



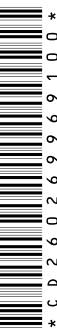
CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE
SOLICITAÇÃO DE INFORMAÇÃO AO TCU Nº , DE 2026
(Dep. TADEU VENERI)

Requer o envio de solicitação de informações ao Tribunal de Contas da União 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 arts. 70 e 71 da Constituição Federal; dos arts 32, XI, b e f, 60 e 61 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados; e dos arts. 231 a 233 do Regimento Interno do Tribunal de Contas da União, solicito a Vossa Excelência que seja encaminhado ao Tribunal de Contas da União pedido de informações 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, tendo em vista Ofício nº 866 /2025 -APPA, enviado ao TCU por parte da Autoridade Portuária e que deva ser objeto de fiscalização neste momento, bem como se há autorização e fiscalização desse processo, tendo em vista que ao analisar os pormenores da possível operação identifica-se 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,





CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

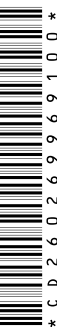
Trata-se de possível repasse de R\$ 1,2 bilhão para o BTG Commodities Sertrading, que pertence ao banco BTG Pactual, executar a primeira etapa da obra do Píer T no Porto de Paranaguá.

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





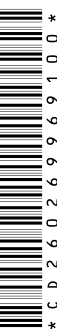
CÂMARA DOS DEPUTADOS

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;
- 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.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

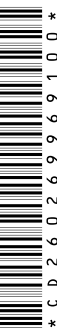
O que se vislumbra, portanto, é um cenário em que uma empresa privada, sem processo licitatório, poderá se apropriar de valores públicos aportados para a execução de obra coletiva, em troca da assunção de risco contratual que, originalmente, é da própria Administração, e que já conta com os recursos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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

Além disso, recebemos informações e cálculos que dizem respeito a operação que se, de fato, os dados forem os extraídos, há em tela uma situação em que deva ser considerado todos os pormenores.

Da leitura dos dados obtidos entendemos que é importante sanear as omissões constante no Ofício nº 866 /2025 -APPA, enviado ao TCU por parte da Autoridade Portuária e que deva ser objeto de fiscalização neste momento, sem prejuízo de necessidade de eventual análise por outra setorial da Agência.

No Ofício nº 866/2025-APPA, aquela autoridade Portuária somente explicita que a proposta envolve a execução direta da obra pela Arrendatária (BTG), com conclusão em prazo significativamente inferior ao originalmente previsto, caso fosse executada pela Autoridade Portuária, bem como a assunção de parcela de investimento que seria suportada pela própria Autoridade Portuária.

1. Cuidam os autos de acompanhamento da desestatização, por meio de arrendamento portuário, referente aos terminais denominados PAR14, PAR15 e PAR25

(...)

3. Constatou dos estudos e das minutas contratuais, a previsão de realização de investimentos na área comum do Porto de Paranaguá, referente à execução da 1ª etapa do Píer T, necessário para renovar o corredor de exportação e ampliar a oferta de berços de atracação, e, conseqüentemente, a capacidade de movimentação da safra de grãos pelo porto. Os custos da construção serão rateados entre os arrendatários citados e a Autoridade Portuária. Conforme previsto nos contratos firmados, a APPA é a responsável pela execução de forma direta ou indireta da obra, com o prazo de 7 anos desde a celebração dos contratos para conclusão.

4. Após o leilão e antes da celebração dos contratos, a Autoridade Portuária recebeu proposta de manifestação de interesse (PMI) para assunção e antecipação dos investimentos com a previsão para entrega da obra no prazo de 30 meses por uma das arrendatárias vencedoras do leilão, a BTG Commodities Sertrading. Em contrapartida, solicitou a exclusividade temporária de uso de um dos dois novos berços de atracação do Píer T, a serem construídos na 1ª etapa.

5. Após avanço das negociações entre a APPA e a arrendatária BTG Commodities, a respeito da antecipação dos investimentos, considerando: (i) a relevância do negócio para a ampliação da





CÂMARA DOS DEPUTADOS

capacidade de movimentação portuária de 25 milhões de toneladas/ano para 39 milhões de toneladas/ano no Corredor Leste de Exportação do Porto de Paranaguá; (ii) a necessidade de atualização da infraestrutura existente; (iii) a significativa materialidade da transação envolvida de R\$ 1,2 bilhão; e (iv) a relevância da alteração contratual na desestatização recém aprovada pelo TCU, a APPA optou por encaminhar nos presentes autos a proposta para avaliação em sede de controle prévio ao Tribunal, o que será objeto da presente instrução no que se segue.

(...)

18. O Píer T será interligado ao cais na posição do berço 212, que, em razão disso, deixará de existir. Na primeira etapa da obra, será construída a interligação ao cais, com a infraestrutura do píer necessária para os 4 novos berços, e a extensão oeste (a direita da figura) com 2 novos berços. Além disso, a primeira etapa inclui em seu escopo a nova superestrutura do Corredor Leste de Exportação, com as esteiras e equipamentos eletromecânicos da interligação cais ao píer desde os terminais do corredor de exportação e para a operação dos 2 novos berços. A figura seguinte apresenta a configuração do projeto em perspectiva.

Em síntese traz o Ofício nº 866/2025-APPA que a PMI do BTG apresenta uma antecipação da entrega da obra com a execução em 30 meses (2,5 anos) a contar da formalização do negócio, em detrimento do prazo inicial de 84 meses (7 anos);

Informa através do anexo, onde tem a Minuta de termo aditivo de Contrato, que a APPA já autoriza na minuta do termo aditivo que o recurso dos arrendatários decorrente da obrigação contratual em vez de entrar no caixa da APPA seja depositada diretamente no conta do BTG.

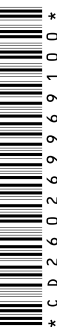
Tabela 1 – Rateio de responsabilidade dos arrendatários previsto para construção da 1ª Etapa do Píer T	
Contrato de Arrendamento/ Responsável	Valor do Aporte
Contrato 71/2025 (PAR 15)	R\$ 311.000.000,00
Contrato 70/2025 (PAR 25)	R\$ 331.600.000,00
Contrato 66/2025 (PAR 14)	R\$ 477.000.000,00
TOTAL DOS 03 ARRENDAMENTOS	R\$ 1.119.600.000,00

**PREÇO
PMI - BTG**

BASE 2026

Nesse cálculo é possível identificar os seguintes possíveis problemas:

- a) EXISTENCIA DE SUPERFATURAMENTO** - Há um superfaturamento no preço proposto pelo BTG, demonstrado





CÂMARA DOS DEPUTADOS

através da equalização do orçamento da execução da parte de MAR do arrendamento PAR09, orçamento apresentado e aprovado nos processos protocolado junto ao Ministério de Portos e Aeroportos, sob no 50020.000131/2026-74, pedido de enquadramento de projeto de investimento como prioritário, para fins de emissão de debêntures incentivadas, nos termos da Portaria no 419/2024 e do Decreto no 11.964/2024, no âmbito do Processo SEI no 50020.000131/2026-74 e na ANTAQ no Processo n° 50300.006353/2026-54 , este **valor é da ordem de R\$ 395.50 MILHÕES DE REAIS**





CÂMARA DOS DEPUTADOS



TUCUMANN ENGENHARIA E EMPREENDIMENTOS
Av. Três Marias, 868 – São Braz
CEP 82.310-000 – Curitiba/Pr
www.tucumann.com.br

Curitiba, 30 junho de 2025

REV 00

A
FTS Par
A/C Eng. Guilherme

Prezado Eng. Guilherme

Temos satisfação de submeter à apreciação de V.Sª. a nossa proposta de preço para execução dos serviços no PAR 09, será utilizada para armazenagem e movimentação portuária de cargas granéis, pelos tipos de navegação longo curso e cabotagem

1. Preço

O preço total de nossa proposta, de acordo com a planilha de quantidade e preços unitários em anexo é de **R\$ 1.147.524.992,80 (Um bilhão cento e quarenta e sete milhões quinhentos e vinte e quatro mil novecentos e noventa e dois reais e oitenta centavos).**



Data: jun/25
Revisão: 07

Item	Descrição	Preço Total
1	ATIVIDADES PRELIMINARES	103.999.272,47
2	PONTE DE ACESSO 1	22.589.118,35
3	PLATAFORMA TT-01 E PLATAFORMA TT-02 (BALANÇA DE FLUXO)	51.001.045,52
4	PONTE DE ACESSO 2	38.488.176,78
5	PLATAFORMA TT-03	9.993.412,11
6	PLATAFORMA 1	23.370.614,18
7	DOLFIN DE ATRACAÇÃO - DAT (X4)	27.521.768,69
8	PLATAFORMA 2 (2X)	22.014.299,93
9	PLATAFORMA 3	12.046.215,22
10	PLATAFORMA 4	16.440.383,13
11	PROVAS DE CARGA	1.897.615,00
12	JUNTAS DE EXPANSÃO E NEOPRENE	196.751,79
13	ACESSÓRIOS	19.485.648,11
14	SINALIZAÇÃO NÁUTICA	314.088,00
15	DRAGAGEM (NÃO APLICA)	-
16	DRENAGEM PLUVIAL	347.900,11
17	EDIFICAÇÕES	72.661,06
18	REDE DE PREVENÇÃO INCÊNDIO	2.113.550,50
20	EQUIPAMENTOS ELETROMECANICA - MAR	185.770.167,09
	SUBTOTAL - MAR	537.662.688,06

Apresentação: 10/04/2026 12:27:56.337 - CFFC

REQ n.85/2026



* C D 2 6 0 2 6 9 9 6 9 1 0 0 *



PBI PAR09 APROVADO APPA

II. Investimentos área comum ao Porto

- Construção da primeira fase do Píer “F” contemplando subestações e dois berços de atracação (F1 e F2) para atender a classe de navios Capesize de até 140 mil TPB até o 5º ano contratual;
- Aquisição de equipamentos para movimentação e embarque no berço F1 (berço interno, da primeira fase do Píer “F”), com capacidade nominal total de 4.000 t/h, com dimensões para atender embarcação de projeto tipo Capesize de até 140 mil TPB até o 7º ano contratual; e
- Estruturação da área de apoio logístico do Porto até o 3º ano contratual.

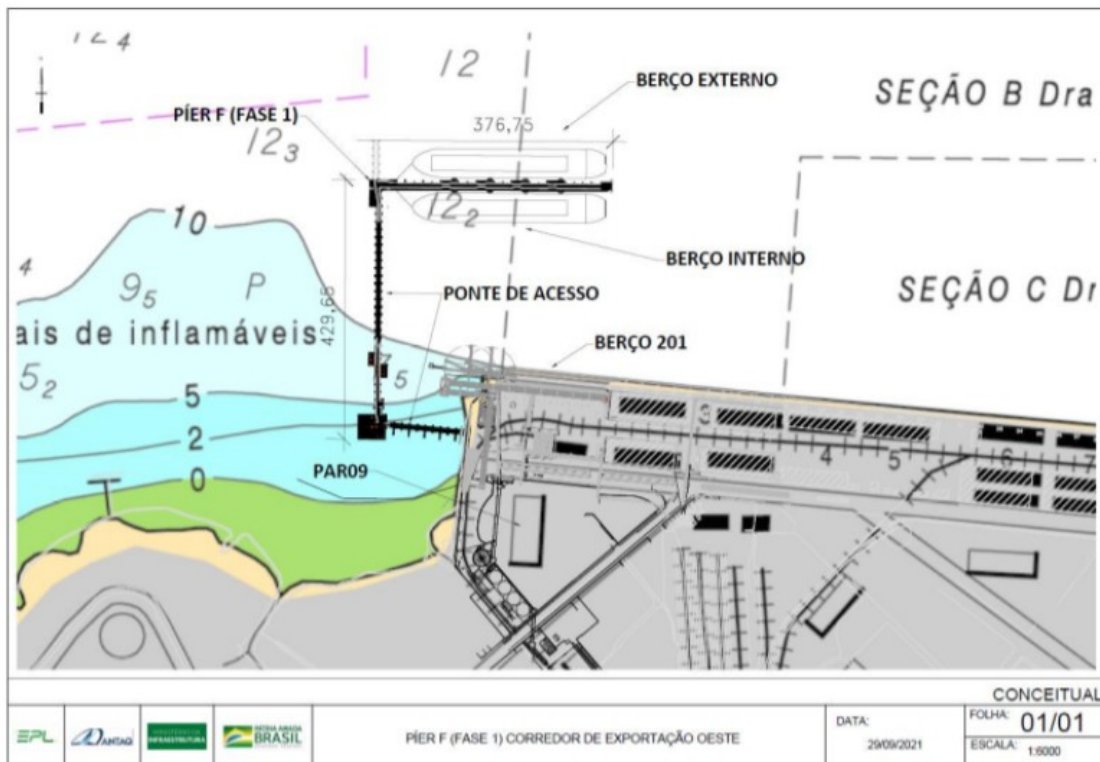


Figura 5 – Projeção do Píer F fase 1 – Carta Náutica n° 1822.
Fonte: Elaboração Própria.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Tabela 7 - Desempenho do sistema de carregamento de navios (Fonte: Autor).

DESCRIÇÃO	DADO
Capacidade média do navio	90.000,00 [ton]
Fluxo nominal de carregamento	4.000,00 [ton/hr]
Fluxo efetivo de carregamento	3.394,00 [ton/hr]
Quantidade de porões	8,00
Velocidade de deslocamento	16,00 [m/min]
Velocidade de elevação, incluindo aceleração	80,00 [m/min]
Velocidade de descida, incluindo aceleração	64,00 [m/min]

Não é permitido usar, copiar ou compartilhar este documento fora dos termos do contrato.

Inscrito ao protocolo 22.413.006-6 por: Bruna Pereira Veiga Nicolau em: 08/04/2025 09:48. A autenticidade deste documento pode ser validada no endereço: <https://www.eprotocolo.pr.gov.br/spiweb/validarDocumento> com o código: 4dfac83d646977ed2eb650b3c40010c5.

Apresentação: 10/04/2026 12:27:56.337 - CFFC

REQ n.85/2026

QUADRO COMPARATIVO ORÇAMENTOS EQUALIZADOS PRAR09 X PMI -BTG

AREA APPA	TIPO DA OBRA DE MAR	TIPO OBRA	PREÇO PÚBLICO DE CADA OBRA EM ORÇAMENTO DE POSSE DA ANTAQ/MPOR	PROCESSO PÚBLICO COM O VALOR DOS PREÇOS	FATOR DE EQUIPARAÇÃO	PREÇO PÚBLICO DO ACRESCIMO DOS EQUIPAMENTOS DOS BERÇOS DE 4000T/H PARA 8000T/H	PREÇO EQUIPARADO PAR09 /PAR14
PAR09- Q-PAR09 - OPERADORA PORTUÁRIA SPE S.A.	execução da 1ª etapa do Pier F,	2 novos berços do "Pier T" (4.000 Toneladas/hora) para cada berço	SUBTOTAL - MAR R\$ 537.66 MILHÕES	Ministério de Portos e Aeroportos, - 50020.000131/2026-74 ANTAQ 50300.006353/2026-54	EQUIPAMENTOS ELETROMECÂNICA - MAR ACRESCE 4000T/HPARA CADA BERÇO R\$ 185.770.000	R\$ 185.770.000	R\$ 723.43 MILHÕES
PAR14- BTG COMMODITIES SERTRADING	execução da 1ª etapa do Pier T,	2 novos berços do "Pier T" (8.000 Toneladas/hora) para cada berço	R\$ 1,119 BILHÕES	TCU PROCESSOS: 000.651/2025-7 E 004.071/2026-3	JÁ COM OS EQUIPAMENTO ELETROMECANICOS DE MAR PARA 8000T/F POR BERÇO	ZERO	R\$ 1,119. BILHÕES
SUPERFATURAMENTO DA PROPOSTA APROVADA PELA APPA -PAR14							R\$395.57 MILHÕES

A APPA JÁ AUTORIZA NA MINUTA DE TERMO ADITIVO O DEPOSITO DA OBRIGAÇÃO DOS ARRENDATARIOS DO PAR14,PAR15 e PAR25 DIRETAMENTE NA CONTA DO BTG





b) PREJUÍZO AO ERÁRIO DA APPA

O projeto licitado de implantação da 1ª etapa do Píer T, garantia aos novos e arrendatários e aos demais empresas interligadas ao COREX que haveria durante toda a construção dos berços, a não interrupção da oferta de 03 berços, já existentes, disponibilizados ao mercado de exportação via COREX Leste do porto de Paranaguá.

- A previsão editalícia é de incorporar ao CO COREX o berço 211, para isso é necessário pelo menos 24 meses, mas não ocorre a redução de 03 berços para 02 berços, como afirma EXAME TECNICO, porque neste cenário estabelecido no edital do PAR14.15 e 25 incorporam o berço 211 hoje de fertilizante para movimentação de granel vegetal interligado ao COREX, antes do início da obra da primeira fase do T, zerando o impacto da retirada do berço 212 de operação com as obras da 1ª etapa do Píer T.
- Evidentemente a correta aplicação do cronograma original do Edital do PAR14 inviabiliza a justificativa temporal da exclusividade como pagamento pela antecipação porque fica em apenas 01 ano de antecipação a proposta de antecipação do BTG.
-
-



Na Seção C - Engenharia a Página 5 de 18 diz :

Visando mitigar impactos relacionados a execução de obras da primeira etapa do píer T, o berço 212 será expandido em direção ao berço 211, em aproximadamente 35 metros, ação essa necessária, para resguardar o atendimento da demanda





CÂMARA DOS DEPUTADOS

destinada ao COREX, durante a execução de obras, mantendo a oferta de três berços de atracação.

Os investimentos para expansão do berço, assim como sua execução, não serão de responsabilidade do futuro arrendatário PAR14. A configuração atual do berço 212 será afetada pelo novo Píer T, tendo em vista que a projeção da nova ponte de acesso e transportadores, estão localizados em área de cais do berço 212, reduzindo a sua faixa de acostagem. O berço 212 expandido será utilizado provisoriamente durante as obras da primeira etapa do píer T, havendo um compartilhamento temporário com berço de fertilizante.

O EVTEA DA Licitação dos 03 arrendamentos, garante a existência de no mínimo 03 berços ao longo de todo o período de obra da primeira fase do T e a partir dela 04 berços disponibilizados a todos os terminais interligados ao COREX.





CÂMARA DOS DEPUTADOS



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA



Seção C – Engenharia

Arrendamento

PAR14

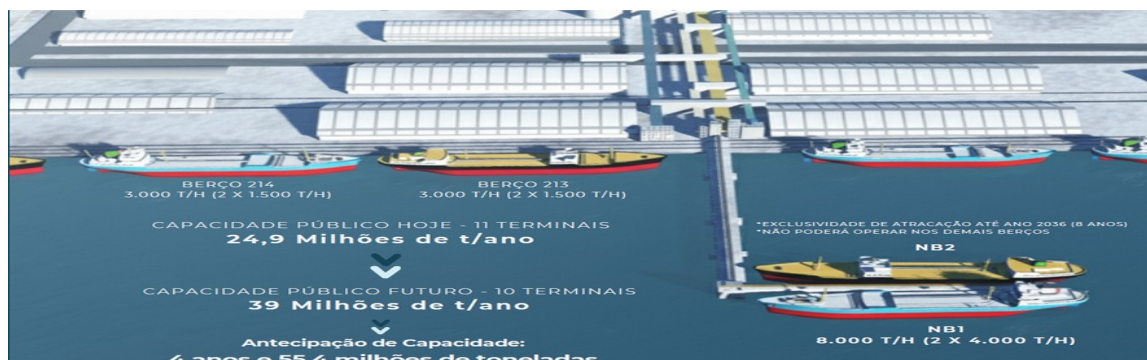
Unidade	Ano base	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	
	2022	2025	2026-2028	2029-2031	2032-2059	
Início do período						
Sistema de embarque						
GRANEIS VEGETAIS						
Número de berços	#	3	3	3	4	4
Ocupação do berço	%	85%	70%	70%	70%	70%
Percentual de tempo de berço alocado	%	16,8%	8,2%	19,8%	9%	16,1%
Prancha Média Geral	t/h	837	980	980	1.710	1.710
Capacidade anual	kt	3.150	1.470	3.600	3.600	6.800
Capacidade total anual do berço	kt	3.150	1.470	3.600	3.600	6.800
Sistema de armazenagem						
GRANEIS VEGETAIS						
Capacidade estática do Terminal	t	170.000	70.000	170.000	170.000	323.000
Giro do estoque / ano	#/ano	19	20,98	20,98	20,98	20,98
Capacidade anual	kt	3.150	1.470	3.600	3.600	6.800
Capacidade total anual de armazenagem	kt	3.150	1.470	3.600	3.600	6.800
Sistema de Recepção Terrestre						
Rodoviário						
Número de estações de descarregamento	unid.	8	3	6	6	6
Tempo de descarregamento por caminhão	min	11	11	11	11	11
Número de balanças rodoviárias	unid.	6	2	3	8	8
Tempo de recepção por caminhão	min	6	6	6	6	6
Horas de operação por dia	h	24	24	24	24	24
Carga por caminhão	t	32	32	32	32	32
Dias de trabalho por semana	dias	7	7	7	7	7
Taxa de ocupação de segurança	%	60%	60%	60%	60%	60%
Capacidade Recepção Rodoviária	kt	7.300	2.800	5.000	5.500	5.500
		TERMINAL	TERMINAL	TERMINAL	MOEGÃO	MOEGÃO
Número total de vagões nas moegas	unid.	3	1	3	9	9
Linhas férreas nas moegas	unid.	3	1	3	3	3
Número de vagões na composição	unid.	50	50	50	60	60
Carga por vagão	t	60	60	60	80,0	80,0
Tempo de descarregamento por vagão	Min	7	7	7	12	12
Velocidade de descarregamento nominal	t/h	540	540	540	3600	3600
Eficiência operacional no descarregamento por tulha	%	75%	75%	75%	75%	75%
Velocidade de descarregamento efetiva	t/h	405	405	405	2700	2700
Tempo total da locomotiva no terminal	h	3,9	13,8	3,9	5,3	5,3
Eficiência no atendimento sistema ferroviário	%	50%	50%	50%	100%	100%
Percentual de tempo de moega alocado	%	100%	100%	100%	7,6%	14,3%
Capacidade Recepção Ferroviária	kt	3.400	1.000	3.400	1.801	3.400
Capacidade total anual de Recepção	kt	10.700	3.800	8.400	7.301	8.900

Notas

1

2

No EXAME TECNICO do TCU diz:



Apresentação: 10/04/2026 12:27:56.337 - CFFC

REQ n.85/2026





CÂMARA DOS DEPUTADOS

86. Em outras palavras, a oferta de movimentação irá crescer em um salto com a entrada em operação da 1ª etapa do Píer T, pois os dois novos berços incrementam a capacidade de movimentação em 16.000 toneladas/hora, frente ao máximo de 9.000 toneladas/hora atuais, enquanto a demanda cresce gradualmente conforme uma curva de crescimento que é mais ou menos acentuada, a depender das condições de mercado. Assim, há o risco de a demanda crescer em um ritmo lento, o que trará menor retorno ao proponente; por outro lado, se a demanda crescer em um ritmo mais acentuado, haverá maior retorno e de forma mais rápida.

87. Registre-se que, desde o início da obra, um dos berços atuais será desativado, reduzindo a capacidade de movimentação no Corex Leste para 6.000 toneladas/hora, ao passo que ao concluir a 1ª Etapa, a capacidade será adicionada de 16.000 t/h, somadas as 6.000 t/h existente, totalizando 22.000 t/h. Com a exclusividade temporária, o terminal BTG irá utilizar a parcela de 8.000 t/h, ficando excluído do uso compartilhado dos demais 14.000 t/h do pool de embarque, conforme estabelecem as cláusulas seguintes da minuta de aditivo (peça 134, p. 4-5):

Como vemos a proposta antecipação desativará um berço sem ter tido o tempo necessário para execução para a inclusão do berço 211 no COREX, causando um decréscimo por 02 anos e meio de 9000t/hora capacidade de embarque para 6000t/h na prática reduzindo 5.8 milhões de toneladas por ano na movimentação do COREX LESTE pelo 30 meses (2,5 anos) de prazo das obras.

Esta não consideração de que 30 meses, proposta do BTG, de prazo para execução da obra sem esperar o ajuste do berço 211 de movimentados de fertilizante para movimentador de granel vegetal interligado ao COREX, representará condenar o produtor paranaense a perder 33% da sua capacidade de exportação de graneis pelo COREX de Paranaguá, com acréscimo de custo Brasil, perda de competitividade entre portos e redução de aceitação pela APPA por estes longos 30 meses.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

PREJUÍZO TARIFARIO APPA PARALIZAÇÃO DE 30 MESES - BERÇO

Seguindo, vemos que o TCU admite que a exclusividade leva o novo berço de 8 milhões de toneladas/ano de capacidade de exportação através dos navios nela atracados, sem quantificar qual o efeito desta ociosidade sobre o ativo público e a receita da APPA, que terá a redução da movimentação e receita do BERÇO 212.

5.8 MILHOES/ANO X 2,5 ANOS (30MESES X Rr\$ 4,75/T = **R\$ 68,875/MILHOES**

Custo de capital não considerado

PREJUÍZO OPERADORES PORTUARIOS INTERLIGADOS

Diante da realidade da paralização por 30 meses de 1/3 da capacidade movimentação do COREX com a antecipação da paralização do Berço 2012, se a media de receita líquida por tonelada movimentada obtida pelos terminais interligados é de R\$ 25,00 e a movimentação do berço 212 é de 5,8 milhões de toneladas ano temos o prejuízo de acordo com o acional.

5.8 MILHOES/ANO X 2,5 ANOS (30MESES X Rr\$ 25,0T = **R\$ 362,5/MILHOES**

EXAME TÉCNICO, em razão da falta da informação, acaba por sempre mitigando os efeitos com opiniões sem demonstrações numéricas que balizassem de forma robusta ou mínima esta mitigações expressas e sustentadas em meras opiniões.

PREJUÍZO COM A OCIOSIDADE DO NOVO BERÇO EXCLUSIVO

Nesta conta se expressa que o BTG somente tem capacidade de movimentar 5,5 milhões de toneladas /ano, deixando ocioso 2,2 milhões de toneladas que não poderão ser usadas em razão de ser exclusivo para uso do BTG que tem e pequena capacidade estática em seus armazéns, mesmo sentido um giro muito maior que o previsto na licitação para o giro destes armazéns, previsto para 20.89 vezes (para berço compartilhado) acrescido para 34 vezes (berço exclusivo)





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Custo da ociosidade do PAR14 , gerada pela sua limitação de capacidade estática, podendo movimentar até 5.5 milhões t/ano e o berço exclusivizado ao PAR14 tem capacidade nominal de 8,0 milhões t/ano levando a ociosidade operacional de 2,2 milhões de toneladas por 4 anos que totaliza R\$ 252,75 milhões

Apresentação: 10/04/2026 12:27:56.337 - CFFC

REQ n.85/2026

ITEM	VALOR INCIDENTE	TONELAGEM OCIOSA	PERÍODO	TOTAL MILHÕES
Custo de capital	R\$ 204 milhões	-----	Todos os 8 anos	R\$ 204,00
variável contatual	R\$ 0,79/t	2.200 milhões	04 anos	R\$ 6,95
Tarifa portuária I e III	R\$4,75/t	2.200 milhões	04 anos	R\$ 41,8
Total Geral				R\$ 252,75

A planilha abaixo apresenta o racional que calculou o custo de capital desta ociosidade gerada pela exclusividade ao APPA , considerado que APPA é que injeta o valor a ser aplicado na obra da 1ª etapa do Píer T

ITENS	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11
OCIOSIDADE	ZERO	ZERO	METADE 31,70 VA A	31,70 VA	31,70 VA	31,70 VA	31,70 VA	ZERO	ZERO	ZERO	ZERO
CAPACIDADE ESTÁTICA	OBRAS	OBRAS	MEIO EM OBRAS	170K	170K	170K	170K	323K	323K	323K	323K
GIRO	OBRAS	OBRAS	MEIO EM OBRAS	34	34	34	34	34	34	34	34
CAPACIDADE DINÂMICA	OBRAS	OBRAS	MEIO EM OBRAS	5.500K	5.500K	5.500K	5.500K	11.000K	11.000K	11.000K	11.000K
CAPACIDADE DO BERÇO INTERNO	OBRAS	OBRAS	MEIO EM OBRAS	8000K	8000K	8000K	8000K	8000K	8000K	8000K	8000K
OCIOSIDADE TONELADAS	ZERO	ZERO	4000K 1100K	2200K	2200K	2200K	2200K	ZERO	ZERO	ZERO	ZERO
CAPITAL OCIOSO (KK)	ZERO	ZERO	82,77	165,55	165,55	165,55	165,55	ZERO	ZERO	ZERO	ZERO
CUSTO DE OCIOSIDADE (KK)	ZERO	ZERO	22,76	45,52	45,52	45,52	45,52	ZERO	ZERO	ZERO	ZERO
TOTAL CUSTO OCIOSIDADE DO ATIVO PÚBLICO (KK)	ZERO	ZERO	22,76	68,28	113,8	159,32	204,84	MONTANTE +	MONTANTE +	MONTANTE +	MONTANTE +
								JURO	JURO	JURO	JURO

VALOR DO ATIVO PÚBLICO - BERÇO INTERNO =R\$ 1.204.kk/2
=602KK

CAPACIDADE MÁXIMA DE MOVIMENTAÇÃO EM FUNÇÃO DA CAPACIDADE ESTÁTICA DO TERMINAL (LIMITE)

CAPACIDADE ESTÁTICA DO PAR14 - OCIOSIDADE DO ATIVO PÚBLICO =2200/8000= 27,50%





CÂMARA DOS DEPUTADOS

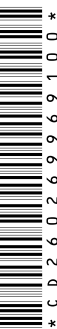
ANO 01 A ANO 7 = 170.000 TONELADAS

ANO 8 A ANO 11 = 323.000 TONELADAS

Apesar desta ociosidade temos que o BTG tem larga margem de receita compensatória

GANHO DO BTG E CRONOGRAMA DE DESENCAIXE

- Acréscimo de giro dá ao BTG, no período de 2029 até 2036 , quando incidira a exclusividade sobre a o giro de armazenagem e a receita do terminal BTG , estava programado no EVTEA do PAR14 a movimentação de 22.738 toneladas no período, sendo que com o acréscimo da ordem de 69 % da tonelage movimentada e por consequência da receita auferida pelo arrendatário BTG no período de 8 anos passamos a ter 15.461 de toneladas movimentadas a mais, admitida como margem R\$ 25,00 / tonelada, significa um ganho econômico a maior da ordem de e **R\$ 386.54 milhões** de reais a mais no período estabelecido , o que praticamente zera o custo financeiro do da antecipação proposta .
- Antecipação de 8 anos com exclusividade ou 96 meses e 54 a de antecipação de movimentação, porem com giro acrescido em 69% a mais de movimentação e também receita liquida, respectivamente 15.461 de toneladas movimentadas a mais e admitida como margem R\$ 25,00 / tonelada(valor de mercado) uma receita liquida marginal de R\$ 386.54 milhões de reais no período de 2028 até 2036.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

REQ.n.85/2026
Aprovação: 12:27:56.337 - CFEC

Ano 0/2026 -12m	Ano1/2027 -24m	Ano2/2028 -30m	Ano/2018-36m	Ano3/2029 -42m	Ano4/2030 -54m	Ano5/2031 -66m	Ano6/2032 -78m	Ano7/2033 -84m
Entrada ordinária	Entrada ordinária	Entrada ordinária	Entrada ordinária	Entrada ordinária	Entrada ordinária	Saída obra 40%	Saída obra 40%	Saída obra 20%
20% de todos 218.560.000	20% de todos 218.560.000	20% de todos 218.560.000	-----	20% de todos 218.560.000	20% de todos 218.560.000	zero	zero	zero
INCLUI BTG 95.400.000	INCLUI BTG 95.400.000	INCLUI BTG 95.400.000	-----	95.400.000	95.400.000	zero	zero	zero
DISPENDIO DO ADIANTAMENTO PARA OBRA	DISPENDIO DO ADIANTAMENTO PARA OBRA	DISPENDIO DO ADIANTAMENTO PARA OBRA	DISPENDIO DO ADIANTAMENTO PARA OBRA	DISPENDIO DO ADIANTAMENTO PARA OBRA	DISPENDIO DO ADIANTAMENTO PARA OBRA	DISPENDIO DO ADIANTAMENTO PARA OBRA	DISPENDIO DO ADIANTAMENTO PARA OBRA	DISPENDIO DO ADIANTAMENTO PARA OBRA
40% DE TODOS	40% DE TODOS	20% DE TODOS -(+84kK)	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Cc BTG	Cc BTG	Cc BTG	Cc BTG	Cc BTG	Cc BTG	Cc BTG	Cc BTG	Cc BTG
Negativo -20% da contribuição obrigatória	Negativo -20% da contribuição obrigatória	Negativo - (+84kK)	-----	+218.560.000 + operação	+218.560.000 + operação	+ operação	+ operação	+ operação
218.560.000	218.560.000	84.000.000	-----	-----	-----	-----	-----	-----
- 218.560.000	-437.120.000	- 521.120.000		-302.560.000 + JURO	+84.000.000 +JURO	+84.000.000 + JURO	84.000.000 -JURO	+84.000.000 - JURO

CUSTOS ASSOCIADOS À ANTECIPAÇÃO DO INVESTIMENTO

Assunção da responsabilidade pela execução da obra na área comum do porto organizado pela arrendatária e dos riscos de engenharia inerentes ao projeto, sendo que faz parte da negociação o pleno exercício pela APPA da fiscalização do projeto e obra quanto ao atendimento dos requisitos para a operação do porto;

Vedação ao reequilíbrio contratual em caso de subestimativa inicial da estimativa de custos da obra, enquanto se o projeto demandar menos recursos do que previsto, superestimativa do valor inicial, a APPA poderá solicitar reequilíbrio para reaver a diferença;

Dispensa da antecipação das parcelas dos demais arrendatários que seguirá fluxo previsto no contrato de pagamento de 5 parcelas anuais;

Assunção e antecipação do valor de aporte previsto para a APPA, a princípio, R\$ 84,4 milhões na data base do contrato, EMBORA ISSO NÃO VENHA A SIGNIFICAR QUE SE ESTA descaracterizando a realização de aporte da empresa pública em obra executada por





CÂMARA DOS DEPUTADOS

arrendatário; VISTO QUE MAIS DE R\$ 1.119 BILHOES DO CAIXA DA APPA FOI DIRECIONADA OPARA A CONTA DO BTG.

O DEPÓSITO NA CONTA DO BTG SE CARACTERIZA COMO UMA ANTECIPAÇÃO DE PAGAMENTO DO PODER PUBLICO POR SERVIÇO NÃO PRESTADO.

Na legislação e regras de controle brasileira, de forma muito robusta, não será permitido o pagamento antecipado de execução de obras, exemplo ORIENTAÇÃO NORMATIVA AGU que diz :

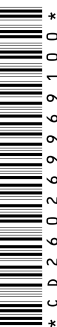
Orientação Normativa AGU nº 37

A antecipação de pagamento somente deve ser admitida em situações excepcionais, devidamente justificada pela administração, demonstrando-se a existência de interesse público, observados os seguintes critérios: 1) represente condição sem a qual não seja possível obter o bem ou assegurar a prestação do serviço, ou propicie sensível economia de recursos; 2) existência de previsão no edital de licitação ou nos instrumentos formais de contratação direta; e 3) adoção de indispensáveis garantias, como as do art. 56 da Lei nº 8.666/93, ou cautelas, como por exemplo a previsão de devolução do valor antecipado caso não executado o objeto, a comprovação de execução de parte ou etapa do objeto e a emissão de título de crédito pelo contratado, entre outras.

c) PREJUÍZO AO NÃO LICITAR

DA FUGA DE LICITAÇÃO OU CHAMAMENTO PÚBLICO

- A OBRA está orçada pela APPA em R\$1,119 bilhões dinheiro da obrigação da licitação paga em 035 parcelas para APPA pelos vencedores dos 03 leilões mais R\$80 milhões de reais, que seriam aportados do cofre da APPA de fonte diferente da própria licitação;
- Este aporte da APPA representa apenas 7,15 % do preço total, que de acordo com os descontos de preços orçados pela APPA para licitações recentes de grande porte, no caso do edital para concessão do Consórcio Canal Galheta Dragagem (CCGD) onde a empresa que venceu o leilão apresentou como





CÂMARA DOS DEPUTADOS

proposta o valor de desconto de 12,63% na taxa Inframar, que embarcações pagam para acessar os portos.

- Como vemos desconto nas licitações de grande porte de infraestrutura na APPA, são muito maior do que os 7,15%, esta doação por si só não cobre o desconto que historicamente a APPA obtém em licitação deste porte montante que sem licitação ira sair dos cofres públicos sob a forma de reequilíbrio contratual em favor do arrendatário que propôs a efetuar a execução da 1ª etapa do Píer T, .

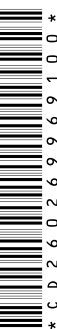
PREÇO INFLADO

- O fato novo que podemos noticiar é que a empresa que orçou a obra de mar (berço off shore), idêntica a primeira fase do T do COREX que o BTG busca pegar dos cofres da APPA sem licitação R\$1,119 bilhões pediu em documento publico endereçado a ANTAQ, o preço para a primeira fase do F estava atualizado e montava em R\$ **724 milhões de reais** quando feita a equivalência de escopo com a primeira fase do T, obra insistentemente solicitada a transferência de R\$1,119 bilhões de reais do cofre da APPA para o do arrendatário privado para fazer o serviço orçado no caso do arrendamento PAR09, com orçamento de empresa do ramo TOTALIZANDO por R\$ 724 milhões de reais ou 54, 55% a menor.

d) ANTECIPAÇÃO APENAS DE 12 MESES E NÃO 54 MESES

- i. A manifestação de interesse (PMI) para assunção e antecipação dos investimentos com a previsão para entrega da obra no prazo de 30 meses por uma das arrendatárias vencedoras do leilão, a BTG Commodities Sertrading;
- ii. Em contrapartida, solicitou a **exclusividade temporária de uso de um dos dois novos berços de atracação do Píer T**, a serem construídos na 1ª etapa, por 8 anos após o termino da obra prevista a sEr executada em 84 meses e realizada sem adaptação do berço 211 para granel de exportação, em 30 meses em tese antecipando em 54 meses o inicio do funcionamento da obra de construção da primeira fase do píer T;
- iii. E ainda iria a fazer uma doação para cobrir a parte da APPA no custeio da obra no montante de R\$84,4 milhoões;

Porem no oficio enviado pela APPA ao TCU que esta antecipação em tonelagem movimentada representa apenas 12 meses de





CÂMARA DOS DEPUTADOS

antecipação como resultado final para outros arrendatários e 96 meses de exclusividade arrendatário PAR14.

Os arrendatários terão antecipados 54 meses de 8000 t/h de capacidade de berço externo da primeira fase do T , porem a partir da data de 2032 onde eles passariam a ter 22.000 t/h , terão apenas 14.000 t/h porque a diferença de 8000 t/ h estará com o PAR14 exclusivamente ate 2036 , logo são 04 anos onde ele devolve o acréscimo que que recebeu nos 54 meses , tornando o valor em capacidade de berço adiantada reduzida a 12 meses.

RESUMO RECOMENDAÇÕES DO SETOR TECNICO TCU

b) recomendar à Administração Portuária de Paranaguá e Antonina que, com fundamento no art. 11 da Resolução-TCU 315/2020:

i) elabore avaliação técnica do projeto elaborado pela BTG Commodities Sertrading e do respectivo orçamento previamente à celebração do aditivo, e caso a avaliação indique a necessidade, promova os ajustes pertinentes nos termos do acordo;

ii) a partir da celebração do negócio proposto, a APPA mantenha preciso monitoramento da situação:

a) das filas de atracação,

b) da ocupação dos berços do Corex Leste e

c) de alterações da participação no mercado dos terminais do Corex Leste, a partir da entrada em operação dos novos berços da 1ª etapa do Píer T, para que, caso constatadas alterações significativas nos parâmetros monitorados com correlação com a exclusividade ou mediante fundamentada provocação dos demais terminais, a APPA tenha dados e subsídios para justificar a tomada de decisão sobre a adoção de medida mitigadora de construção da 2ª etapa do Píer T;

iii) mediante ajuste do item 5.4 da minuta do acordo, as partes negociem e definam precisamente, considerando as potencialidades do negócio, um intervalo de variação de demanda a partir do qual a autoridade portuária possa





CÂMARA DOS DEPUTADOS

solicitar o reequilíbrio, garantindo maior segurança jurídica quando for realizado o estudo de demanda ao término do período de exclusividade;

iv) nas próximas situações em que for adotada a execução indireta de algum investimento obrigatório em área comum do porto, a exemplo da 2ª Etapa do Píer T, realize consulta pública entre todos os arrendatários locais para a seleção do interessado, em observância ao princípio da isonomia.

Em que pese 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;

A APPA como já fez com as recomendações do TCU , no Leilão PAR09 . Republicação do Edital de Leilão nº 002/2022 - APPA sem observância das recomendações exaradas pelo Tribunal de Contas da União no **Acórdão nº 402/2023 - TCU** - Plenário proferido no âmbito da Denúncia TC 002.574/2023-3.

E mesmo que o fizesse nada impediria de aceitar o preço de construção do BTG, dentro de uma intangível VANTAJOSIDADE no estilo BANCO MASTER x BRB

QUADRO SINTÉTICO DE NÃO VANTAJOSIDADE DA PMI BTG

VANTAJOSIDADE X PREJUÍZOS DA PMI-BTG

A proposta do BTG, vencedor do arrendamento da área do PAR 14, submetida pela APPA ao TCU, ela altera substancialmente a modelagem aprovada por aquele órgão de controle ao introduzir elementos não deliberados no processo de desestatização, especialmente quanto à exclusividade de uso de infraestrutura comum e à recomposição econômico-financeira da obra, comprometendo a isonomia entre os operadores portuários e gerando risco concreto de antieconomicidade ao afastar procedimento competitivo apto a assegurar maior desconto e melhor





CÂMARA DOS DEPUTADOS

aproveitamento dos recursos públicos já vinculados à execução do Píer T.

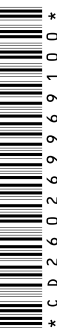
Exame da vantajosidade da proposta para as partes envolvidas

Vantagens para APPA - prejuízo de R\$ 1,220 bilhões descrito da seguinte forma ;

1. superfaturamento é da ordem de R\$ 395.50MILHÕES DE REAIS
2. Embora o EXAME TECNICO do TCU tenha aceitado o orçamento da obra como sendo acima de R\$ 1 Bilhão de reais , item 82 ,além de considerar que o orçamento atualizado mostrou-se aderente ao estimado na fase de estudos dos arrendamentos, item 74 .

82. Ainda que a APPA estivesse preparada para arcar com a despesa financeira de antecipação da obra, a rigidez do processo de contratação de obra pública não é condizente com os prazos da proposta apresentada de 30 meses para a conclusão, pois seu valor é superior a R\$ 1 bilhão e caracteriza-se pela notória complexidade, visto que envolve obra civil do Píer T e toda a eletromecânica da renovação do Corex Leste. Portanto, sob esse aspecto de prazo de conclusão e da realização de complexa licitação, a solução de execução indireta trará mais benefícios do que sua execução pela própria Autoridade Portuária.

No EXAME TECNICO está afirmado que o terminal da BTG possa obter um desconto na execução do projeto junto ao mercado, os possíveis ganhos são limitados, pois a realização da obra a um valor inferior ao orçado gera um reequilíbrio a favor da Administração. Inquestionável fragilidade de controle, principalmente sendo o BTG um conglomerado financeiro, onde há inúmeras operações denominadas colaterais que podem ser adotadas na contratação por um valor de obra, mas com a obrigatoriedade de celebração de operações colaterais entre a construtora e o banco do grupo a juros reduzidos e prazo de resgate dilatado, com isso obtendo uma redução indireta do valor da obra , o que na pratica não acionaria o gatilho do reequilíbrio a favor da Administração.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

74. Segundo informado em reunião presencial com a equipe da AudPortoFerrovia, o projeto encontra-se em nível de projeto básico e o orçamento atualizado mostrou-se aderente ao estimado na fase de estudos dos arrendamentos. Portanto, dado o estado de maturidade atual do projeto para a celebração do aditivo, mostra-se viável tecer, como forma de aprimoramento do registro e do controle da negociação, a recomendação para que a APPA elabore avaliação técnica do projeto e do orçamento previamente à celebração do aditivo, e caso a avaliação indique a necessidade, promova os ajustes pertinentes nos termos do aditivo.

2. Prejuízo tarifário da APPA

5.8 MILHOES/ANO X 2,5 ANOS (30MESES X Rr\$ 4,75/T =R\$ 68,875/MILHOES

PREJUIZO COM A OCIOSIDADE DO NOVO BERÇO EXCLUSIVO

Entre os custos de 2,200.000 t/ano gerados pelos 4 anos de exclusividade montam um prejuízo de R\$ 252,75 milhões.

PREJUIZO AO NÃO LICITAR

A opção de não buscar no mercado o melhor negocio e o melhor preço gera potencialmente um prejuízo de R\$141, 32 milhões.

Vantagens para Usuários - prejuízo de redução por 30 meses de 5,8 milhões de toneladas por ano pela não preparação do berço 211 para suprir a paralização do berço 212, gerando demoragem dos navios, acréscimo do frete marítimo para operação no COREX, desvio de carga para outros portos REDUÇÃO DE MOVIMENTAÇÃO DE 14,5 MILHÕES DE TONELADAS A MENOS SERÃO MOVIMENTADAS PELO COREX EM COMO EFEITO DA PROPOSTA QUE APPA E O BTG ESTÃO PRETENDENDO.

Vantagens para contratos de interligados ao COREX - prejuízo pela perda de movimentação por 30 meses de 5,8 milhões de toneladas por ano, totalizando perda de receita líquida de R\$ 362,5/MILHOES, concorrência assimétrica como BTG, antecipação em tonelage movimentada de apenas 12 meses e não 54 meses como explanado de forma omissa pela APPA ao TCU.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

5.8 MILHOES/ANO X 2,5 ANOS(30MESES X Rr\$ 25,0 =R\$ 362,5/MILHOES

Vantagem do BTG

Custo financeiro de antecipação de recurso, diante das entradas programadas pelo Edital dos Leilões de novos arrendamentos do COREX LESTE, o impacto financeiro negativo ao Terminal BTG que com a execução antecipada da obra e doação do valor de responsabilidade da APPA teria um custo somado aos juros do período da ordem de R\$ 340 milhões, embora é cabível reduzir a parcela de R\$ 84,4 milhões.

Ganho por aumento do giro de passa a ter 15.461 de toneladas movimentadas a mais, admitida como margem R\$ 25,00 / tonelada, significa um ganho econômico a maior da ordem de e R\$ 386.54 milhões.

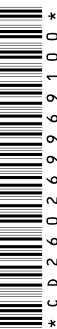
Ganho de capacidade de captura de carga em razão de deter exclusividade do berço interno do T.

Quanto ao exame da viabilidade jurídica e da minuta de aditivo ao contrato de arrendamento do PAR14 decorrente da proposta voltada à antecipação da execução da obra por arrendatária interessada, com alteração relevante:

- a) da forma de execução,
- b) do cronograma originalmente projetado,
- c) da distribuição de riscos e
- d) da lógica de fruição da infraestrutura resultante.

Mesmo entendendo análise regulatória da PMI do BTG , exige processo próprio, com delimitação precisa do objeto, explicitação das intervenções pretendidas, apresentação da modelagem contratual e operacional, demonstração da alocação de riscos, indicação das contrapartidas envolvidas e instrução documental suficiente para permitir a adequada formação de juízo administrativa.

Entendemos também que a omissão de informação por parte da APPA no Ofício n° 866 /2025 -APPA, enviado ao TCU por parte da Autoridade Portuária, onde solicita análise da PMI do BTG , não relaciona fatos e condições que indicariam que se aprovada





CÂMARA DOS DEPUTADOS

proposta, isto implicaria modificação substancial do regime contratual originalmente estabelecido, com potencial concessão de vantagens operacionais e econômicas indevidas à arrendatária, notadamente em relação a eventuais direitos de preferência de uso da infraestrutura e reequilíbrios econômico-financeiros, em afronta aos princípios da isonomia e da livre concorrência.

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. Por isso, busca-se auxílio para sanar as dúvidas existentes diante do cenário apresentado.

Sala das Sessões, em 06 de abril de 2026.

Tadeu Veneri

Deputado Federal PT-PR

