



CÂMARA DOS DEPUTADOS

**REQUERIMENTO Nº , 2026**  
**(Dep. TADEU VENERI)**

Solicita ao Senhor **Tomé Franca, Ministro dos Portos e Aeroportos do Brasil**, informações e esclarecimentos acerca da assunção direta da execução da 1ª etapa do Píer T do Corredor Leste de Exportação do Porto de Paranaguá pela empresa BTG Commodities Sertrading, bem como se há autorização e fiscalização desse processo, tendo em vista o risco financeiro e econômico que se coloca e a potencial agressão aos princípios da legalidade, moralidade e impessoalidade, podendo configurar desvio de finalidade na aplicação de recursos públicos.

Senhor Presidente,

Nos termos dos artigos 115 e 116 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados e do art. 50 da Constituição Federal, requero que sejam solicitadas informações ao Excelentíssimo Senhor Tomé Franca, Ministro dos Portos e Aeroportos do Brasil, no sentido de esclarecer acerca da assunção direta da execução da 1ª etapa do Píer T do Corredor Leste de Exportação do Porto de Paranaguá pela empresa BTG Commodities Sertrading, bem como se há autorização e fiscalização desse processo, tendo em vista o risco financeiro e econômico que se coloca e a potencial agressão aos princípios da legalidade, moralidade e impessoalidade, podendo configurar desvio de finalidade na aplicação de recursos públicos, uma vez que os investimentos destinados à execução da obra já foram previstos em edital e objeto de compromissos assumidos pelos vencedores dos leilões das áreas PAR14, PAR15 e PAR25, por meio de aportes vinculados a conta bancária específica da APPA, cabendo a esta proceder a formalização do processo para a execução da obra de forma transparente, obedecendo aos princípios da administração pública.





## JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de possível repasse de R\$ 1,2 bilhão para o BTG Commodities Sertrading, que pertence ao banco BTG Pactual, executar a primeira etapa da obra do Píer T no Porto de Paranaguá.

O BTG Commodities venceu o leilão para administrar o PAR14, terminal que funcionará após a construção do Píer T no Corex, o Corredor Leste de Exportação do Porto de Paranaguá. A Cargill Brasil Participações vai administrar o terminal PAR15 e o Consórcio ALDC o PAR 25.

A previsão era que a obra para a construção do píer seria licitada pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), com prazo de sete anos de conclusão. O leilão previa um rateio para a obra: o administrador do PAR14 faria um aporte de R\$ 477 milhões; do PAR15, de R\$ 311 milhões; e do PAR25, de R\$ 331,6 milhões. A APPA entraria com outros R\$ 84,4 milhões.

Após o leilão, o BTG Commodities Sertrading apresentou à APPA uma proposta para assumir a execução da obra de forma antecipada. Em contrapartida, a arrendatária poderá ter exclusividade de uso em um dos dois novos berços de atracação do Píer T pelo período de antecipação da obra, mais quatro anos.

Consultada, a Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Portuária e Ferroviária (AudPortoFerrovia) do TCU emitiu um parecer em que diz não haver impedimentos para o acordo. O órgão fez uma série de recomendações à APPA:

- Avaliação técnica do projeto elaborado pelo BTG Commodities do respectivo orçamento previamente à celebração do aditivo;





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

- Monitoramento de filas de atracação e ocupação dos berços do Corex para constatar possíveis alterações significativas nos parâmetros monitorados com correlação à exclusividade;
- Que as partes negociem e definam um intervalo de variação de demanda a partir do qual a autoridade portuária possa solicitar o reequilíbrio, garantindo maior segurança jurídica quando for realizado o estudo de demanda ao término do período de exclusividade;
- Que, nas próximas situações em que for adotada a execução indireta de investimento obrigatório em área comum do porto, a exemplo da segunda etapa de obras do Píer T, a APPA realize consulta pública entre os arrendatários para a seleção do interessado, em observância ao princípio da isonomia.

Entretanto, nos documentos anexados não houve explicação explícitas das contrapartidas econômicas e operacionais associadas à assunção da obra pela empresa BTG PACTUAL COMMODITIES SERTRADING, limitando-se a destacar supostos ganhos de eficiência e antecipação de investimentos.

Contudo, segundo informações, a proposta formulada pela empresa privada estaria condicionada à concessão de contrapartidas relevantes, que não foram mencionadas, notadamente: (i) direito de exclusividade e/ou preferência na atracação de embarcações no novo berço; (ii) reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de arrendamento, em virtude da execução da obra; e (iii) reequilíbrio adicional em razão das obras do Píer Oeste, também sob responsabilidade da APPA.

O que se vislumbra, portanto, é um cenário em que uma empresa privada, sem processo licitatório, poderá se apropriar de valores públicos aportados para a execução de obra coletiva, em troca da assunção de risco contratual que, originalmente, é da





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

própria Administração, e que já conta com os recursos reservados para tanto.

Nesse contexto, a modelagem apresentada, ao transferir integralmente ao arrendatário a execução da obra sem licitação, não apenas altera a matriz de riscos originalmente atribuída ao poder concedente, como também transfere ao particular o benefício econômico do desconto que, via de regra, seria apropriado pela Administração Pública em um procedimento competitivo, além do lucro inerente à execução do projeto. Tal circunstância evidencia a existência de risco concreto e mensurável de dano ao erário, decorrente da perda de economicidade associada à supressão da licitação.

De acordo com o próprio edital de arrendamento aprovado pelo TCU, a construção do novo COREX Leste e da primeira etapa do Píer T deveria ser financiada com valores provenientes dos lances vencedores dos leilões, somados a um complemento da autoridade portuária. Os recursos estão vinculados e foram depositados com essa finalidade exclusiva.

Essa proposta potencialmente fere os princípios da legalidade, moralidade e impessoalidade, e pode configurar desvio de finalidade na aplicação de recursos públicos, uma vez que os investimentos destinados à execução da obra já foram previstos em edital e objeto de compromissos assumidos pelos vencedores dos leilões das áreas PAR14, PAR15 e PAR25, por meio de aportes vinculados a conta bancária específica da APPA.

Além do que, a tentativa de conferir à empresa proponente direitos de exclusividade ou preferência de uso da infraestrutura comum, bem como reequilíbrios econômico-financeiros associados à execução da obra, sem licitação, e com base em proposta unilateral, compromete frontalmente a isonomia entre os operadores portuários, distorce o ambiente concorrencial do porto organizado e





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

viola a finalidade pública que deve reger a gestão da infraestrutura portuária, podendo ensejar, inclusive, lesão ao erário e ao interesse público primário.

Essas lacunas motivaram a apresentação do presente pedido de informações na qual se demonstrou que a eventual aprovação da proposta poderá ensejar desvio de finalidade na aplicação de recursos públicos, violação à isonomia entre operadores portuários, burla ao dever de licitar e risco concreto de dano ao erário.

Por fim, gostaríamos de ter um posicionamento também da ANTAQ, sobre essa situação, tendo em vista que já oficiamos aquele órgão para que nos encaminhe as informações devidas.

Sala das Sessões, em 06 de abril de 2026.

**Tadeu Veneri**

Deputado Federal PT-PR

