

# O PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

English title: *THE PRIVATIZATION PROCESS OF THE PORT OF SANTOS*

[doi](https://doi.org/10.33726/akd2447-7656v16a10year2024p61a74) DOI NUMBER: 10.33726/akd2447-7656v16a10year2024p61a74

CARVALHO, Celso Almeida de<sup>1</sup>  
MARSON, Sérgio José<sup>2</sup>

**RESUMO:** O transporte marítimo tem imenso papel no desenvolvimento do País, por meio de um dos maiores portos do Brasil, o Porto de Santos. Justifica a realização deste exame, o fato de que, o Porto de Santos conquistou, no mês de agosto de 2020, a melhor marca de toda a série histórica, ao movimentar 13,7 milhões de toneladas, alta de 13,6% sobre o mesmo mês de 2019, e 1,8% acima do recorde anterior, registrado em julho de 2024, quando operou 13,5 milhões de toneladas. Como resultado parcial do estudo, vemos que a abrangência do modal aquaviário, possibilita a entrada e saída de mercadorias do Brasil para o mundo e vice-versa e, neste sentido, sua privatização é fundamental para trazer modernização, eficiência, redução de custos e maiores lucros, além de reduzir o tamanho da máquina estatal. O objetivo do trabalho, portanto, é o de analisar o processo de privatização do Porto de Santos, avaliando os benefícios e as perdas, em caso de retrocesso deste processo. Foi utilizada como metodologia de pesquisa, uma revisão de literatura, feita a partir de artigos indexados, especialmente em bases de dados como PubMed, FGV, Dom Cabral, bem como, as oriundas pelo motor de busca Google. Conclui-se que o Porto de Santos é um enorme ativo, valioso, e que, se privatizado, pode trazer grandes ganhos para o governo, parceiros, clientes em todos os aspectos, para o setor administrativo, gerando mais valor, eficiência, competitividade, modernizando as operações. Como parte das hipóteses de investigação, entendemos que, caso o Porto não seja privatizado, o governo terá nas mãos um ativo de grande porte, porém, passível de deterioração, face à falta de investimentos maciços em modernização, gestão, perdendo competitividade e ficando atrás dos grandes portos do mundo. O principal documento utilizado como fonte de dados, incide no texto emitido pela Autoridade Aquaviária do Porto (SANTOS PORT AUTHORITY, 2022).

**PALAVRAS-CHAVE:** Transporte aquaviário, privatização, gestão portuária, Porto de Santos

**ABSTRACT:** Maritime transport plays an immense role in the country's development through one of Brazil's largest ports, the Port of Santos. This study is justified by the fact that, in August 2020, the Port of Santos achieved the best record in the entire historical series, handling 13.7 million tons, an increase of 13.6% over the same month in 2019, and 1.8% above the previous record, set in July 2024, when it handled 13.5 million tons. As a partial result of the study, we see that the scope of the waterway modal makes it possible for goods to enter and leave Brazil for the world and vice versa and, in this sense, its privatization is fundamental to bring modernization, efficiency, cost reduction and greater profits, in addition to reducing the size of the state machine. The aim of this paper, therefore, is to analyse the process of privatizing the Port of Santos, assessing the benefits and losses if this process were to backfire. The research methodology used was a literature review based on indexed articles, especially in databases such as PubMed, FGV, Dom Cabral and Google. The conclusion is that the Port of Santos is a huge, valuable asset which, if privatized, could bring great gains for the government, partners, clients in all aspects, for the administrative sector, generating more value, efficiency, competitiveness and modernizing operations. As part of the research hypotheses. The main document used as a data source is the text issued by the Port Authority (SANTOS PORT AUTHORITY, 2022).

**KEYWORDS:** Water transport, privatization, port management, Port of Santos

<sup>1</sup> Graduado em ADMINISTRAÇÃO pela FEB – Fundação Educacional de Barretos (2001). Agente Autônomo de Investimentos autorizado pela Comissão de Valores Mobiliários – CVM. Docente do Ensino Fundamental, Médio, Técnico e Superior.

<sup>2</sup> Consultor Empresarial & Docente do Centro Paula Souza – Mirassol – SP.

## INTRODUÇÃO

O transporte marítimo viabiliza o transporte de grandes volumes de carga, com baixo custo, agilidade e eficiência. Como o nosso Planeta conta com 70% de sua superfície coberta por mares, esse modal logístico tem tido cada vez mais a adesão de todos os países do mundo (SILVA *et al.*, 2021).

Equiparado ao montante de águas em nossa superfície, cerca de 70% de todas as mercadorias que circulam mundo afora, podem ser transportadas, por meio de deslocamentos marítimos. Na atualidade, os portos de maior destaque possuem uma moderna e grande infraestrutura, que envolve maquinários, tecnologia e centros de armazenagem.

Um exemplo disso, temos no Porto Roterdã (Holanda), o qual abriga o cais de maior fluxo de mercadorias do mundo (BUENO, 2022). É a partir dele que as produções dos países que integram a União Europeia são escoadas, servindo também de porta de entrada para produtos importados, oriundos de outros continentes. Na mesma senda de observação, nos Estados Unidos, temos outros portos de mesma relevância, como os de New Orleans e o de Nova York (SILVA *et al.*, 2021; BUENO, 2022).

A indústria marítima foi considerada pilar do comércio internacional, desde as antigas civilizações, graças ao fato de que nela se possibilita a compra-venda de cargas diversas, além de se poder realizar o transporte de pessoas. Com mais de 50 mil navios mercantes, distribuídos entre 150 países, atualmente esta é uma das indústrias mais globalizadas do mundo, em termos de propriedade e de operações efetuadas (SOLÍSTICA, 2022).

Em relação à capacidade de carga, os cinco principais países montadores de navios são: Grécia, Japão, China, Alemanha e Cingapura. Em conjunto, estes países têm 49,5% de participação no mercado de tonelagem de peso morto. O modal marítimo proporciona emprego e renda para cerca de 1,65 milhões de marinheiros, os quais trabalham nas frotas em nível mundial (SILVA *et al.*, 2021).

Nos próximos anos, o transporte marítimo seguirá sendo o meio de transporte mais importante para o comércio internacional, razão pela qual, as companhias marítimas e as organizações públicas, em nível global, deverão

compreender a necessidade de se fomentar maior conectividade para com o desenvolvimento desta indústria e da economia mundial (SILVA *et al.*, 2021; SOLÍSTICA, 2022). Logo, em razão disto, é que este estudo elege por objetivo, analisar o processo de privatização do Porto de Santos, avaliando os benefícios e as eventuais perdas, em caso de retrocesso deste processo.

## **O DESENVOLVIMENTO MARÍTIMO NO BRASIL**

A história portuária brasileira compreende eventos que vão desde as instalações rudimentares, implantadas logo após o Descobrimento lusitano, até os grandes complexos portuários e terminais especializados de hoje em dia, existentes ao longo de toda sua imensa costa (GUEDES, 1998).

Em 1808, a abertura dos portos às nações amigas, realizada por D. João VI, abriu espaço para as concessões, para a exploração dos 'portos organizados', bem como, para as ferrovias que os acessam. Portanto, no final de tal Século XIX e, mais tarde, com a implantação de terminais especializados, necessários e compatíveis com a industrialização do pós-guerra, é que o modal marítimo foi retomado, como um dos principais instrumentos da prioridade exportadora dos Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND's), sobretudo nos Governos da Era militar, destacando-se nisso, a Empresa de Portos do Brasil S.A, fundada em 1975, a denominada PORTOBRÁS (GUEDES, 1998).

Em 1888, ainda buscando desenvolver as estruturas portuárias, o Governo brasileiro realizou uma concorrência para exploração do Porto, por 90 anos. Mas foi, somente em 1890, que foi assinado o Termo de Concessão, com a criação da Companhia Docas de Santos (CDS), detentora da Concessão, que construiu e inaugurou, em 1892, os primeiros 260 metros de cais, criando, assim, o primeiro Porto Organizado do Brasil (SANTOS PORT AUTHORITY, 2022).

Em 1975, junto ao nascimento da PORTOBRÁS, foi promulgada a Lei n. 6.222, de 10 de julho de 1975, que, dentre outras providências, autorizou a constituição da Empresa de Portos do Brasil Sociedade Anônima (PORTOBRÁS), para administrar os portos do Governo federal e auxiliar na execução da Política Portuária Nacional (BRASIL, 1975).

Em 1980, termina a concessão dos serviços portuários dada à CDS. A administração portuária retorna para o Governo Federal, por meio da

constituição, em 1981, das Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP, que passou a deter o controle da administração portuária, substituindo a outorga vencida dada à CDS (FARRANHA, FREZZA, BARBOSA, 2015; SANTOS PORT AUTHORITY, 2022).

Em 1990, o governo extingue a PORTOBRÁS, por meio da Lei nº 8.029/04/1990, devido ao abandono e à crise no Estado brasileiro, momento em que o País esteve fortemente endividado (BRASIL, 1990).

A CODESP (Companhia Docas do Estado de São Paulo), então, passou a administrar o complexo, deixando de participar diretamente do controle de carga e descarga, incentivando a containerização progressiva das cargas, adotando os terminais retro portuários especializados e o uso de todo os terrenos vazios como depósito de contêineres.

Nisso, se modificou o fluxo de trânsito das encomendas, para atender à necessidade dos veículos especializados em transporte de contêineres. A participação da iniciativa privada nas atividades portuárias, permitiu maiores investimentos em informatização, telecomunicações e outros equipamentos necessários para impor melhor aproveitamento do espaço portuário, além de gerar maiores ganhos de eficiência em mão de obra (OLIVEIRA, 2006; FARRANHA, FREZZA, BARBOSA, 2015).

Os anos 90, assim, foram marcados por profundas mudanças em nível mundial, tais como a Globalização, fenômeno que permitiu um aumento dos fluxos internacionais de capital, de mercadorias, tecnologias, e de populações, que buscavam mercados em ambientes mais competitivos (SILVA, 2013).

Em 1990, foi promulgada a Lei Nº 8.031/04/1990, que iniciou o processo de privatização dos portos do sistema portuário brasileiro, marco zero do Programa Nacional de Desestatização, sob a gestão do Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDS). O Decreto 99.475/8/1990, deliberou a descentralização da administração dos portos e hidrovias (OLIVEIRA, 2006; FARRANHA, FREZZA, BARBOSA, 2015).

Isto mostra que o nosso case não está isolado no mundo, visto que os portos de praticamente todos os países passam por profundas reformas, a fim de compatibilizá-los com a nova ordem econômica e política internacional.

Tal processo também já ocorreu nos portos brasileiros, convém lembrar, por eles estarem diretamente correlacionados ao desempenho portuário mundial, acelerando o incremento do comércio internacional e à crescente demanda por ganhos contínuos e exponenciais, tanto na eficiência quanto na produtividade (KAPPEL, 2005).

Foi nessa mesma década de 90, que se promulgou a Lei dos Portos, nº 8.630, de 02 de fevereiro de 1993, diploma legal divisor de águas para a atividade portuária brasileira, abrindo espaço para o processo de privatização dos portos, pois introduziu um novo modelo de gestão portuária (BRASIL, 1993): a descentralização da administração pública é o arcabouço da privatização portuária desde então (BIRD, 2018; LACERDA, 2005).

Esta Lei descentralizou a administração, dando maior autonomia aos portos, eliminando privilégios, tanto da administração do Porto, quanto de trabalhadores e usuários, resultando numa ampla modernização tecnológica, instaurando um ciclo virtuoso de competitividade, principalmente na autorização de terminais de uso privativo e movimentação de cargas de terceiros (OLIVEIRA, 2006).

A Lei dos Portos possibilitou ao Governo, ceder espaço às empresas privadas para operação de cargas, que passam a investir em superestrutura e capacitação. Neste contexto, a Companhia Docas concentra-se na realização de investimentos públicos e em infraestrutura, com destaque à dragagem do canal de navegação (SANTOS PORT AUTHORITY, 2022).

Possibilitou-se ainda, que se estabelecessem dois níveis organizacionais a exercer as atribuições da Autoridade Portuária. Deu-se início com isto, ao processo de 'enxugamento' administrativo, que teve por base a extinção abrupta da PORTOBRÁS, sem deixar, em seu lugar, uma organização para regular o setor portuário (FARRANHA, FREZZA, BARBOSA, 2015).

Em suma, coube aos portos brasileiros aderirem ao processo das amplas reformas internacionalmente desencadeadas, mas que aqui, foram balizadas apenas por algumas alterações pontuais, destinadas a romper com antigas tradições julgadas 'obstaculizastes à modernização'.

Estas demandas, hoje, estão contidas numa nova ordem: seus marcos regulatórios requerem o exame do Porto sob, pelo menos, três dimensões: 1) elo

de cadeia logística; 2) agente econômico; e, 3) ente físico. Na primeira dimensão, o foco de análise é a carga, na segunda é a mercadoria, e na terceira, são as instalações e seus usuários (OLIVEIRA, 20016).

Atualmente, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, criada pela Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, é entidade integrante da Administração Federal indireta, submetida ao regime autárquico especial, com personalidade jurídica de direito público, dotada de independência administrativa, autonomia financeira e funcional, tendo mandato fixo de seus dirigentes, sendo vinculada ao Ministério dos Transportes, com sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais (BRASIL, 2001).

Contudo, o setor portuário ainda é um dos grandes desafios para o Brasil, e o Governo continua reformulando Leis, com o objetivo de corrigir essa situação, tais como a Lei n. 8.630/02/1993 (Lei de Modernização dos Portos), que trouxe diversas mudanças e desenvolvimentos para o setor (BRASIL, 1993).

Ainda há aspectos deficientes, devidos a problemas estruturais. A Nova Lei (Lei nº 12.815/2013), que revogou a Lei nº 8.630/1993, tem o intuito de aumentar os investimentos privados no setor, e gerar maior concorrência, flexibilizando a instalação de Terminais de Uso Privado (TUPs), recentralizando, em Brasília – DF, todo o planejamento e as licitações de arrendamentos portuários. Até então, a CODESP era a agência pública responsável pelos processos licitatórios (BRASIL, 2013; SANTOS PORT AUTHORITY, 2022).

O Brasil é um país que possui um total de 175 instalações portuárias de carga, incluindo portos, terminais marítimos e instalações aquaviárias. Temos portos ao longo da nossa costa e, no interior do país, utilizamos nossas extensas bacias hidrográficas. Existe no interior, fora da costa litorânea, mais 76 terminais, 18 deles localizados na Região Sul, 06 na Região Centro-Oeste e 52 na Região Norte (SANTOS PORT AUTHORITY, 2022).

Assim, o crescimento das exportações e a economia de um País de dimensões continentais como o nosso, inevitavelmente passa pelo Porto. O setor portuário gera mais de 120 mil empregos diretos e indiretos e investiu mais de R\$ 10 bilhões em melhorias no último ano (SANTOS PORT AUTHORITY, 2022).

Os números ilustram um pouco da importância do setor portuário para a economia do Brasil. Hoje, o Porto representa cerca de 95% da corrente de comércio exterior que passa pelo País, movimentando, em média, 293 bilhões de dólares anuais, o que representa 14,2% do PIB brasileiro. Hoje, 100% das cargas do agronegócio são escoadas pelos portos (SANTOS PORT AUTHORITY, 2022).

## **A IMPORTÂNCIA ECONÔMICA DO PORTO DE SANTOS**

A importação e a exportação são duas atividades de suma importância para gerar uma economia progressista, e é nesse ponto que os portos espalhados por nosso país ganham grande notoriedade. Dentre eles, está o Porto de Santos, o maior complexo portuário brasileiro, por que responde pela movimentação de quase um terço das trocas comerciais nacionais (SILVA *et al.*, 2021).

Seus padrões elevados de eficiência na prestação de serviços e um permanente processo de evolução, através da implementação de infraestrutura, uso de novas tecnologias, capacitação de seus trabalhadores e de um modelo de gestão portuária, voltam-se a atender plenamente às expectativas de seus clientes, garantindo aumentos sucessivos na movimentação de cargas, criando um ambiente adequado para as trocas comerciais brasileiras, gerando cerca de 33 mil empregos e desenvolvimento para a Baixada Santista (SILVA *et al.*, 2021).

O Porto de Santos iniciou suas atividades, no princípio do século XVI, operando com estruturas rudimentares, até 02 de fevereiro de 1892, quando foram inaugurados os primeiros 260 metros de cais construídos, transformando-o no primeiro Porto Organizado do Brasil. Impulsionado pelas exportações de café, o Porto de Santos se expandiu rapidamente, atravessando todos os ciclos de crescimento econômico do País (GUEDES, 1998; SANTOS PORT AUTHORITY, 2022).

Administrado pela Santos Port Authority (SPA), vinculada ao Ministério da Infraestrutura, o Porto de Santos localiza-se a apenas 70 quilômetros da região mais industrializada do Hemisfério Sul, e também do maior mercado consumidor e produtor da América Latina, a Grande São Paulo. O Porto de Santos localiza-se em uma área estratégica, e cerca de 90% da base industrial do Estado de

São Paulo situa-se a menos de 200 quilômetros do Porto de Santos (GUEDES, 1998; SANTOS PORT AUTHORITY, 2022).

Quando comparado a outros modais, o Porto de Santos continua sendo destaque no cenário nacional, já que, apesar de cerca de 60% das cargas do país também serem transportadas por rodovias, o Porto de Santos ainda consegue superar os percentuais desse tipo de modal, tendo papel direto no desenvolvimento econômico brasileiro (GUEDES, 1998; SANTOS PORT AUTHORITY, 2022).

Além disso, a área portuária de Santos compreende mais de 50% do PIB do Brasil, e 49% da produção nacional, concentrando 26,5% do comércio internacional. O Porto de Santos movimenta 30% da balança comercial do país (SANTOS PORT AUTHORITY, 2022).

Com área útil de 7,8 milhões de metros quadrados, possui 55 terminais marítimos e retro portuários, além de ter uma extensão de cais de quase 16 quilômetros, contemplando 66 berços de atracação de navios. O complexo portuário santista conecta-se à sua área de influência primária, que abrange os Estados de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás, que concentram mais de 60% do PIB nacional, por meio de ampla rede de rodovias, ferrovias e hidrovias, as quais integram a principal cadeia logística do país (SANTOS PORT AUTHORITY, 2022).

Os acessos ao Porto ocorrem por intermédio do Sistema Anchieta-Imigrantes; Rodovia Cônego Domênico Rangoni; BR-101 (Rio Santos), e SP-55 (Rodovia Padre Manoel da Nóbrega). Por meio do modal ferroviário, a carga chega pelos ramais da MRS Logística, Ferrovia Centro-Atlântica S.A. (FCA), e América Latina Logística (ALL), por dutovia, empregando as linhas da PETROBRÁS Transportes S.A. – TRANSPETRO, e por hidrovia, pela Tietê-Paraná (SANTOS PORT AUTHORITY, 2022).

A área de influência secundária do Porto, inclui os Estados da Bahia, Tocantins, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. O Porto de Santos movimenta cargas de todos os Estados brasileiros, e é o maior exportador de açúcar, suco de laranja e café em grãos do mundo, destacando-se, também, a soja, o milho, o álcool, automóveis e produtos industrializados em geral (SANTOS PORT AUTHORITY, 2022).

Outro grande atrativo do Porto, são os cruzeiros marítimos, que geram grandes receitas. O terminal de passageiros vem registrando movimentos anuais crescentes, com a meta de continuar ampliando seus resultados (SANTOS PORT AUTHORITY, 2022).

## **A IMPORTÂNCIA DA PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS**

Existem vários modelos de privatização, que vão desde a divisão de responsabilidades e atribuições portuárias entre setores público e privado, tal como ocorre na Argentina, Estados Unidos, Holanda e China, indo até à total transferência de todas as estruturas portuárias para a iniciativa privada, conforme ocorreu na Inglaterra.

Tais modelos possuem várias denominações, como: distribuição pública ou oferta, concorrência, venda negociada e Landlord (OLIVEIRA, 2006).

Com relação aos portos brasileiros, foi implantado o modelo Landlord, que é o modelo em que grandes maquinários e equipamentos de apoio portuário, bem como a operação de mercadorias e a gestão dos terminais portuários, são transferidos à iniciativa privada e ao setor público, por meio das companhias estatais, as quais assumem a fiscalização dos portos. O Estado, ainda arca com os investimentos em infraestrutura de uso comum (acesso hidroviário e terrestre), com a segurança, com a saúde dos serviços portuários, de suas instalações e com a regulação dos terminais portuários arrendados à iniciativa privada.

Desta forma, a operação não tem intervenção direta do governo, mantendo-se as empresas privadas, mais concentradas em serem competitivas na movimentação de mercadorias. Isto é bem útil, num cenário de incertezas macroeconômicas e de enorme déficit nas contas públicas, momento em que as privatizações são essenciais para a recuperação do País, particularmente quando se visa maior e melhor eficiência e eficácia nos atos (OLIVEIRA, 2006).

O processo de privatização prevê a readequação da infraestrutura portuária, a substituição do modelo estatal de gestão, e revisão dos custos provocados pelo regime de mão de obra e descentralização do Estado brasileiro

nas decisões de investimentos nos portos do Sistema Nacional, considerado incapacitado financeiramente (OLIVEIRA, 2006).

A privatização do Porto de Santos está inspirada nos padrões internacionais de desenvolvimento, que privilegiam o modelo de gestão que considera a participação dos setores privado e público, baseado, tanto nas regras de negócios, quanto em investimentos de infraestrutura e de tecnologia portuária (SANTOS PORT AUTHORITY, 2022).

A redução do tamanho do Estado é uma peça-chave para restaurar o crescimento, fazendo girar a roda da infraestrutura, com aeroportos, portos, rodovias e ferrovias melhores (OLIVEIRA, 2006). Atualmente, o modelo do sistema portuário nacional, inclusive o do Porto de Santos, tem as decisões centralizadas em Brasília, o que tende a prejudicar a realização de privatização de portos públicos. A exemplo de tais entraves, lembramos das restrições impostas pela Lei Federal nº 8.666/1993 que, apesar de algumas flexibilizações posteriores, geraram judicializações que já prejudicaram a dragagem do Canal do Estuário, bem as operações de vários berços de atracação (BRASIL, 1993).

Privatização não é a mesma coisa que desestatização. A privatização é a venda de ativos públicos à iniciativa privada, e é apenas uma das diversas modalidades de desestatização. Há outras formas de desestatizar, como as concessões públicas ou as parcerias público-privadas (PPP), modelo em que os ativos continuam sendo públicos (MACHADO, 2015).

A desestatização é um processo, por meio do qual, a prestação de um serviço público, antes realizada pelo Governo, passa a ser realizada pelo setor privado. Essa transferência pode ocorrer mediante a concessão, em que os ativos são utilizados pelo parceiro privado durante a vigência da concessão e retornam ao Poder Concedente, ao final do contrato. Nesse caso, o concessionário pode ter que pagar ao Governo um valor (outorga onerosa) pelo direito de explorar a concessão (MACHADO, 2015; SILVA, 2021).

A desestatização pode ocorrer mediante a privatização, que envolve a venda de uma empresa estatal (e de seus ativos) à iniciativa privada (que não retornam mais ao Poder Público). O Governo, recebe um preço na venda, que será definido em leilão competitivo, após a realização de estudos técnicos que calculem o preço justo da empresa a ser alienada (MACHADO, 2015).

Independente da modalidade, a desestatização pode beneficiar os usuários, em função da oferta de serviços de melhor qualidade e com o nível de serviço especificado em contrato. Beneficia-se também o Poder Público, primeiro pelo alívio de altos investimentos, pois essa obrigação é assumida pelo setor privado, e segundo, pelo recebimento de impostos e contribuições ao longo da atuação das concessionárias e empresas privatizadas (MACHADO, 2015).

O Porto de Santos é um enorme ativo, e também o mais complexo. As vantagens da desestatização incluem maior autonomia de gestão, agilização de contratações, potencialização de dragagem de aprofundamento para 17m, permitindo o acesso de grandes embarcações de longo curso; redução de tarifas portuárias e, a inclusão da ligação seca entre as margens do Canal do Estuário, via túnel (CARVALHO, 2021). Tudo isso favorece à competitividade dos produtos movimentados no Porto, bem como, promove o incremento da arrecadação de impostos, em todos os níveis e, no caso de expansão territorial, surgem uma nova economia, com novas receitas e geração de empregos (SILVA, 2013).

A participação da iniciativa privada, por meio privatização das atividades portuárias, trará maiores resultados, beneficiando a modernização da infraestrutura e de tecnologias, tais como construção, reforma, ampliação, arrendamento das instalações portuárias, informatização, telecomunicações e outras medidas e serviços para melhorar o aproveitamento do espaço portuário, tornando-o mais eficiente.

Além disso, destaca-se o fato, de que, com a privatização, surgiram novos terminais privados, que operam com cerca de 50% de redução do custo (CAMPOS, 2012; DE VILHENA SILVA, DOS SANTOS, 2016; CARVALHO, 2021). Assim, as empresas atuantes no Porto de Santos, por meio da privatização, dão melhores respostas às novas demandas do mercado brasileiro e internacional.

A partir disso, então, é que seus sistemas eletrônicos geram facilidades para os clientes, agregando valor nas exportações e importações, fazendo mover a roda dos serviços porta-a-porta (door/door), entregando mercadorias no local do cliente (CAMPOS, 2012; SILVA, 2013; CARVALHO, 2021).

## CONCLUSÕES

Caso não seja privatizado, o Governo terá nas mãos um diamante, mas que pode se deteriorar por falta de lapidação, isto é, de investimentos maciços em modernização, gestão, perdendo competitividade face aos grandes portos do mundo.

O setor privado trouxe para o Porto de Santos, uma forte pauta de reestruturação dos modelos de gestão organizacional e de trabalho, investindo-se em transtêineres e equipamentos modernos, capazes de carregar sofisticados navios especializados em contêineres. Tal aparato de equipamento tecnológico, capacita amplamente o tráfego de produtos, requerendo uma menor quantidade de mão de obra, ainda que qualificada (VIEIRA, 2020; CARVALHO, 2021).

Um dos objetivos da privatização do Porto de Santos e de sua desestatização, é o de enxugar o serviço público, garantindo uma gestão técnica, sem ingerência política, racionalizando os custos. Contudo, o retrocesso na privatização e desestatização do Porto de Santos pode trazer graves consequências negativas, mantendo-se o inchaço da máquina administrativa do Porto, a sua ingerência política, a gestão política, os aumentos nos custos, uma menor qualidade na eficiência e baixa eficácia do serviço, além da morosidade, dos atrasos, da suspensão do plano de modernização da infraestrutura e da gestão do Porto, o que redundará na suspensão das operações de dragagem do Canal do Estuário, atrasando as demais operações relativas aos vários berços de atracação (WERNECK, 2008).

Além de tudo isso, haverá enorme diminuição na competitividade dos produtos movimentados no porto, diminuição da arrecadação de impostos, em todos os níveis, implicando em perda de receita e, no longo prazo, numa menor geração de empregos (WERNECK, 2008; CARVALHO, 2021).

## REFERÊNCIAS

BAIRD, Alfred J. A privatização dos portos na Grã Bretanha. In: Geraldo Silva & Giusepe Cocco (Orgs.). *Cidades e Portos: os espaços da globalização*. Lamparina, 2018.

BUENO, Silmara. *Conheça os principais portos da Europa*. 2022. Disponível em: <https://www.fazcomex.com.br/comex/portos-da-europa/>. Acesso, em 20 de dezembro de 2022.

BRASIL. LEI Nº 6.222, DE 10 DE JULHO DE 1975. Autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa pública, denominada Empresa de Portos do Brasil S.A. – PORTOBRÁS. Dispõe sobre a extinção do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis – DNPVN, e dá outras providências. *D.O.U.* de 11.7., 1975.

BRASIL. LEI Nº 8.029, DE 12 DE ABRIL DE 1990. Dispõe sobre a extinção e dissolução de entidades da administração Pública Federal, e dá outras providências. *D.O.U.* de 12.4.1990

BRASIL. LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. *D.O.U.*, de 25.2.1993.

BRASIL. LEI Nº 10.233, DE 05 DE JUNHO DE 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências. *D.O.U.* de 5/6/2001.

BRASIL. LEI Nº 12.815, DE 05 DE JUNHO DE 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União de portos e instalações portuárias, e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nº 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 05 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nº 11.314, de 03 de julho de 2006, e 11.518, de 05 de setembro de 2007; e dá outras providências. *D.O.U.* de 05/06/2013.

CARVALHO, Casemiro Tércio. *Riscos e Benefícios da Desestatização do Porto de Santos*. O que precisamos discutir? PORTO CIDADE, 2021.

CAMPOS, Nilo de Souza. Abertura de capital como alternativa para o financiamento da infraestrutura portuária brasileira. 78 fls. 2012. *Dissertação* (Mestrado em Transportes) – Universidade de Brasília, Brasília/DF, 2012.

DE VILHENA SILVA, Gutemberg; DOS SANTOS, Max Miliano Farias. Uma contribuição à análise da Geografia dos Portos no mundo e no Brasil. *Revista Intellector* – ISSN 1807-1260 [CENEGRI], v. 13, n. 25, p. 95-114, 2016.

FARRANHA, Ana Claudia; FREZZA, Conrado da Silveira; BARBOSA, Fabiana de Oliveira. Nova Lei dos Portos: desafios jurídicos e perspectivas de investimentos. *Revista Direito GV*, v. 11, p. 89-116, 2015.

GUEDES, Max Justo. *O descobrimento do Brasil*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha, 1998.

LACERDA, Sander Magalhães. Investimentos nos portos brasileiros: oportunidade da concessão da infraestrutura portuária. *Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDS*, Rio de Janeiro, n. 22, p. 297-315, set. 2005.

KAPPEL, Raimundo F. Portos brasileiros: novo desafio para a sociedade. *Reunião da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência* – SBPC, v. 57, 2005.

MACHADO, Fernando Moreno. Desestatização e privatização no Brasil. *Revista Digital de Direito Administrativo*, v. 2, n. 1, p. 99-119, 2015.

SANTOS PORT AUTHORITY-SPA. *Conheça o porto*. Disponível em: <https://www.portodesantos.com.br/conheca-o-porto/>. Acesso, em 10 de novembro de 2022.

SANTOS PORT AUTHORITY-SPA. *Oportunidade de negócios*. 2020. Disponível em: <<https://www.portodesantos.com.br/oportunidades-de-negocios/>>. Acesso, em 29 de dezembro de 2022.

SOLÍSTICA. Panorama global do comércio marítimo. 2022. Disponível em: <<https://blog.solistica.com/pt-br/panorama-global-do-comercio-maritimo>>. Acesso, em 02 de janeiro de 2023.

SILVA, Ana Paula Guimarães Rodriguez et al. Desenvolvimento de pessoas e responsabilidade social: atração e formação de mão de obra para o mercado de agências de navegação/armadores. 2021.

OLIVEIRA, Rodrigo Nunes de et al. O processo de privatização do Porto de Santos, e o terceiro setor. 143 fls. 2006. *Dissertação* (Mestrado em Gestão de Negócios) – Universidade Católica de Santos, Santos / SP, 2006.

SILVA, Lucas José de Sousa. Planejamento da necessidade de novos investimentos nos portos brasileiros. 2013. *Monografia* (Tecnólogo em Gestão da Produção Industrial) – Faculdade de Tecnologia de Franca – "Dr. Thomaz Novelino", 2013.

VIEIRA, Sérgio. *Um porto mais eficiente para o Brasil*. 2020. Disponível em: <<https://www.istoedinheiro.com.br/um-porto-mais-eficiente-para-o-brasil/>>. Acesso, em 30 de novembro de 2020.

WERNECK, M. Privatização dos portos: análise da controvérsia. 53 fls. 2008. *Monografia*. (Bacharelado em Economia) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.