

## **REQUERIMENTO Nº     , DE 2012 – CI**

Requeiro nos termos do art. 58, da Constituição Federal do Brasil e do art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de Audiência Pública no âmbito desta Comissão de Serviços de Infraestrutura para tratar da estratégia da concessão de 77 terminais portuários brasileiros a operadores privados, com vencimento previsto até 2013.

Considerando a motivação da Audiência Pública requerida, recomendo a presença das personalidades abaixo relacionadas para debater o assunto:

- Senhor **Paulo Sérgio Oliveira Passos** – Ministro dos Transportes;
- Senhor **José Leônidas de Menezes Cristino** – Ministro-Chefe da Secretaria de Portos;
- Senhor **Fernando Antonio Brito Fialho** – Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ);
- Senhor **Luís Inácio Lucena Adams** – Advogado Geral da União.
- Senhor **Wilen Manteli** – Presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP);

### **JUSTIFICATIVA**

Os contratos de concessão de 77 terminais portuários operados pelo setor privado no Brasil - anteriores a 1993 – vencem até o final de 2013. Publicada em 1993, a Lei dos Portos instituiu a necessidade de licitação para a

operação portuária e limitou o tempo de concessão em até 50 anos (25 mais 25). Até então, os arrendamentos portuários eram feitos sem concorrência pública e podiam ser sucessivamente renovados. A nova regra introduziu uma série de critérios, como a movimentação mínima de carga e indicadores de serviço, e determinou que os contratos antigos fossem adaptados a ela no prazo de 180 dias, por meio da incorporação das novas cláusulas. Entre essas, estava a possibilidade de prorrogação por uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado. O governo, contudo, não conseguiu adaptar todos os contratos no período.

Assim, os contratos celebrados antes da Lei dos Portos (8.630/93) podem ser prorrogados pelo prazo máximo igual ao originalmente pactuado, como forma de adequá-los à lei e mitigar as diferenças em relação aos firmados depois dela.

Parecer da Advocacia-Geral da União de julho de 2011 afirma que a possibilidade do aditivo só vale para as concessões ainda vigentes e cujos contratos tenham cláusula permitindo a renovação. Segundo o parecer, “não se está tratando de mera outorga de novo serviço público sem o concurso licitatório, mas de readequação, à luz de quadros constitucional e legal supervenientes, das explorações de instalações portuárias que se encontravam válidas sob o regime anterior”.

O Governo Federal, no entanto, teria se manifestado favorável à licitação destes 77 terminais. Caso a decisão do governo seja por realizar leilões para autorizar as novas concessões, haverá uma limitação de tempo, haja vista que nos últimos 11 anos, apenas cinco terminais foram licitados. Um tempo razoável para realizar todos os leilões seria de 5 anos, segundo especialistas no tema.

A decisão por novas licitações contraria o interesse dos atuais administradores desses terminais, pois a incerteza de que os contratos serão renovados irá inibir investimentos

já planejados de cerca de R\$ 3 bilhões e, conseqüentemente, irá contribuir para sucatear a estrutura dos terminais. Há ainda a possibilidade de que o assunto seja levado à Justiça, o que agrava ainda mais as conseqüências da insegurança jurídica sobre os investimentos no setor.

O tema diz respeito à infraestrutura logística do Brasil e a riscos potenciais do seu desenvolvimento e do desenvolvimento das atividades produtivas privadas. Sendo assim, peço especial apoio desta Comissão e Serviços de Infraestrutura para realizarmos essa discussão.

Brasília,     de fevereiro de 2012

Senador Ricardo Ferraço