

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE - CFFC

PROPOSTA DE FISCALIZAÇÃO E CONTROLE Nº , DE 2013.

Propõe que a Comissão de Fiscalização Financeira e Controle – CFFC, adote as medidas necessárias a realizar procedimento de fiscalização e controle para apurar eventuais irregularidades na gestão administrativa e omissões nos contratos de concessão, elaborados pela empresa privada – Estruturadora Brasileira de Projetos – EPB para os novos empreendimentos privados da administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), os quais, foram aprovados e autorizados pela Secretaria Especial dos Portos da Presidência da República – SEP/PR e Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ.

Autor: Deputado Abelardo Lupion

Relator:

Senhor Presidente,

Com base no art. 100, § 1º, combinado com os artigos 60 e incisos do Regimento Interno, proponho a Vossa Excelência que, ouvido o Plenário desta Comissão, se digne em adotar as medidas necessárias a realizar ato de fiscalização e controle para apurar eventuais irregularidades na gestão administrativa dos contratos de concessão em vias de licitação, aprovados e autorizados pela Secretaria Especial dos Portos da Presidência da República – SEP/PR e Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, os quais, foram elaborados pela empresa Estruturadora Brasileira de Projetos – EBP para a implantação de novos empreendimentos privados na administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA).

JUSTIFICAÇÃO

O plano de desenvolvimento e zoneamento dos Portos do Paraná, aprovado pelo Conselho de Autoridade Portuária, foi estabelecido no sentido de atender todas as necessidades dos Portos do Paraná numa visão global e arrojada ouvidas todos os setores produtivos do Estado do Paraná e Estados Vizinhos que se utilizam dos Portos Paranaenses, e resultou em uma proposta do Programa de Arrendamentos, protocolada junto à SEP e ANTAQ, em novembro de 2012.

A proposta apresentada pelo Governo Federal demonstrou-se tímida e não suficiente as necessidade e dentre as áreas que serão licitadas, nos deparamos de um lado com a descaracterização de áreas fundamentais no Corredor de Exportação e de outro lado a aglutinação de outras áreas, o que foge totalmente às características comerciais e operacionais do Porto de Paranaguá.

O Porto de Paranaguá destaca-se pelo Corredor de Exportação que aglutina oito grandes empresas privadas (entre elas Cooperativas) juntamente com a estrutura pública da Administração do Porto transformando-se na maior plataforma de embarque de grãos na condição FOB do mundo.

A Associação dos Operadores Portuários do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá – AOCEP, apresentou manifesto de AGRADO e INDIGNAÇÃO quanto ao a audiência pública realizada pelo Governo Federal, através da Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR, para arrendamento de áreas do Porto de Paranaguá.

A expectativa do Programa de Arrendamento para o Porto de Paranaguá deve atender de forma integral a vocação do porto e as características e destinações das áreas e instalações a serem arrendadas, considerando as seguintes premissas:

- Atendimento do Marco Legal Vigente;
- Visão integrada da demanda em relação a cadeia de serviços portuários;
- Intensificação do aproveitamento da infraestrutura;
- Melhoria do desempenho operacional e da qualidade dos serviços portuários;
- Redução dos custos portuários e dos preços dos serviços prestados no porto;
- Promoção de um ambiente equilibrado de competição na operação e exploração portuária;

- Revitalização de áreas portuárias consideradas não operacionais, para fins culturais, recreativos e comerciais;
- Preservação ambiental na área do porto Organizado;
- Promoção da segurança do Porto;
- Previsão de escala adequada para exploração eficiente.

Entretanto, o Programa de Arrendamento apresentado não atendeu às principais premissas necessárias e desejadas pelos usuários do Porto de Paranaguá e dentre os principais problemas apontados pela Comunidade Portuária verificou-se:

- a prioridade da Proposta do Paraná estabelece como premissa o aumento real da capacidade enquanto a proposta da Secretaria Especial de Portos estabelece como prioridade a premissa de licitar antigos arrendamentos na busca por produtividade.

Em tese as diferenças entre licitação de contratos vencidos ou a vencer em curto prazo e de licitar novas áreas (hoje ociosas) para construção de novos terminais e novos empreendimentos deve ser clara, ou seja, licitar o que já está em operação nada vai agregar a capacidade operacional existente.

O mercado quer e precisa de ampliação da capacidade e melhor nível de atendimento e não somente mudar os proprietários das áreas que pouco poderá agregar para o atendimento da demanda sufocada pela falta de portos.

Existem erros graves no conceito apresentado, desde o dimensionamento das capacidades e principalmente da demanda. Por exemplo, sazonalidades e nível de atendimento do cliente não são considerados.

Está sendo proposta uma capacidade operacional rasa (flat), ou seja, quanto cada equipamento/instalação produz por mês esquecendo o principal evento nos Portos o “Comercio Exterior” que é afetado por preço e dólar que alteram datas de embarque e descargas.

O Mercado commodities de um lado tem datas de entrega, atendimento, posição de dólar, preço bolsa e preço originário e do outro lado tem janelas estreitas de colheitas.

Somente atendendo às exigências dos clientes no exterior teremos como agregar valor aos nossos produtos. O cliente estabelece datas de recebimento da carga no exterior e se quisermos continuar neste mercado temos que nos aperfeiçoar para isso.

É premente a necessidade de resolver o nível de atendimento do porto.

A dinâmica da operação portuária de Paranaguá é diferente de qualquer uma no Brasil, atende as expectativas de um mercado crescente.

Somente como referência o déficit de armazenagem do Estado do Paraná é de 11 milhões de toneladas e a proposta do Governo Federal estabeleceu que para os próximos anos um único novo armazém de 100 mil toneladas no Porto fará frente aos novos investimentos que estão ocorrendo no setor de commodities exportação no interior do Paraná.

O Setor de Açúcar e Farelos de Soja Especiais que hoje estão em alta no mercado internacional não foi contemplado.

Quanto as Modelagens do Edital do certame se adotar o conceito e os critérios dos terminais graneleiros da Ponta da Praia de Santos para Paranaguá os valores médios pagos somente para a Autoridade Portuária deverão aumentar em curto prazo.

Assim sendo considerando que:

- os Portos do Paraná não receberam investimentos federais nos últimos 20 anos;

- os Portos do Paraná pela falta de investimentos e pela leniência dos órgão de fiscalização e controle impuseram enormes prejuízos aos seus usuários.

- a proposta apresentada não atende as expectativas para corrigir os problemas existentes aos usuários (importadores e exportadores) os Portos do Paraná;

- caso a proposta não atenda a demanda o setor do agronegócio do Paraná poderá mais uma vez ser prejudicado pela falta de gestão e providencias efetiva;

- os usuários do Porto de Paranaguá necessitam de um choque de aumento de capacidade devido as enormes filas de navios que trazem prejuízos incalculáveis ao sistema;

- se medidas urgentes e efetivas não forem tomadas, de forma imediata, permaneceram por mais anos a ineficiência do Porto com a manutenção do custo Brasil.

- o novo marco legal estabeleceu como premissa o aumento dos investimentos portuário, aumento da produtividade e redução de custos ou preços finais e a modelagem apresentada não apontam neste sentido.

Pelo exposto se faz necessária a instauração de uma PFC para verificar as questões apontadas, a eficiência e a moralidade administrativa.

Sala das Sessões, em 9 de outubro de 2013.

Deputado ABELARDO LUPION
DEM/PR