

**Processo: 039.017/2021-4**

**Natureza:** Desestatização

**Órgão/Entidade:** Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Ministério da Infraestrutura, Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Superintendência do Porto de Itajaí/sc

**Responsável(eis):** Não há.

**Interessado(os):** Não há.

## DESPACHO

Tratam os autos de acompanhamento da desestatização dos portos de Itajaí, no estado de Santa Catarina, e de São Sebastião, no estado de São Paulo.

A unidade técnica propõe, em síntese, dar continuidade ao acompanhamento da desestatização do porto de Itajaí/SC e dispensar o exame da desestatização do porto de São Sebastião/SP, em função da baixa materialidade e risco, em conformidade com as normas de regência.

De fato, nada que objetar com relação à continuidade do acompanhamento da desestatização do porto de Itajaí/SC, dada a sua especial relevância, sob todos os critérios de análise.

Em relação ao porto de São Sebastião/SP, entendo prematuro autorizar o Ministério da Infraestrutura e a Antaq a darem continuidade à desestatização sem a necessidade de prévia manifestação do TCU.

Os documentos acostados aos autos trazem pouca informação a respeito da modelagem da concessão do porto de São Sebastião, mas, em exame superficial, ensejam algumas perplexidades.

A primeira questão a suscitar maior atenção para a desestatização diz respeito à aparente **inviabilidade jurídica** da própria concessão.

O Porto Organizado de São Sebastião é explorado pela Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), empresa pública estadual, dependente, parte integrante da administração indireta do Estado de São Paulo, criada pelo Decreto-Lei 63, de 15/05/1969, regulamentado pelo Decreto Estadual 52.102, de 29/08/2007, em razão de outorga conferida pela União, formalizada por meio de convênio, celebrado em 2007, com **vigência de 25 (vinte e cinco) anos**, contados a partir de 1º de junho de 2007.

Não há, nos autos, **nenhuma menção à outorga em vigor**, que não pode ser interrompida sem maiores cautelas. Tampouco há menção à eventual **indenização** que poderia de ser devida, em razão de investimentos supostamente **não amortizados**.

Os elementos já encaminhados mencionam que a infraestrutura existente **não demanda investimentos imediatos** para recuperação ou ampliação, destacando que o cais foi totalmente **reformado em 2014**, o que pode ser considerado recente, ante a **vida útil de cerca de 50 anos**.



Os investimentos recentes e não amortizados pela atual administradora do Porto podem ter sido ignorados pelo Poder Concedente, ainda mais quando opta por **não atribuir ao futuro concessionário obrigações de investimentos** em ampliação da infraestrutura portuária. A questão tem, portanto, de ser analisada.

A segunda questão a merecer atenção diz respeito à própria modelagem, em si, da concessão, que apresenta pontos deveras controversos.

O primeiro ponto a causar espanto diz respeito à criação da chamada “**Conta Vinculada**”, em que seriam depositados valores atinentes à outorga – que não será paga ao Poder Concedente – e que serviriam para “**assegurar o equilíbrio financeiro**”, em caso de necessidade de realização de investimentos – investimentos, aliás, que alegadamente não serão exigidos.

Por meio do Acórdão 783-2021-Antaq, a Agência Reguladora solicitou ao Ministério de Infraestrutura que **excluisse** a chamada “Conta Vinculada” da modelagem da desestatização.

Em primeiro momento, o MInfra **excluiu** a conta vinculada da modelagem, elaborando a Nota Técnica 24/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, de 30/12/2021.

Após as consultas públicas, porém, o Ministério **reintroduziu** na modelagem a chamada “Conta Vinculada”, agora com características ainda mais peculiares, consoante o teor da recente Nota Técnica 25/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, de 1º de julho de 2022.

Quero crer que todo investimento previsto em edital ou constante da proposta vencedora integra as condições inicialmente pactuadas, não ensejando, **em nenhuma hipótese**, desequilíbrio econômico-financeiro, sendo descabido pretender vincular recursos a título de reequilíbrio para investimentos já previstos.

Semelhantemente, os eventuais investimentos necessários devem correr às custas da concessionária, que explora o serviço por sua conta e risco.

Somente há necessidade de reequilíbrio para novos investimentos nos casos em que não for possível custeá-los com receitas da concessão, oriundas da exploração eficiente do serviço, como nos casos de concessões rodoviárias, cuja tarifa é rigidamente fixada para **remunerar apenas os investimentos previstos**.

No caso presente, em que as **tarifas caminham para o modelo de livre negociação**, sujeito a tetos, dificilmente restará caracterizada situação em que novos investimentos, **desejados pela concessionária**, possam ensejar desequilíbrio contratual.

Também há perplexidade em relação à “Contribuição Variável” que, usualmente, é encargo anual, pago pela Concessionária ao Poder Concedente, geralmente calculado como percentual da receita bruta acima de determinado patamar.

Nesse exato sentido, a contribuição variável é assim justificada na modelagem ora proposta: “*A contribuição variável se justifica porque permite ao Poder Concedente participar do risco positivo do empreendimento. [...] é desejável que haja um compartilhamento de riscos assimétrico entre a Concessionária e o Poder Concedente, de modo que o sucesso de um novo investimento não previsto na modelagem possa ser capturado como outorga pelo Poder Concedente ao longo da execução contratual*”.

Não obstante, em franca contradição com a praxe e com as justificativas apresentadas, a modelagem propõe que a contribuição variável não seja apropriada pelo



Poder Concedente, mas, sim, depositada na conta vinculada, a ser utilizada exclusivamente para “*recebimento de valores para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato*”.

Diante desse quadro de perplexidades e aparentes inconsistências, não acolho, neste momento, a proposta de dispensar o acompanhamento dessa desestatização, sendo necessário sanear as questões aqui suscitadas, para que seja possível apreciar novamente a questão.

Como são diversas as características de ambos os portos, tanto em termos de tamanho como de modelagem, as respectivas desestatizações devem ser examinadas em **processos distintos**.

Assim, determino a autuação de processo apartado, com a junção das peças que se fizerem necessárias, para nele promover o acompanhamento do processo de desestatização do porto de São Sebastião/SP, devendo o acompanhamento da desestatização do porto de Itajaí/SC prosseguir nestes autos.

À SeinfraPor, para as providências.

Brasília, 17 de agosto de 2022

*(Assinado eletronicamente)*

Walton Alencar Rodrigues  
Relator