



## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### REQUERIMENTO DE INFORMAÇÕES Nº , DE 2019 (da Comissão de Viação e Transportes - CVT)

Requer ao Ministério da Infraestrutura informações detalhadas sobre todos os processos de prorrogação antecipada de contratos de arrendamentos em curso e com base no art 57 da Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos).

**Senhor Presidente,**

Com base nos artigos 70 e 71 da Constituição Federal e nos termos do artigo 24, XI, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro a Vossa Excelência que esta Comissão solicite ao **Ministério da Infraestrutura** **informações detalhadas sobre todos os processos de prorrogação antecipada de contratos de arrendamentos em curso e com base no artº 57 da Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos).**

#### Justificativa

É público e notório que os portos brasileiros precisam de planejamento e organização. A eficiência e os investimentos devem ser a tônica das novas concessões de terminais portuários. Devemos considerar os terminais de forma ampla e complexa, com áreas de atracadouro, retroporto, terminais alfandegados quando possível pela legislação, desembarço e logística integrada.

O conceito de terminais portuários fracionados na costa brasileira deve ser eliminado definitivamente. No Brasil os terminais portuários por décadas, até mesmo centenas de anos, são administrados por famílias e por empresas que são detentoras de concessão, permissão ou outra forma direito absurda e ultrapassada que garantem que sejam donos de áreas públicas por anos a fio.

Essas áreas públicas localizadas nos portos brasileiros precisam ser planejadas e organizadas de modo a permitir que grandes navios atraquem em nossos portos, que tenhamos equipamentos modernos de içamento e carregamento de conteiners, que tenhamos custo e tarifas competitivas internacionalmente.

Invariavelmente as áreas portuárias, na maioria das cidades brasileiras são área degradadas, sem nenhum planejamento urbanístico, sem nenhum plano viário de integração intermodal, onde rodovias, ferrovias, aeroportos e portos possam ser acessados de forma inteligente e econômica.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Em dezembro de 2012, foi implementada pelo Governo Federal a reforma do setor portuário. Já se passaram quase 7 anos e ainda estamos tratando de renovar contratos marcados por irregularidades e favorecimentos, ao invés de organizar e licitar de forma transparente e atual aos interessados públicos. Dentro desse contexto, a SEP/PR emitiu Portarias, externando o propósito do Poder Público em realizar a licitação de 159 áreas e 2 portos públicos. Mas muito pouco foi feito até agora.

Especialmente, no Porto de Santos estamos com atividades e contratos em curso que podem trazer prejuízos ao Brasil. A empresa ECOPORTO SANTOS S.A. é detentora do Contrato PRES-028/1998 e desrespeitando a legislação e determinações do TCU e do MPF quer a prorrogação/renovação desse contrato. Existem indícios de ilegalidades que recaem sobre o Contrato PRES-028/1998, consubstanciada na substituição da área originalmente prevista sem observância ao devido procedimento licitatório, em afronta aos princípios da isonomia entre os licitantes, da ampla competitividade, do julgamento objetivo e da vinculação ao instrumento convocatório e aos arts. 1º, § 2º, e 4º, inciso I, da Lei 8.630/1993, 2º e 3º da Lei 8.666/1993 e 14 da Lei 8.987/1995. Existe interesse público a conveniência, oportunidade e vantajosidade dessa prorrogação?

Está em curso no âmbito do governo federal processo de prorrogação antecipada do Contrato, anteriormente citado, com base no art. 57 da Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos) e disciplinada pela Portaria nº 349/2014 da SEP-Secretaria Especial de Portos da Presidência da República. Me parece ser uma afronta a legislação que cuida da exploração dos portos organizados e instalações portuárias.

A prorrogação antecipada é um mecanismo adotado pelo Poder Concedente para incentivar a realização imediata de investimento no setor portuário. Com efeito, ao garantir, de forma prévia e expressa, que o arrendatário fará jus à dilação do prazo previsto inicialmente em contrato, a Administração instiga os atuais operadores a investir em seus terminais, já que terão assegurado com essa medida tempo suficiente para que os receptivos valores sejam devidamente amortizados. Nesse sentido, a prorrogação antecipada pode servir à modernização do setor portuário. Contudo, a mera realização de investimentos não é suficiente para assegurar a eficiência das operações portuárias e a observância aos requisitos da modicidade tarifária e da atualidade na prestação do serviço, como preconizado na nova Lei dos Portos e na legislação complementar. Para tanto, o art. 57, caput, da Lei 12.815/2013, estabeleceu que a prorrogação ainda está sujeita ao juízo de valor do Poder Concedente. Vale dizer, a realização de investimento é uma condição necessária, porém não suficiente, a ser observada nos processos de prorrogação antecipada.

Convém registrar que até o envio ao gestor do relatório preliminar, em 16/12/2014, nenhuma solicitação submetida à apreciação do Poder Concedente com fundamentação no art. 57 da Lei dos Portos teve o seu trâmite finalizado, com apreciação definitiva e assinatura do correspondente termo aditivo.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Resta uma indagação a análise dos pedidos de prorrogação de prazo feita pela SEP/PR e pela ANTAQ vem seguindo os normativos vigentes e as determinações do TCU de reequilíbrio para determinados arrendamentos?

O próprio TCU já denunciou em relatórios de atividades que a análise dos processos de prorrogação antecipada evidenciou dificuldades enfrentadas pelo regulador para avaliar os custos e receitas incorridos pelos terminais que, a exemplo de cadeias verticalizadas, apresentam demonstrativos contábeis consolidados. Há claros prejuízos à atividade regulatória e à fiscalização exercida pela própria Agência e pelos usuários, agravando os problemas oriundos da assimetria de informação. Consequentemente, há grandes riscos de que pedidos futuros de reequilíbrio, arbitramento de tarifas, ou ainda, tentativas de avaliar custos e receitas do terminal sejam prejudicados. Ainda sobre os custos de um Terminal Portuário, observa-se a enorme dificuldade técnica e a total falta de parâmetros objetivos que determinam até onde estes custos são realmente devidos pelo terminal, isto o TCU já apontou?

A Comissão de Viação e Transportes, através, da subcomissão dos portos, deve reunir todas as informações para tão logo acionar os órgãos competentes para suspender imediatamente qualquer providencia administrativa que gere mais e mais prejuízos ao erário e ao Porto de Santos.

O governo federal precisa licitar e organizar o Porto de Santos de forma correta, sem favorecimento e sem facilidades absurdas.

Sala das Comissões, 29 de maio de 2019.

**ELI CORRÊA FILHO**  
**Presidente da Comissão de Viação e Transportes**