

PDZ prepara Porto de Santos para processo de privatização

Esta foi a conclusão de participantes de webinar realizado ontem. Eles defenderam maior debate sobre plano

MATHEUS MÜLLER
DA REDAÇÃO

A nova versão do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos, em análise pelo Governo Federal para sua aprovação, prepara o complexo marítimo para a privatização de sua gestão, objetivo que a União pretende alcançar em 2022. A avaliação é de representantes do setor e autoridades políticas que participaram de um webinar, ontem, para analisar o PDZ.

Esses participantes criticaram como o Governo tem conduzido a elaboração da nova versão do plano, que determina as regras para a exploração das áreas do Porto. Para eles, deveria ter sido realizada uma audiência pública para avaliação dos impactos das mudanças previstas no novo PDZ para a Baixada Santista. A falta desse diálogo, de acordo com esses especialistas, pode gerar transtornos sociais e ambientais à região. O webinar foi promovido pela Rádio Brasil Atual Litoral.

Um dos participantes do debate, Carlos Alberto Wanderley Nóbrega, ex-diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), citou a Portaria nº 77 do Ministério da Infraestrutura (Minfra), que delimita a área poligonal do Porto de Santos – os limites da área administrada pela Autoridade Portuária. Segundo ele, essa norma abre caminho para a aprovação do PDZ e deixa claro o pensamento do Governo Federal, que é desestatizar o cais santista.

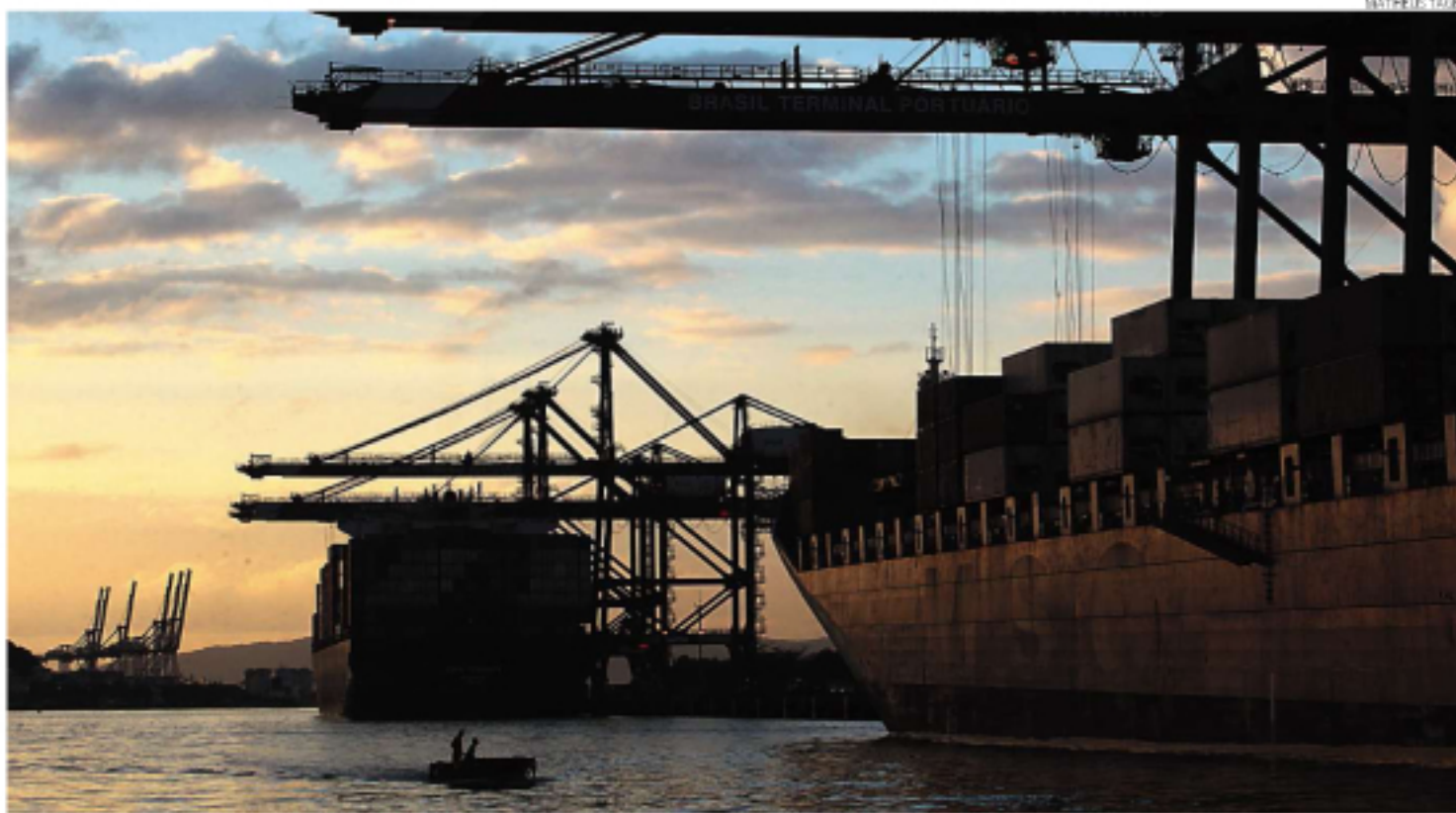
“(A portaria) abre espaço para mais áreas no Porto de Santos. Ela agrega uma área da União, principalmente uma da Alemoa, para que o Porto possa ser um ativo interessante”, disse Nóbrega. E ressalta que, dessa forma, a empresa que se candidatar à gestão do Porto poderá ter mais lucro com a possibilidade novo arrendamentos.

O deputado federal Carlos Zarattini (PT-SP) acrescenta que o governo Bolsonaro tem uma “obsessão pela privatização”. “Querem exatamente detonar as possibilidades de controle do Estado”, afirmou.

O parlamentar ainda criticou a falta de uma audiência pública para debater o PDZ. “A audiência é justa para chegar num ponto comum para atender o maior número de interesses. Agora não, o governo faz o PDZ e atropela o governo municipal e a população”.

IMPACTO URBANO E AMBIENTAL

O ex-diretor da Antaq Carlos Alberto Nóbrega aponta que o debate do PDZ deve ser mais participativo para evitar impactos negativos e, segundo ele, possibilitados pela Portaria nº 61 do Minfra, que “esquece qu



Navios atracados no Porto de Santos: nova versão do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do cais santista está em análise pelo Governo

RESPOSTA

Em nota, a Autoridade Portuária de Santos (APS) negou que a elaboração do PDZ tenha ocorrido sem debates. De acordo com a APS, o processo contou com ampla participação da comunidade portuária e sociedade civil, com mais de 30 reuniões com 50 entidades de trabalhadores, inclusive o Settaport, classe empresarial, sociedade civil, Poder Judiciário e prefeituras locais, entre outros. “A partir destas apresentações, várias contribuições da comunidade portuária foram incorporadas ao PDZ, entre as quais: a destinação de dois berços de atracação para operadores de cais público; reserva de áreas para apoio portuário; e garantia de espaço para operação de suprimento de navios”.

ao redor Porto tem uma cidade, uma comunidade e os efeitos que a concentração de um terminal ou outro possam acarretar na área urbana”.

Segundo Nóbrega, a portaria “flexibilizou as exigên-

Sobre os impactos ambientais que o PDZ pode ocasionar, a APS afirma não ser um argumento válido, devido aos regramentos da legislação ambiental. E ressalta investir em tecnologia e ações para consolidar esse compromisso. Para este ano, R\$ 23 milhões estão previstos para políticas ambientais.

Ainda reforça que exerce “criteriosa rotina de inspeção nos terminais arrendados, que, em caso de descumprimento das normativas, podem ser remetidas à Antaq para sanções aos infratores”.

A Autoridade Portuária ainda aponta que as medidas previstas no novo PDZ projeta a geração de mais de 60 mil vagas de trabalho, entre os criados com obras e a operação de novos terminais.

cias tanto de projeto (viabilidade), quanto exigências ambientais (realizadas ao final) e de atendimento ao planejamento urbano do município onde o Porto está situado”.

Antes, para cada projeto

portuário, havia de existir um estudo de viabilidade, mas essa necessidade foi suprimida, desde que conste no PDZ, disse Nóbrega. E, segundo ele, o mesmo texto “retirou a necessidade de compatibilização do Plano de Desenvolvimento com as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, onde o Porto se localiza”.

O vereador e presidente do Sindicato dos Empregados Terrestres em Transportes Aquaviários e Operado-

res Portuários do Estado de São Paulo (Settaport), Francisco Nogueira, reforça que a Portaria 61 é uma “agressão ao pacto federativo” e aos interesses da população, além dos impactos sociais e ambientais.

Ele ressalta já ter feito várias audiências públicas sobre o PDZ, mas que a Autoridade Portuária (Santos Port Authority) não compareceu a nenhuma delas. “Oportunidade não faltou”.