisão do contrato de trabalho é essencial para que a entrada de documentação seja deferida.