



PARECER DE PLENÁRIO

PROJETO DE LEI Nº 3.034, DE 2024

Autoriza a criação da empresa pública Companhia Docas de Alagoas e a contratação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social em diversas iniciativas.

Autor: PODER EXECUTIVO

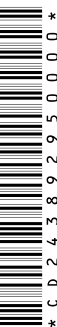
Relator: Deputado DANIEL BARBOSA

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 3.034/2024, apresentado pelo Poder Executivo, autoriza a criação da empresa pública Companhia Docas de Alagoas e a contratação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social para apoiar as empresas públicas, as sociedades de economia mista e suas subsidiárias e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União em atividades determinadas.

O projeto propõe que a estruturação da Companhia como empresa pública, sob a forma de sociedade anônima, com personalidade jurídica de direito privado e patrimônio próprio, vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos, com prazo de duração indeterminado.

A Companhia decorrerá da cisão parcial da Companhia Docas do Rio Grande do Norte – Codern e terá por função social a realização do interesse coletivo de prover serviços de infraestrutura portuária que contribuam



CÂMARA DOS DEPUTADOS



pa envolvimento econômico e social do Estado de Alagoas.

O objeto social será a administração da infraestrutura portuária e o exercício das funções de autoridade portuária no âmbito do Porto Organizado de Maceió, em consonância com as políticas públicas formuladas pelo Ministério de Portos e Aeroportos.

De acordo com a justificativa do projeto, a criação da empresa é necessária em virtude do Porto Organizado de Maceió se encontrar em fase de expansão¹ no que se refere ao aumento de movimentação e de contratos de arrendamentos e a sua consolidação só ser factível com autonomia daquela Administração Portuária, cujos resultados passem pela tomada de decisão de forma independente, e conseqüentemente, mais célere sob a perspectiva das realidades de governança, técnicas e operacionais.

Previamente à cisão², fica autorizada a constituição de subsidiária integral da Codern para administrar o Porto Organizado de Maceió.

Segundo justificativa do governo, “a Codern ficará autorizada a criar uma subsidiária integral como etapa prévia ao processo de cisão. Tal faculdade tem como finalidade proteger a Companhia Docas do Rio Grande do Norte de eventuais dificuldades econômico-financeiras durante o processo de cisão que poderiam resultar no seu enquadramento como “empresa estatal dependente” de que trata o art. 2º da Lei Complementar n.º 101, de 04/05/2000 e, também, dotar o Porto Organizado de Maceió com a autonomia necessária para a realização de todas as ações essenciais para a efetiva criação da Companhia Docas de Alagoas, uma vez que a subsidiária contará com uma

¹ Na avaliação de mercado, foi considerado o Plano Mestre do Porto Organizado de Maceió e os Projetos de Arrendamento sob gestão do Ministério de Portos e Aeroportos, tendo sido realizadas avaliações específicas de mercado para os diferentes tipos de cargas, bem como mercados de Navios de Cruzeiros Marítimos. Vale ressaltar que as projeções realizadas demonstram consideráveis aumentos de movimentação das cargas até o ano de 2041 (Justificativa do Projeto de Lei)

² Ocorrerá por meio de deliberação da Assembleia Geral, após manifestação do Conselho de Administração, ouvido o Conselho Fiscal, e observará o procedimento previsto na Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976;



CÂMARA DOS DEPUTADOS



admissão própria, além de outros órgãos societários, como o conselho fiscal.

Após a cisão, a Companhia Docas de Alagoas receberá:

- Os elementos ativos e passivos relacionados à Administração do Porto Organizado de Maceió, incluídos o acervo técnico, o acervo bibliográfico e o acervo documental;
- Os contratos de trabalho dos empregados da Codern em exercício na Administração do Porto Organizado de Maceió, na forma da legislação trabalhista;
- Todos os contratos e convênios em vigor firmados pela Codern, por sub-rogação, integral ou parcial

A Companhia Docas de Alagoa terá como recursos:

I - Tarifas portuárias;

II - Recursos provenientes do desenvolvimento de suas atividades e de convênios, ajustes, contratos ou arrendamentos;

III - Produtos de operações de crédito, comissões, juros e rendas patrimoniais, inclusive a venda de bens ou de materiais inservíveis, doações, legados e receitas eventuais; e

IV - Recursos provenientes de outras fontes.

O Projeto também autoriza a União contratar³ o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, no prazo máximo de dois anos por contrato, prorrogável por mais um ano, para apoiar as empresas públicas, as sociedades de economia mista e suas subsidiárias e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, nas seguintes iniciativas:

I - Redefinição da orientação estratégica;

II - Reorganização societária, incluídas a incorporação, a cisão e a fusão de empresas, que não implique transferência do controle acionário para a iniciativa privada;

III - Reorganização da governança; e

³ A contratação deverá observar a lei ou ato de criação de cada entidade e a prorrogação de prazo no período permitido deverá ser justificada pela contratante



CÂMARA DOS DEPUTADOS



IV - Redefinição das atribuições e atividades.

A cisão parcial da Companhia Docas do Rio Grande do Norte – Codern – e a criação da Companhia Docas de Alagoas serão objeto de contratação.

A remuneração do BNDES poderá ter como referência o patrimônio líquido, o ativo, a folha de pagamentos ou outro indicador financeiro das empresas públicas, das sociedades de economia mista e de suas subsidiárias inseridas no contrato, observada a complexidade do serviço prestado.

Permite, ainda, ao BNDES contratar prestadores de serviços de consultoria e auditoria e de outros serviços técnicos especializados necessários à elaboração dos estudos para fundamentar.

A matéria tramita em regime de urgência e foi distribuída para análise e parecer da Comissão de Integração Nacional e Desenvolvimento Regional, Comissão de Viação e Transportes, Comissão de Administração e Serviço Público, Comissão de Finanças e Tributação (Mérito e Art. 54, RICD) e Constituição e Justiça e de Cidadania, nos termos do que dispõem o artigo 24, II e o artigo 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Desde 1990, com a extinção da Empresa de Portos do Brasil (Portobras), o Porto de Maceió/AL, passou a ser vinculado à Companhia das Docas do Rio Grande do Norte (Codern), por força de um convênio que vem sendo renovado desde então.

Dessa forma, embora o Porto de Maceió compartilhe e dependa de ativos da Companhia das Docas do Rio Grande do Norte, que incluem sua força de trabalho, e tenha resultados operacionais e financeiros em comum, não se subordina a ela, mantendo independência administrativa e financeira.

Essa independência representa, tanto sob visão do Conselho de



CÂMARA DOS DEPUTADOS



Adição da Codern, quanto do Tribunal de Contas da União⁴ ruptura no processo de governança da Companhia, que não pode intervir nos processos decisórios da Administração do Porto Organizado de Maceió.

Assim, o Tribunal de Contas da União recomenda⁵ à Companhia que decida pela extinção ou manutenção da independência do Porto, incorporando-o à sua estrutura organizacional ou abstendo-se da renovação do convênio que mantém sua vinculação.

Ocorre que o Porto de Maceió se destaca com um potencial enorme, situado no centro de Alagoas, possui ampla área disponível para armazenagem e arrendamento.

Em relatório de gestão da Codern de 2023, o Porto de Maceió foi responsável por mais da metade de toda a carga movimentada pelos portos administrados pela CODERN no ano de 2023. Apurou-se que o Porto de Maceió obteve um aumento de mais de 12% (doze por cento) na movimentação de cargas se comparado ao ano de 2022. Em receitas operacionais, o Porto de Maceió apresentou acréscimo de 36% (trinta e seis por cento), em relação a 2022 frente a decréscimos de outros portos administrados pela Companhia.

Além disso quatro áreas que foram arrendadas para a iniciativa privada no Porto de Maceió atraíram R\$ 112 milhões em investimentos pelos arrendatários acrescidos da somatória dos valores de outorga que totalizam R\$ 209,0 milhões. E ainda há um potencial de expansão de áreas para arrendamento à iniciativa privada, sem contar no potencial turístico.

De acordo com dados do Porto de Maceió, a temporada 2023/2024 foi a maior da história, com fluxo intenso de navios em cinco meses de operação. Ao todo, foram 10 navios, que realizaram 28 paradas, movimentando mais de 100 mil passageiros no Terminal de Passageiros do Porto de Maceió.

Vale ressaltar que avaliações de mercado projetam, ainda,

⁴ ACÓRDÃO 2008/2019 – PLENÁRIO TCU

⁵ ACÓRDÃO 2008/2019 – PLENÁRIO TCU



CÂMARA DOS DEPUTADOS



co eis aumentos de movimentação das cargas até o ano de 2041.

Nesse contexto, não há dúvida da importância do sucesso do Porto de Maceió para a geração de emprego e renda na região metropolitana de Maceió e, por conseguinte, para o estado de Alagoas. É imprescindível assegurar o melhor caminho para o Porto de Maceió.

Acredita-se, como apontam estudos no âmbito do Ministério de Portos e Aeroportos, que esse caminho é a concretização de modelo organizacional específico visando a autonomia administrativa e financeira a partir da criação da Companhia Docas de Alagoas.

Pelos resultados positivos do Porto já apresentados, bem como pelos projetados, não há dúvidas de que sua estruturação em empresa pública, se dará de forma independente de recursos estatais.

Sua estruturação em empresa pública não a afastará da sujeição aos ditames da licitação em seus processos de compras e contratações, bem como do controle do Tribunal de Contas da União, mas permitindo gestão mais eficiente, com a possibilidade de:

- Adoção de práticas de mercado;
- Geração de receitas por meio de parcerias com o setor privado possibilitando aplicação de novas tecnologias ou soluções de mercado;
- Adoção de governança corporativa com maior agilidade e transparência na tomada de decisões;
- Possibilidade de contratação de pessoal próprio técnico qualificado por concurso público sob regime celetista.

Para garantir que a estruturação seja realizada de forma adequada, há de se considerar que o projeto prevê a contratação do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES) para realizar os estudos necessários e o projeto de reorganização da Companhia. Há de se mencionar que o BNDES tem atuado nos processos de desestatização dos portos brasileiros, e adquirido experiência em avaliar os melhores desenhos de exploração da infraestrutura



CÂMARA DOS DEPUTADOS



po

Tomou-se também o cuidado de, em primeiro momento, criar uma subsidiária integral da Codern para administrar o Porto Organizado de Maceió com a finalidade proteger a Companhia Docas do Rio Grande do Norte de eventuais dificuldades econômico-financeiras durante o processo de cisão que poderiam resultar no seu enquadramento como “empresa estatal dependente” bem como facilitar o processo de cisão, considerando que a parcela a ser cindida do patrimônio da Codern, relativa ao Porto de Maceió, já estaria segregada na subsidiária integral, inclusive os seus respectivos empregados, além de refletida nas demonstrações financeiras que forem publicadas por essa controlada, como afirmado na justificativa do projeto.

III – CONCLUSÃO DO VOTO

Ante o exposto, pelas Comissões de Integração Nacional e Desenvolvimento Regional, Viação e Transportes, Administração e Serviço Público, somos pela aprovação da matéria em seu mérito.

Pela Comissão de Finanças e Tributação – CFT votamos pela não implicação financeira ou orçamentária da matéria em aumento ou diminuição da receita e da despesa pública, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira ou orçamentária do Projeto de Lei nº 3.034, de 2024 e, no mérito, pela sua aprovação.

Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania - CCJC, somos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 3.034, de 2024.

Sala das Sessões, em de de 2024.

Deputado **DANIEL BARBOSA**

Relator

