



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº 640, DE 2025

Requer informações ao Senhor Marco Aurélio Santana Ribeiro, Chefe do Gabinete Pessoal do Presidente da República, sobre os contratos celebrados para utilização de navios de luxo como hotéis flutuantes durante a COP 30, em Belém (PA).

AUTORIA: Senadora Damares Alves (REPUBLICANOS/DF)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE

Requer que sejam prestadas, pelo Senhor Chefe do Gabinete Pessoal do Presidente da República, Marco Aurélio Santana Ribeiro, informações sobre os contratos celebrados para utilização de navios de luxo como hotéis flutuantes durante a COP 30, em Belém (PA).

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal e do art. 216 do Regimento Interno do Senado Federal, que sejam prestadas, pelo Senhor Chefe do Gabinete Pessoal do Presidente da República, Marco Aurélio Santana Ribeiro, informações sobre os contratos celebrados para utilização de navios de luxo como hotéis flutuantes durante a COP 30, em Belém (PA).

Considerando o Decreto nº 12.420/2025, que cria a Presidência da 30ª Conferência das Partes da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima – COP30, nos termos do art. 2º, em que *fica criado, com duração até 1º de dezembro de 2026, no âmbito do Gabinete Pessoal do Presidente da República, a Presidência da COP30, com o objetivo de preparar, coordenar e promover a realização da COP30, que será realizada em Belém, Estado do Pará, entre 10 e 21 de novembro de 2025.*

Nesses termos, requisita-se:

1. Qual foi o processo de decisão que levou à contratação dos navios de luxo como solução prioritária, em detrimento de alternativas de hospedagem mais econômicas e sustentáveis?
2. Qual a justificativa técnica e jurídica para a previsão de R\$ 259 milhões em garantias públicas, assumindo o erário o risco da baixa ocupação? Houve parecer da Advocacia-Geral da União (AGU) sobre a legalidade desse modelo? Se sim, favor encaminhar os documentos comprobatórios.
3. Houve estudo comparativo de alternativas (ex.: uso de escolas, universidades, instalações militares, incentivos temporários à rede hoteleira local ou construção de estruturas modulares)? Caso positivo, favor encaminhar cópia integral dos estudos.
4. Quais medidas foram adotadas para garantir a transparência e a publicidade desses contratos? Foram realizados processos licitatórios ou tratou-se de contratação direta? Em caso de dispensa ou inexigibilidade, qual a justificativa legal?
5. Qual o custo total estimado por hóspede (considerando investimentos em infraestrutura, subsídios e garantias públicas), e como esse valor se compara à média internacional de hospedagens em conferências climáticas anteriores?
6. Quais mecanismos de fiscalização e prestação de contas serão empregados para que a sociedade brasileira saiba, em detalhes, quanto custou, quem lucrou e quem pagou a conta dessa decisão?
7. Por que foi descartada a utilização do Terminal Hidroviário Internacional de Belém, que já dispunha de melhor infraestrutura, em favor de um porto em obras no distrito de Outeiro? Quais foram os critérios objetivos (logísticos, ambientais, de custo, de segurança ou diplomáticos) que embasaram a decisão pelo Porto de Outeiro?

8. Quais estudos técnicos ou ambientais foram realizados para justificar a decisão de não utilizar o Terminal Hidroviário Internacional de Belém, já existente e com infraestrutura consolidada, e optar por Outeiro, que demandou vultosos investimentos em obras emergenciais?
9. Houve parecer da Companhia Docas do Pará (CDP) ou de outro órgão técnico apontando riscos ambientais ou operacionais que inviabilizariam o uso do Terminal de Belém? Se sim, encaminhar cópia integral dos documentos.
10. Quais são os valores discriminados já empenhados e pagos, inclusive de obras complementares (píer de Outeiro, ponte Outeiro-Icoaraci, dragagens, transporte hidroviário e terrestre), e quais são as respectivas fontes orçamentárias?
11. O Governo Federal considerou a suspensão da dragagem de R\$ 210 milhões no Porto de Belém como fator determinante para a mudança da decisão? Em caso afirmativo, qual foi a fundamentação para não retomar a dragagem com planejamento ambiental adequado, em vez de criar uma solução mais onerosa em Outeiro?
12. Qual o plano de contingência para o caso de a ponte Outeiro-Icoaraci não ser concluída a tempo do evento?
13. Quais são as fontes orçamentárias específicas que financiarão os contratos de hospedagem flutuante na COP 30 (dotação, programa, ação orçamentária e plano orçamentário)?
14. Houve abertura de crédito extraordinário para custear tais despesas? Em caso afirmativo, sob qual justificativa de urgência e imprevisibilidade?
15. Quais são os órgãos e entidades federais responsáveis pelo aporte financeiro (Embratur, Ministério do Turismo, Secretaria

Extraordinária da COP 30, Itamaraty, Itaipu Binacional, entre outros)?

16. Existe participação de estatais ou empresas públicas (como Itaipu Binacional, que financiou obras portuárias) no custeio da logística? Quais valores foram aportados e com base em que instrumentos jurídicos?
17. Qual a previsão de impacto orçamentário-financeiro da operação dos navios sobre o teto de gastos, a regra de resultado primário e a LDO vigente? Qual a estimativa de desembolso líquido do Tesouro Nacional, considerando as receitas esperadas com as reservas feitas por delegações e ONGs, e a eventual cobertura de prejuízos pela “garantia pública” de R\$ 259 milhões?
18. Há previsão de que recursos internacionais (ONU, Fundo Amazônia, cooperação bilateral) sejam utilizados para custear parte dos contratos? Se sim, quais valores e condições estão pactuados?
19. Houve consulta prévia ao TCU ou à Secretaria do Tesouro Nacional sobre a pertinência fiscal e legal dessa operação de garantias públicas?
20. Caso os leitos não sejam ocupados e o governo seja obrigado a cobrir o déficit, de onde sairão os recursos adicionais (suplementação, contingenciamento de outras áreas, operações de crédito)?

JUSTIFICAÇÃO

A contratação de dois transatlânticos de luxo — MSC Seaview e Costa Diadema — para funcionarem como hotéis flutuantes durante a COP 30, em Belém,

tem gerado perplexidade e preocupação quanto à legalidade, à economicidade e à eficiência do gasto público.

Conforme amplamente noticiado, os contratos podem chegar a R\$ 263 milhões, dos quais R\$ 259 milhões configuram “garantia pública”, impondo ao Tesouro Nacional a responsabilidade de arcar com possíveis prejuízos caso não haja ocupação plena dos leitos. Na prática, trata-se de uma socialização do risco em favor de empresas privadas de cruzeiros internacionais, em um modelo que carece de transparência e de justificativa convincente sob a ótica do interesse público.

A decisão também implicou a atracação das embarcações a mais de 20 km dos pavilhões da COP 30, no distrito de Outeiro, exigindo investimentos adicionais em obras portuárias e viárias (um píer de R\$ 180 milhões e a construção ainda inacabada da ponte Outeiro-Icoaraci). Além do custo, há impactos ambientais relevantes, já que os navios continuarão a emitir cerca de 300 kg de carbono por pessoa/dia apenas para manter seus sistemas básicos funcionando.

Ademais, a medida não resolve de forma estrutural a crise de hospedagem que motivou a decisão de que Belém sofre com diárias inflacionadas em até 15 vezes o valor normal, situação que levou 25 países a cobrarem providências oficiais e até cogitarem a transferência da conferência para outra localidade.

É fundamental que o Congresso Nacional, por meio do Senado Federal, exerça seu papel fiscalizador e obtenha informações claras e detalhadas para a sociedade brasileira, que é a principal afetada com esses arranjos financeiros que transferem todo o ônus ao contribuinte e gera riscos à imagem internacional do Brasil.

Assim, este requerimento visa promover a transparência e a fiscalização dos gastos públicos, garantindo que a sociedade tenha acesso pleno às informações sobre os gastos públicos brasileiros do governo federal.

Sala das Sessões, 27 de agosto de 2025.

Senadora Damares Alves