



**PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA**

**Secretaria de Portos**

**Departamento de Gestão Corporativa**

SCN Quadra 4, Bloco "B", Pétala C, Sala 1403, Ed. Varig CEP: 70.710-500

Telefone: 61 3411-3705/3723

Ofício nº **355** /2015/SEP/PR

Brasília, 27 de fevereiro de 2015.

Ao Senhor

**DAVI FERREIRA GOMES BARRETO**

Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Portuária, Hídrica e Ferrovia  
(SeinfraHidroFerrovia)

Tribunal de Contas da União

SAFS Qd. 4 - Lote 1 – Anexo II – Sala 250

CEP: 70042-900 – Brasília/DF

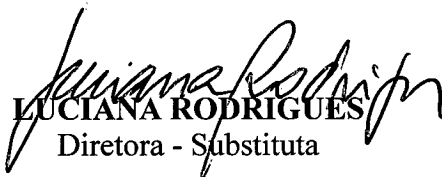
E-mail: seinfrahidroferrovia@tcu.gov.br

Assunto: **Ofício nº 006 – TCU/ SeinfraHidroFerrovia, de 22.01.2015 (TC 032.951/2014-0).**

Senhor Secretário,

1. Ao cumprimentá-lo e em atenção ao Ofício supracitado, encaminho cópia do Despacho nº 57/DOUP/SPP/SEP/PR, de 20.02.2015
2. Colocamo-nos à disposição para os esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,

  
**LUCIANA RODRIGUES**  
Diretora - Substituta



Processo nº 00045.004007/2014-98 (107)



**Secretaria de Portos**  
Secretaria de Políticas Portuárias  
Departamento de Outorgas Portuárias

Despacho nº 57/2015/DOUP/SPP/SEP/PR

Brasília, 20 de fevereiro de 2015.

Ao: Secretário de Políticas Portuárias

Assunto: Ofício nº 0006/2015-TCU/SeinfraHidroFerrovia - TC 032.951/2014-0  
Processo nº 00045.004007/2014-98

Senhor Diretor,

1. Tratam os autos do Ofício nº 0006/2015-TCU/SeinfraHidroFerrovia, de 22/01/2015, determinando a oitiva desta Secretaria de Portos - SEP para que se manifeste sobre os quesitos apontados pelo denunciante.
2. Os assuntos abordados na denúncia, em resumo, referem-se a atos praticados pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina - Appa e pela Agência Nacional de Transportes Aquáticos - Antaq no âmbito do pedido de prorrogação contratual antecipada do Contrato de Arrendamento nº20/1998, celebrado entre a Appa e a empresa Terminal de Contêineres de Paranaguá - TCP.
3. Mais especificamente, a denúncia indica supostas inconsistências nas premissas da "*Análise de inviabilidade Técnica, Operacional e Econômica de um Terminal de Contêineres em Área Contígua ao TCP no Porto de Paranaguá*", doravante denominado Estudo de Inviabilidade, elaborado pela Appa, e na aprovação realizada pela Antaq, mediante Resolução Antaq nº 3.677, de 01/10/2014, do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA elaborado pela TCP.
4. Entre as inconsistências indicadas nas premissas do Estudo de Inviabilidade, encontra-se a gestão de atracação do berço 217, assunto intrínseco às competências alocadas à Autoridade Portuária, não cabendo a esta Secretaria manifestar-se especificamente sobre o assunto.
5. Em verdade, o Estudo de Inviabilidade avalia a viabilidade de exploração da área contígua ao TCP e conclui pela impossibilidade da instalação de um novo terminal de contêineres na área, apontando problemas de ordem operacional e econômica como, por exemplo, dificuldades adicionais de acesso terrestre, valor da Taxa Interna de Retorno inferior ao Custo de Capital ( $TIR: 3,37\% < WACC: 8,3\%$ ), perda de escala e concorrência predatória.
6. Vale lembrar que, inicialmente, uma área no mesmo local e um pouco maior do que aquela avaliada no Estudo de Inviabilidade foi proposta para ser licitada como Novo Terminal de

Contêineres no âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários - PAP, área denominada PAR02 e, após consulta e audiência pública no Porto de Paranaguá, o então Ministro desta SEP encaminhou à Antaq o Ofício nº 387/2014/SEP/PR, de 25 de fevereiro de 2014, solicitando, entre outros assuntos, a retirada da área PAR02 do PAP.

7. Após a citada audiência pública, percebeu-se que caso houvesse a licitação da área iriam se instalar no Porto de Paranaguá dois terminais com extensão de cais aproximada de 600 metros sem possibilidades de expansão que, a médio prazo, teriam dificuldades de honrar os contratos com os armadores que possuem navios com maior capacidade de movimentação, haja vista a indisponibilidade de berço para atracação simultânea dos navios dos dois terminais. Ocorreria, então, uma assimetria de competição entre os dois terminais dentro do Porto Público e o Terminal Portuário Porto Pontal - TPPP e, por consequência, haveria redução dos níveis de serviços prestados.

8. Com o objetivo de demonstrar a tendência do tamanho dos terminais de contêineres, foram relacionados valores aproximados da extensão de cais e retroárea de alguns terminais de contêineres no Brasil e no mundo, conforme tabela abaixo, demonstrando o desalinhamento do terminal não ampliado com a tendência mesmo dentro do Brasil:

Terminais	Extensão do Cais	Retroárea
Terminal Portuário Porto Pontal (PR)*	1.000 metros	550.000 m2
Itapoá Terminais Portuários (SC)**	1.200 metros	480.000 m2
Santos Brasil Tecon (SP)	1.000 metros	600.000 m2
Brasil Terminal Portuário (SP)	1.100 metros	490.000 m2
Euromax Terminal Roterdã (Holanda)	1.500 metros	840.000 m2
Terminal de Contêineres de Paranaguá (PR) sem prorrogação antecipada	900 metros	320.000 m2
Terminal de Contêineres de Paranaguá (PR) com prorrogação antecipada	1.200 metros	480.000 m2
* Valores previstos no projeto conceitual		
** Valores previstos no projeto de expansão do terminal		

9. Importante frisar que o TPPP é um Terminal de Uso Privado - TUP com autorização para operar contêineres em grande escala no Pontal do Paraná, local próximo ao Porto de Paranaguá. Caso os investimentos da empresa solicitante se concretizem, o TPPP terá porte para competir com o TCP e, como consequência, absorverá parte da demanda de contêineres do Paraná, hoje destinados principalmente ao TCP.

10. Melhor para o interesse público, s.m.j., seria a existência de dois terminais de grande porte competindo em condições de igualdade, induzindo a diminuição de preços e manutenção da qualidade dos serviços prestados.

11. Dessa forma, independentemente das premissas e valores apontados no Estudo de Inviabilidade desenvolvido pela Appa ou no EVTEA elaborado pela TCP e aprovado pela Antaq, o fato de haver a previsão de dois terminais de grande porte em ambiente de competição saudável se coaduna com as diretrizes de desenvolvimento portuário emanadas na Lei nº 12.815/2013.

12. Importante esclarecer que a Portaria SEP n.º 349, de 30/09/2014, regulamenta o tema de prorrogação contratual antecipada, estabelecendo o procedimento regular do processo e as competências desta SEP, da Antaq e das Autoridades Portuárias.

13. Além disso, é mister informar que nos processos iniciados antes da publicação da Portaria n.º 349/2014, como é o caso da TCP, após a aprovação do EVTEA pela Antaq, esta SEP



avaliará o Plano de Investimentos e assuntos relacionados à política portuária, sob a direção da Diretoria de Licitação nº 12.815/2013. Dessa forma, pedidos como alteração do free time e do valor de outorga variável terão de passar pelo crivo desta SEP com enfoque no desenvolvimento portuário, e não com viés financeiro a exemplo do que foi feito na análise do EVTEA na Antaq.

14. Importante revelar que o pedido de redução do valor de outorga variável foi indeferido ainda no âmbito da Antaq e, em relação a alteração da cláusula de *free time*, o tema está sendo analisado por esta SEP, tendo sido objeto de análise pela Assessoria Jurídica desta SEP – Assjur/SEP.

15. Por sua vez, a Assjur/SEP indicou a inexistência de óbices jurídicos para o deferimento do pedido, condicionando o feito a algumas verificações adicionais que estavam em curso até a solicitação de sobrestamento da análise do pleito por esse E. Tribunal.

16. Ainda sobre o pedido de alteração do *free time*, a deliberação do Poder Concedente deve se basear em argumentos sustentados na nova política do setor portuário trazida, principalmente, pela Lei n.º 12.815/13, atendo-se também às condicionantes assinaladas pela Antaq durante a análise do Evtea, como, por exemplo, receitas a serem auferidas, valores de tarifas, ganho de escala e aumento do giro de contêineres no terminal.

17. A nova política do setor portuário é moldada, em relação ao caso em tela, principalmente pelo art. 3º, incisos I e V, da Lei n.º 12.815/13, conforme se segue:

*Art. 3º A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes:*

*I - expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias;*

(...)

*V - estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.*

18. Considerando, por definição, que o *free time* de importação proporciona a isenção de pagamento pela armazenagem de contêineres por 10 dias na importação, forçoso é reconhecer que o instituto estimula o dono da carga utilizar o terminal como armazém. De outra forma, a redução do *free time* incentiva o dono da carga retirar o contêiner da retroárea do terminal, haja vista a cobrança diária de taxa de armazenagem após exceder o prazo estipulado.

19. A lógica desse incentivo encontra-se inserida na modelagem econômica do Programa de Arrendamentos Portuários - PAP definida para terminais de contêineres com cais, que pode ser verificado no documento denominado Condições Específicas do Edital de Licitação STS15, previsto para ser licitado. Até o momento, está definido que a tarifa de armazenagem de contêineres de importação será cobrada mediante valor máximo diário, sendo regulado por um período definido de dias de armazenagem ([http://www.antaq.gov.br/Portal/AudienciaPublica/2013\\_03/Lote5/STS15/STS15\\_Condicoes-Especificas-Contrato.pdf](http://www.antaq.gov.br/Portal/AudienciaPublica/2013_03/Lote5/STS15/STS15_Condicoes-Especificas-Contrato.pdf)).

20. A modelagem estabelecida no PAP corrobora com a diretriz de induzir maior giro de carga aos terminais de contêineres, o que coaduna com a função precípua do porto, que é movimentar carga.

21. Para fins de informação, os terminais de contêineres no porto de Santos não possuem cláusula equivalente ao *free time*, demonstrando que a regra não está condizente com a prática do setor.

22. Portanto, a modernização de aspectos específicos dos contratos a serem prorrogados, como alteração do *free time*, se faz oportuna no momento de reequilíbrio contratual.
23. Esclarecidos os assuntos abordados na denúncia, por oportuno, vale informar que os trâmites têm atendido o previsto na Portaria n.º 349/2014, de maneira que, até o momento, não foi identificada qualquer irregularidade no processo.
24. Face ao exposto, caso esteja de acordo com as respostas apresentadas, sugiro encaminhar os autos do processo em epígrafe à consideração superior.

Respeitosamente,



**Thiago Andrade Godoi**

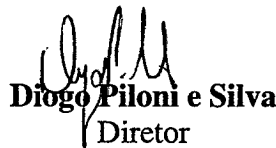
Coordenador-Geral de Modelagem e Outorgas - Substituto

Em 20 de fevereiro de 2015

Senhor Secretário,

Ciente e de acordo. Caso haja a concordância do Sr. Secretário com os argumentos apresentados, encaminhem-se os autos ao Departamento de Gestão Corporativa para adoção das providências cabíveis.

Respeitosamente,



**Diogo Piloni e Silva**  
Diretor