

Processo TC 029.883/2017-2 (com 278 peças)

DESESTATIZAÇÃO

Excelentíssimo Senhor Ministro-Relator,

Cuidam os autos de acompanhamento de desestatização, por meio da alienação da totalidade das ações de titularidade da União, emitidas pela empresa pública federal Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), associada à outorga da concessão do serviço público de administração dos portos organizados de Vitória e Barra do Riacho, no estado do Espírito Santo.

I

Conforme esclarecimentos da equipe de auditores do TCU responsável pelo acompanhamento (instrução da SeinfraPortoFerrovia à peça 274), a Codesa exerce a função de autoridade portuária dos portos organizados de Vitória (municípios de Vitória e Vila Velha) e Barra do Riacho (município de Aracruz) e gere os ativos localizados em Praia Mole, no estado do Espírito Santo.

A equipe técnica do TCU também destaca que a desestatização da Codesa inaugura um novo modelo de gestão e transferência do papel de autoridade portuária para a iniciativa privada e tem por objetivo modernizar a gestão portuária, atrair investimentos e melhorar a operação do setor. No presente caso, o processo de desestatização compreende os portos organizados em sua completude, e não somente a exploração de instalações portuárias específicas, como tem ocorrido até então mediante arrendamentos.

O abrangente escopo da análise foi aprovado por Vossa Excelência (peça 119) e contemplou: “(i) a avaliação do modelo institucional regulatório; (ii) a viabilidade técnica do empreendimento (estudo de demanda e parâmetros de desempenho da concessão); (iii) a viabilidade econômico-financeira do empreendimento (modelagem de venda; regulação tarifária; estimativas de receitas, investimentos e custos/despesas operacionais, custo de capital adotado (WACC); e projeções do modelo econômico-financeiro); e (iv) a adequação das minutas jurídicas (edital e contrato) dos procedimentos de consulta/audiência pública ao ordenamento jurídico e aos estudos de viabilidade do projeto”.

Após as providências processuais necessárias ao andamento do feito, a unidade instrutiva, mediante pareceres uníssomos (peças 274-276), trouxe a seguinte proposta de encaminhamento:

“886. Diante do exposto, submetem-se os autos à consideração superior, propondo:

887. Levantar o sigilo que recai sobre as peças destes autos, exceto quanto às peças 58-59, que contêm os relatórios de *due diligence* contábil-patrimonial e jurídica da

Codesa, bem como quanto às peças 249-259, que contêm documentos internos de planejamento da desestatização da Codesa, e, ato contínuo, deferir os pedidos de vista e cópia integral dos autos formulados pelas entidades ABTP, Fenop, ABTRA e Suport-ES, exceto quanto às peças 58-59 e 249-259, que devem permanecer classificadas como sigilosas.

888. Determinar ao Ministério da Infraestrutura, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, e no art. 250, inciso II, do Regimento Interno/TCU, que, previamente à publicação do edital para transferência do controle acionário da Codesa, associada à concessão do serviço público de administração dos portos organizados de Vitória e Barra do Riacho, em atenção ao disposto nos documentos contábeis ICPC 01 (R1) e CPC 04 (R1), retire a duplicidade de valores originada pela simples adição das contas patrimoniais denominadas ‘ativo intangível’ e ‘direito de outorga’, pois elas representam o mesmo fundamento contábil, de forma que o valor do Ativo Intangível deve refletir apenas o direito de outorga que, conforme item 11 da orientação contábil OCPC 05, é um ativo intangível (nos termos do Pronunciamento Técnico CPC 04) e/ou um ativo financeiro, ao passo que a conta Imobilizado, caso exista, deve refletir apenas a parcela residual da infraestrutura não relacionada à outorga.

889. Determinar à Agência Nacional de Transportes Aquaviários, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, no art. 250, inciso II, do Regimento Interno/TCU, e no art. 7º, § 3º, inciso I, da Resolução TCU 315/2020, c/c o art. 27, inciso IV, da Lei 10.233/2001, que elabore e encaminhe ao Tribunal, no prazo de 120 dias, plano de ação, explicitando as medidas a serem adotadas, os responsáveis pelas ações e os prazos de implementação de cada uma delas, com vistas a (i) regulamentar a aplicação da interpretação contábil ICPC 01 (R1) na contabilização de concessões de serviços públicos portuários a entidades privadas, bem como (ii) suprir as lacunas regulatórias existentes na minuta do contrato de concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho, possibilitando a efetiva implementação das regras pactuadas, a exemplo daquelas que dizem respeito a: aplicação de penalidades (cláusula 13.1.9), critérios para deflagração do processo de caducidade (cláusula 29.16), revisão dos parâmetros da concessão (cláusula 19.6), revisão extraordinária (cláusula 21.2.2), proposta apoiada (cláusula 20.7), intervenção na concessão (cláusula 27.2), eventual modificação do critério de controle da concessionária e alienação das ações da concessionária (cláusula 25.4.1) e transferência do controle ou da administração temporária da concessionária para o financiador (cláusula 26.2.1).

890. Recomendar ao Ministério da Infraestrutura, com fundamento no art. 250, inciso III, do Regimento Interno/TCU, que, previamente à publicação do edital para transferência do controle acionário da Codesa, associada à concessão do serviço público de administração dos portos organizados de Vitória e Barra do Riacho, avalie a conveniência e a oportunidade de:

d) incluir, na minuta do contrato de concessão, cláusulas relativas a:

d.1) obrigatoriedade de realização de audiência pública ou consulta aos usuários, consoante disposto na cláusula 31, com vistas a colher subsídios previamente à inclusão de investimentos no âmbito da concessão que ensejarem a revisão extraordinária do contrato para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a exemplo das obras de segregação do acesso terrestre ao cais de Capuaba;

d.2) previsão de regulamentação futura, a ser realizada pela Antaq, dos eventos e das circunstâncias caracterizadoras das infrações que ensejam a aplicação das penalidades previstas na cláusula 23.2 da aludida minuta, bem como dos critérios objetivos que caracterizam as situações descritas nos incisos I, IV e V, do art. 38, § 1º, da Lei 8.987/1995, que ensejam a deflagração do processo de caducidade, de forma a proporcionar efetividade à sua aplicação.

891. Recomendar ao Ministério da Infraestrutura, com fundamento no art. 250, inciso III, do Regimento Interno/TCU, que, nos próximos processos de desestatização de portos públicos, avalie a conveniência e a oportunidade de realizar estudo aprofundado das alternativas de modelos portuários existentes no mundo, sopesando riscos e vantagens de cada um deles, e explicitando o endereçamento para cada um dos riscos identificados, com vistas a fundamentar a escolha do modelo a ser adotado, em atenção aos princípios da eficiência e da motivação dos atos administrativos.

892. Dar ciência ao Ministério da Infraestrutura, com fundamento no art. 9º, inciso I, da Resolução TCU 315/2020, de que, no âmbito do processo de desestatização da Codesa:

a) a escolha do modelo de desestatização dos portos públicos atualmente administrados pela Codesa não foi acompanhada formalmente da devida fundamentação, incluída a identificação de riscos e respectivos endereçamentos, em ofensa aos princípios da eficiência e da motivação dos atos administrativos;

b) nas consultas/audiências públicas promovidas, não foram divulgadas as informações técnicas, econômico-financeiras, ambientais e jurídicas constantes dos estudos de viabilidade, com destaque para o modelo econômico-financeiro do projeto, com vistas a permitir a identificação clara das metodologias, premissas e estimativas auferidas, calculadas e utilizadas na tomada de decisão do Poder Público, em ofensa aos princípios da publicidade e da transparência e à jurisprudência do Tribunal;

c) a documentação originalmente enviada para apreciação desta Corte de Contas continha informações inconsistentes e/ou imprecisas, com prejuízo à qualidade do material a ser analisado, em ofensa ao disposto no art. 3º da Instrução Normativa TCU 81/2018, e que, embora as impropriedades apontadas pela SeinfraPortoFerrovia tenham sido devidamente esclarecidas e corrigidas pelo poder concedente, em futuros casos, a eventual recorrência desta circunstância poderá impedir o início da contagem do prazo de análise deste Tribunal.

893. Deixar de determinar ao Ministério da Infraestrutura, com fundamento no art. 16, parágrafo único, inciso I, da Resolução TCU 315/2020, sem prejuízo de que o TCU verifique a efetiva implementação das medidas a seguir descritas e os impactos delas resultantes, tendo em vista que, previamente à publicação do edital para transferência do controle acionário da Codesa, associada à concessão do serviço público de administração dos portos organizados de Vitória e Barra do Riacho, a unidade jurisdicionada dispõe-se a:

a) divulgar as últimas versões dos estudos de viabilidade do projeto, contendo as informações técnicas, econômico-financeiras, ambientais e jurídicas, exceto quanto aos relatórios de *due diligence* contábil-patrimonial e jurídica da Codesa, contemplando, inclusive, as determinações e recomendações expedidas pelo

Tribunal em decorrência deste acompanhamento e os ajustes porventura promovidos no modelo pelo poder concedente, em atenção aos princípios da publicidade e da transparência;

b) introduzir na modelagem tarifária o limite máximo de dispersão de 2,3 vezes (230%) a tarifa-teto média definida em contrato;

c) na estimativa de gastos com dragagem de manutenção utilizada para definição do valor econômico do contrato (direito de outorga):

c.1) considerar o primeiro ciclo de dragagem somente no ano 2 da concessão, em face da execução de obras de dragagem no exercício de 2021 no Porto de Vitória;

c.2) revisar os custos de mobilização e desmobilização, em virtude da compatibilização dos ciclos de dragagem entre os portos de Vitória e Barra do Riacho;

c.3) adotar, no Porto de Vitória, o volume a ser dragado de 282.695,13 m³ em cada intervenção, cabendo ajustar também o volume a ser dragado no Porto de Barra do Riacho, com ciclos de dragagem a cada dois anos;

c.4) aplicar aos custos de mobilização e desmobilização o valor de BDI reduzido, consoante disposto no Acórdão 179/2017-TCU-Plenário.

894. Deixar de recomendar ao Ministério da Infraestrutura, com fundamento no art. 16, parágrafo único, inciso I, da Resolução TCU 315/2020, sem prejuízo de que o TCU verifique a efetiva implementação das medidas a seguir descritas e os impactos delas resultantes, tendo em vista que, previamente à publicação do edital para transferência do controle acionário da Codesa, associada à concessão do serviço público de administração dos portos organizados de Vitória e Barra do Riacho, a unidade jurisdicionada dispõe-se a:

a) adotar mecanismos regulatórios complementares que coíbam eventual comportamento abusivo do futuro concessionário ao fixar os valores de remuneração para os serviços portuários básicos essenciais sob o regime de liberdade negocial e para a utilização de áreas afetas às operações portuárias não ociosas (item 10.8 do contrato de concessão), a exemplo da exigência de código de conduta para definição do valor dos aluguéis e da criação de parâmetros para fixação dos valores a serem cobrados pelos serviços de acostagem e armazenagem com base na prática atual verificada na Codesa;

b) introduzir na modelagem tarifária o limite máximo de dispersão de 2,3 vezes (230%) a tarifa-teto média definida em contrato;

c) incluir, na minuta do contrato de concessão, cláusulas relativas a:

c.1) remuneração específica pelo uso da infraestrutura de acesso aquaviário durante a vigência do contrato de concessão de direito real de uso 59/2008 celebrado com o Terminal Aquaviário de Barra do Riacho, cujas condições devem ser mantidas pela concessionária até seu termo final ou extinção;

c.2) possibilidade de utilização dos recursos provenientes das contribuições fixa e variável, devidas pela concessionária, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, quando da inclusão de novos

investimentos no âmbito da concessão, a exemplo das obras de segregação do acesso terrestre ao cais de Capuaba;

c.3) em relação às obras de segregação do acesso terrestre ao cais de Capuaba, obrigação de a concessionária realizar, além do projeto executivo das obras, estudos preliminares de caracterização da situação, demonstrando não só questões técnicas e operacionais, como também temas ambientais e sociais.

895. Deixar de recomendar ao Ministério da Infraestrutura, com fundamento no art. 16, parágrafo único, inciso I, da Resolução TCU 315/2020, sem prejuízo de que o TCU verifique a efetiva implementação da medida a seguir descrita e os impactos dela resultantes, tendo em vista que a unidade jurisdicionada apresentou as linhas gerais do processo de revisão extraordinária de contratos de concessão, nos moldes da Portaria MInfra 530/2019, aí incluída a etapa de verificação da adequação do orçamento estimado para novos investimentos com os preços de mercado, cuja regulamentação será feita pela Antaq.

896. Deixar de recomendar ao Ministério da Infraestrutura e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários, de forma individualizada e respeitadas suas esferas de atuação, com fundamento no art. 16, parágrafo único, inciso I, da Resolução TCU 315/2020, sem prejuízo de que o TCU verifique a efetiva implementação da medida a seguir descrita e os impactos dela resultantes, tendo em vista que, nos próximos processos de desestatização de portos públicos, as unidades jurisdicionadas dispõem-se a revisar o fluxo de avaliação, validação e aprovação dos documentos produzidos no âmbito dos processos de desestatização de portos públicos, com envolvimento não só da Antaq, como também dos demais entes governamentais participantes do processo.

897. Determinar ao Ministério da Infraestrutura, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, e no art. 250, inciso II, do Regimento Interno/TCU, que, previamente à publicação do edital para transferência do controle acionário da Codesa, associada à concessão do serviço público de administração dos portos organizados de Vitória e Barra do Riacho, comprove perante o Tribunal a implementação das medidas descritas nos itens 893 e 894 desta instrução, em harmonia com o comprometimento formal daquele Ministério em adotar tais providências, as quais deixaram de ser objeto de determinação e/ou recomendação nestes autos.

898. Informar o acórdão que vier a ser proferido, destacando que o relatório e o voto que o fundamentarem podem ser acessados por meio do endereço eletrônico www.tcu.gov.br/acordaos, ao Ministério da Infraestrutura, à Agência Nacional de Transportes Aquaviários, e ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, bem como às seguintes entidades admitidas nos autos na condição de *amicus curiae*: Associação dos Operadores Portuários do Estado do Espírito Santo; Federação Nacional das Operações Portuárias; Sindicato da Guarda Portuária no Estado do Espírito Santo; Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres; Associação Brasileira de Terminais de Líquidos; Associação Brasileira de Terminais Portuários; Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados; Associação dos Terminais Portuários Privados; Federação Nacional dos Estivadores; Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades

Portuárias; Federação Nacional dos Portuários; Sindicato Unificado da Orla Portuária do Espírito Santo; e Federação das Indústrias do Estado do Espírito Santo.

899. Restituir os autos à SeinfraPortoFerrovia para que o monitoramento do acórdão que vier a ser proferido seja realizado no presente processo, exceto quanto à determinação dirigida à Antaq e descrita no item 889 desta instrução, cujo monitoramento deve ser realizado em processo apartado constituído exclusivamente para tal fim.”

II

O Ministério Público de Contas manifesta-se parcialmente divergente da proposta de encaminhamento formulada pela Secretaria de Fiscalização da Infraestrutura Portuária e Ferroviária (SeinfraPortoFerrovia).

O presente acompanhamento trata de um processo pioneiro, que poderá ser precipitadamente referendado pelo governo como sendo um “sucesso” e, a partir disso, servir de modelo para as desestatizações de portos de maior relevo, estratégicos para o país, tais como os portos de Itajaí, São Sebastião e Santos.

Como observará Vossa Excelência, em vez de dar ampla transparência e publicidade, esse primeiro caso de desestatização de um porto público foi trazido ao TCU sem a suficiente discussão pública das metodologias e das premissas adotadas, conforme está bem demonstrado pela equipe de auditores do TCU responsáveis pelo acompanhamento.

O Relatório de Acompanhamento (RA) em exame (peça 274), vale destacar, retrata postura proativa por parte dos auditores. Note-se, a propósito, que grande parte dos apontamentos realizados ao longo do processo foram comunicados previamente aos responsáveis, os quais promoveram ajustes em face dos questionamentos formulados pela unidade técnica.

Entre as incorreções que foram objeto de ajustes no âmbito do acompanhamento, vale citar os relativos ao modelo econômico-financeiro da desestatização com impactos no valor do direito de outorga e nos valores de receita-teto estabelecidos para as tarifas reguladas (uso das infraestruturas de acesso aquaviário e terrestre). A Tabela 6 do relatório (peça 274, p. 50) traz os impactos no modelo de desestatização em decorrência direta do acompanhamento, como, por exemplo, na redução de 29% no valor do direito de outorga (de R\$ 666 milhões para R\$ 472 milhões), redução de 37% no valor da receita-teto atinente ao uso da infraestrutura de acesso aquaviário (de R\$ 1,24/TpB para R\$ 0,79/TpB), e na redução de 49% no valor da receita-teto relativa ao uso da infraestrutura terrestre (de R\$ 5,20/ton para R\$ 2,63/ton).

O envio do relatório preliminar para manifestação dos gestores também levou a diversos compromissos de ajustes a serem adotados pelo poder concedente, em atendimento às determinações/recomendações originalmente propostas pela unidade técnica, o que permitiu à equipe de auditores deixar de propor determinação e/ou recomendação ao Ministério da Infraestrutura (e à Antaq), tendo em vista a manifestação formal das unidades jurisdicionadas quanto à adoção das medidas descritas na tabela 20 do relatório (peça 274, pp. 139/40).

Vale registrar, ademais, que a equipe técnica também dedicou atenção às manifestações apresentadas nos autos por interessados admitidos na condição de *amicus curiae*.

A despeito dessa produtiva interação, remanesceram inconsistências que devem ser objeto de determinações ao Ministério da Infraestrutura, com vistas à promoção de imediatos ajustes no atual e, por conseguinte, oportunamente, nos próximos processos de desestatização de portos públicos.

É digna de nota a dedicação da equipe técnica responsável pela análise do caso. Todavia, para o MP de Contas, é inadmissível o encaminhamento no sentido de protelar para os próximos processos a devida correção de certos indícios de irregularidades detectadas no âmbito do atual acompanhamento ou, mais grave ainda, a liberação para a publicação de edital sem a devida discussão pública que o caso requer.

Isso porque já se pode observar facilmente, na leitura do próprio relatório técnico, a precariedade de alguns aspectos da atual proposta governamental. Talvez a amenidade da proposta de encaminhamento da equipe de auditores decorra de uma subjacente preocupação em não “barrar” o processo, todavia, no entendimento do MP de Contas, o caso enseja, por parte do TCU, como instância técnica de fiscalização superior, o encaminhamento de determinações ao poder concedente para que sejam imediatamente adotadas todas as medidas necessárias para dar higidez mínima à ora pretendida desestatização de porto público, antes de qualquer sinalização que autorize os gestores a, açodadamente, publicarem o edital da almejada concessão.

A propósito das análises empreendidas pela Corte de Contas no atual estágio de acompanhamento, há didática manifestação de Vossa Excelência no voto condutor do Acórdão 1174/2018 – PLENÁRIO (TC 028.343/2017-4):

“Os estudos concluem, ainda, que a administração pública federal se tornou refém de suas próprias ineficiências no âmbito administrativo (especialmente nas atividades de planejamento, implementação e monitoramento), as quais abrem espaço para a ação dos órgãos de controle.

Acrescento que os processos de desestatização são eminentemente preventivos, tanto que configuram um dos poucos exemplos previstos na legislação de controle prévio a cargo deste Tribunal. Sob esse prisma, é óbvio que não se configura qualquer transgressão legal antes de os atos e contratos serem aperfeiçoados, pois ainda estamos em fase de estudos preliminares. Assim, a grande valia deste processo é prevenir riscos à boa e regular execução do futuro contrato de concessão. Ainda que haja divergências quanto às possíveis soluções para cada fragilidade apontada, restou claro nos autos que os riscos apontados pela unidade instrutora existem e merecem tratamento antecipado por parte do Poder Concedente e do ente regulador.”

Em consonância com tal olhar cauteloso, outrora expresso, Vossa Excelência notará a existência de vícios insanáveis na condução do planejamento e da execução do processo concessório realizado pelo poder concedente, o que, no entendimento do MP de Contas, leva, inevitavelmente, à necessidade de uma atuação vigorosa por parte da Corte de Contas, no sentido de afastar sérios riscos claramente identificados pela unidade técnica especializada e prevenir graves problemas decorrentes desta proposta de concessão da Codesa.

II.1 – DA FALTA DE FUNDAMENTOS PARA O MODELO ADOTADO

Em especial, merece atenção a falta de um estudo aprofundado das alternativas de

modelos portuários existentes no mundo, sopesando riscos e vantagens de cada um deles. Em consequência, o governo escolheu um modelo de desestatização de portos públicos sem a devida fundamentação e identificação de riscos associados. Ademais, houve patente ilegalidade na condução das audiências públicas.

Os portos organizados de Vitória e Barra do Riacho seguem hoje o modelo de gestão portuária denominado *landlord port*, em que a infraestrutura é provida pelo Estado, e o setor privado é responsável pelo fornecimento da superestrutura e pela realização das operações portuárias. Trata-se do modelo adotado atualmente na exploração de todos os portos públicos brasileiros. A operação é realizada por operadores portuários privados.

Conforme esclareceu a equipe técnica do TCU, o modelo de desestatização proposto pelo poder concedente pode ser denominado *private landlord port*, no qual a concessionária deverá gozar de liberdade empresarial para gerir e administrar o porto e para organizar a prestação dos serviços portuários, observadas as regras prescritas no contrato de concessão e a regulamentação setorial emanada pela Antaq (peça 71, p. 10-11):

88. No modelo escolhido, o objeto do contrato de concessão portuária irá abranger, como características principais, o desempenho das funções da administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta.

89. Dessa forma, a exploração direta das instalações portuárias será realizada por um terceiro, o explorador de instalação portuária. Para tanto, a concessionária deverá celebrar contratos regidos pelo direito privado, em regime de liberdade negocial, resguardada a competência regulatória setorial, podendo a exploração das instalações ocorrer de forma exclusiva ou compartilhada. Ainda, poderá a concessionária celebrar com terceiros contratos regidos pelo direito privado, em regime de liberdade negocial, para a exploração das áreas não operacionais do porto organizado. Esses aspectos serão examinados mais adiante.

90. Cabe destacar que **o modelo de desestatização adotado foi inspirado na privatização dos portos da Austrália**, cuja característica principal é dotar o concessionário de liberdade negocial por meio de uma regulação pouco restritiva. No mesmo sentido, o modelo de regulação tarifária da Codesa foi estruturado com incentivos para capturar a eficiência da gestão privada e assegurar ao concessionário maior liberdade contratual e de gestão devido a uma menor intervenção do Estado. (peça 274, p. 19. Grifou-se)

No que diz respeito à Estrutura de preços dos serviços praticados pelos arrendatários (subtópico VI.3.3. do Relatório de peça 274):

401. Em suma, **o poder concedente adotou modelo em aprimoramento, muito similar ao utilizado no porto de Melbourne, que vem apresentando riscos de abuso de poder devido à regulação falha, à supervisão deficiente e a disposições contratuais que limitam a competitividade interportuária**. Assim, muito embora o desenho de desestatização adotado na Codesa não apresente restrições à competição interportuária, não fica afastado **o risco de abuso, em decorrência da ausência de restrições à escalada de tarifas** (acostagem, armazenamento temporário etc.) e da ausência de regulação no âmbito da fixação dos aluguéis de áreas operacionais. Em outras palavras, como **o poder concedente parte de um modelo conceitualmente**

controverso, seria desejável, por prudência, a aplicação de maiores salvaguardas para coibir o aumento de preços e tarifas, pois, somente com o decorrer do tempo, será possível avaliar se a competição interportuária e intraportuária foi suficiente para corrigir as falhas já observadas no modelo estrangeiro. (Grifou-se)

Importa destacar que após a adoção do modelo conhecido como *Private Landlord Port Model* na Austrália, em que a maior parte das funções operacionais, bem como aquelas atribuídas ao *landowner*, são privatizadas, está ocorrendo crescente repasse de custos para o setor de transporte de contêineres local e o aluguel de espaços na orla marítima continua aumentando durante esta nova era de propriedade do “porto privado”.

O exercício do poder de monopólio no Porto de Melbourne levou a custos de transação mais altos, comprometendo a capacidade dos arrendatários de fechar novos contratos, e já são visíveis os impactos diretos nos preços dos produtos aos consumidores finais. Desse modo, o governo australiano deve limitar privatizações porque o público perdeu confiança¹.

Graças às recentes desestatizações dos portos australianos, discute-se naquele país a chamada “*era de inflação de preços portuários*”. É nessa experiência australiana que se baseia a proposta brasileira. Ademais, o governo do Brasil, basicamente, traz as mesmas justificativas utilizadas no passado para levar adiante concessões em outros setores, em especial, de rodovias e de aeroportos, as quais enfrentaram sérios problemas e que até hoje não deram resultados minimamente satisfatórios à sociedade brasileira.

No Brasil, tudo indica, a opção não está sendo a de adotar providências para corrigir as falhas do modelo de gestão portuária denominado *landlord port*, em que a infraestrutura é provida pelo Estado, tal qual ocorre nos maiores e mais eficientes portos do mundo. A opção, ao contrário, talvez em função da evidente pressão dos agentes governamentais, cuja causa o MP de Contas desconhece, está sendo a de copiar algo que, notoriamente, apresenta sérias falhas na Austrália.

De fato, existem falhas nos portos públicos brasileiros, em especial a ociosidade das áreas portuárias, investimentos parados etc. Todavia, a questão que deve ser respondida é como um Estado incapaz de resolver problemas burocráticos internos será capaz de lidar com um monopolista articulado e voltado, unicamente, à maximização dos seus lucros? Como o país que não provou ainda que é capaz de resolver os problemas das concessões existentes agora irá adotar o mesmo modelo de concessões para um setor sensível e relacionado à própria segurança nacional?

Não sem motivo a maioria dos países desenvolvidos optam por manter o porto nas mãos do poder público e conseguem fazer isso de modo transparente e eficiente. O poder concedente no Brasil, ao contrário, parece admitir ser inábil e opta, novamente, pela fórmula fácil das concessões à iniciativa privada de outrora.

O que se verifica no presente processo é, reitera-se, uma pressão aparentemente incompreensível, sem a devida reflexão que a matéria requer. Trata-se, pois, da adoção de velhas práticas por novos atores, sem a devida identificação dos riscos, inclusive relacionados à soberania,

¹ Obs. As referências utilizadas neste parágrafo podem ser encontradas nos seguintes endereços eletrônicos:
<https://www.esc.vic.gov.au/transport/port-melbourne/port-melbourne-reviews/port-melbourne-market-rent-inquiry-2020>
<https://www.claytonutz.com/knowledge/2017/march/unregulated-ports-and-airports-continue-to-attract-acc-concerns>

certamente pelo anseio de anunciar sucessos efêmeros e apenas aparentes, não sustentáveis no longo prazo.

A unidade técnica fez o devido alerta:

“por se tratar do primeiro caso de desestatização de portos públicos, que servirá de parâmetro para os próximos processos previstos na agenda do governo federal, a discussão das alternativas existentes, sopesando riscos e vantagens, **deveria ter sido formal e estruturadamente aprofundada com dados e análises nos estudos de viabilidade, inclusive com sua submissão à consulta/audiência pública, com vistas a pluralizar o debate com os diversos agentes envolvidos**”. (item 446 do RA, peça 274)

De fato, não restam dúvidas, é imperativa a realização de estudo das alternativas de modelos de gestão portuária existentes no mundo, inclusive identificando criticamente a gestão pública brasileira e possíveis medidas de mitigação.

Todavia, no presente caso tal análise não foi realizada com a profundidade necessária. Ao contrário, além da falta de maturidade em relação ao modelo de concessão, há sérias indefinições (como outrora) acerca do papel da própria autarquia responsável pela regulação. Assim, no que diz respeito à regulação a ser exercida pela Antaq, merece destaque o seguinte excerto do Relatório de Acompanhamento (RA, peça 274):

“178. Do exposto até o momento, sobressai o **excessivo nível de comprometimento exigido pela [da] Antaq na regulação da concessão**, principalmente na forma de atuação *ex-post*, o que pode vir a **dificultar a resolução de problemas de forma eficiente e tempestiva, especialmente em situações que demandem maior urgência**.” (grifou-se)

Diante da relevância da matéria, que envolve setor estratégico, diretamente relacionado à soberania, competitividade e segurança nacionais, o MP de Contas entende que vale determinar ao Ministério da Infraestrutura que sejam novamente encaminhados os respectivos estudos a este Tribunal, caso o poder concedente mantenha o propósito de realizar a concessão portuária em apreço, todavia, desta vez contendo a devida fundamentação, aí incluída a identificação de riscos e respectivos endereçamentos, em obediência aos princípios constitucionais da eficiência e da motivação dos atos administrativos.

Ademais, de forma suplementar, cabe determinação, em vez de recomendação, ao Ministério da Infraestrutura para que, nesta e nos próximos processos de desestatização de portos públicos, seja realizado estudo aprofundado das alternativas de modelos portuários existentes no mundo, sopesando riscos e vantagens de cada um deles, e explicitando o endereçamento para cada um dos riscos identificados, com vistas a fundamentar a escolha do modelo a ser adotado, em atenção aos princípios da eficiência e da motivação dos atos administrativos.

II.2 - AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

Vale ressaltar a relevância da participação social no processo concessório em apreço. Todavia, o que está ocorrendo no atual caso é que diversas entidades atuantes no setor portuário

procuram o devido socorro na Corte de Contas, tendo em vista que foram parcialmente premidas no seu direito à participação no processo conduzido pelo Ministério da Infraestrutura. Tais instituições foram sensatamente admitidas nos autos por Vossa Excelência na condição de *amicus curiae* (despachos do Relator às peças 42, 119, 166 e 230).

A propósito das audiências públicas, eis o que foi impecavelmente relatado pela equipe do TCU responsável pela análise da proposta governamental (peça 274, p. 140, grifou-se):

854. Com relação aos procedimentos de consulta/audiência pública, foi apontada a não divulgação, durante as etapas de consulta/audiência pública promovidas, de todas as informações da desestatização necessárias ao completo entendimento das premissas e metodologias empregadas no modelo, bem como a manutenção do sigilo das informações submetidas à apreciação do Tribunal, a qual foi objeto de oitiva na SNPTA. Nesse sentido, propõe-se levantar o sigilo que recai sobre as peças destes autos, exceto quanto aos relatórios de *due diligence* contábil-patrimonial e jurídica da Codesa e quanto aos documentos internos de planejamento da desestatização da Codesa. Ademais, a não divulgação de todas as informações da desestatização necessárias ao completo entendimento do modelo, durante as etapas de consulta/audiência pública promovidas, será objeto de ciência ao poder concedente, para que sejam adotadas medidas tendentes a evitar ocorrências similares nos próximos processos de desestatização de portos públicos, em atenção aos princípios da publicidade e da transparência (itens 37 a 82 desta instrução).

O MP de Contas entende que esse encaminhamento proposto pela unidade instrutiva, de dar ciência ao poder concedente, para que sejam adotadas medidas tendentes a evitar ocorrências similares nos próximos processos de desestatização de portos públicos, contrasta com a acurácia demonstrada no exame do caso e chancela, indevidamente, a continuidade do processo de desestatização da Codesa. Trata-se de gravíssima irregularidade que o macula irremediavelmente a experimento governamental desde o nascedouro. Os princípios da publicidade e da transparência foram vilipendiados no processo de concessão e não podem assim o ser também nas ações de controle.

Note-se, a propósito, que a própria SeinfraPortoFerrovia identificou falhas insanáveis nas audiências, relativas, até mesmo, à falta de informações cruciais para a compreensão do público interessado:

45. Com relação ao conteúdo da audiência pública 19/2020-Antaq, que tratou da concessão dos portos organizados, algumas informações não foram disponibilizadas ao público, a saber:

- a) fórmula paramétrica para apuração do indicador de disponibilidade de áreas operacionais e respectivo nível de atendimento mínimo exigido (apêndice B do anexo 1 ao contrato de concessão);
- b) memória de cálculo para definição dos valores de receita teto fixados para os serviços de utilização de infraestrutura de acesso aquaviário e utilização de infraestrutura operacional ou terrestre (item 3.1.1 do anexo 3 ao contrato de concessão);

c) premissas/critérios adotados para definição do valor do limite de dispersão tarifária (apêndice B do anexo 3 ao contrato de concessão).

A unidade instrutiva advertiu que *“a divulgação dessas informações traria maior segurança jurídica aos interessados em participar do certame, contribuindo, assim, com a ampliação da competitividade do leilão”* (item 46 do Relatório, peça 274). Por outro lado, *“a Antaq limitou-se a responder aos interessados que tais informações seriam incluídas nos documentos a serem encaminhados aos órgãos de controle (peça 78, p. 20, 35 e 171)”* (item 47 do Relatório).

Observe, ademais, que a unidade técnica corretamente anotou que as falhas graves identificadas se chocavam frontalmente com a jurisprudência do TCU:

“48. Entende-se que a postura adotada pelos órgãos gestores da desestatização não está de acordo com a jurisprudência dessa Corte de Contas, que prevê a discussão, nas audiências públicas, acerca das informações constantes nos estudos de viabilidade dos projetos de desestatização, incluindo as metodologias, premissas e estimativas adotadas para a tomada de decisão. Nesse sentido, citam-se os Acórdãos 122/2018-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Bruno Dantas, 925/2016-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Walton Alencar Rodrigues, e 3.661/2013-TCU-Plenário, de relatoria da Ministra Ana Arraes, a seguir parcialmente reproduzidos:

[Acórdão 122/2018-TCU-Plenário] 9.1. determinar ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) (...) que: 9.1.1. para os próximos certames de terminais portuários, disponibilizem, como documentos da audiência pública e da licitação, os anexos constantes do Ato Justificatório, de forma que a sociedade possa compreender melhor os objetivos, metodologias e escolhas do Poder Concedente, em atenção aos princípios da publicidade e transparência;

[Acórdão 925/2016-TCU-Plenário] 9.1. condicionar a publicação do respectivo edital à adoção das seguintes providências pelo Conselho Nacional de Desestatização, pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e pela Agência Nacional de Aviação Civil: (...) 9.1.2. inclusão, no âmbito de discussão das audiências públicas, das informações técnicas, econômico-financeiras, ambientais e jurídicas constantes dos estudos de viabilidade do aeroporto em tela, disponibilizando ao público documentos que permitam identificar claramente as metodologias, premissas e estimativas aferidas, calculadas e utilizadas na tomada de decisão do Poder Público;

[Acórdão 3.661/2013-TCU-Plenário] 9.3. determinar à Agência Nacional de Transportes Aquaviários que: 9.3.1. para os próximos blocos das licitações constantes da Portaria-SEP 38/2013, coloque em discussão, nas audiências públicas, as informações técnicas, econômico-financeiras e jurídicas constantes dos estudos de viabilidade dos projetos, disponibilizando ao público documentos que permitam identificar claramente as metodologias, premissas e estimativas aferidas, calculadas e utilizadas na tomada de decisão do Poder Público;”

Como se não bastasse, o modelo de concessão submetido à audiência pública 19/2020-Antaq sofreu alterações significativas e não houve mais oportunidade para novas interações com diversos agentes diretamente afetados pela concessão, os quais continuam segregados do processo conduzido pelo governo.

49. Ademais, o modelo de concessão submetido à audiência pública 19/2020-Antaq sofreu diversas alterações até a conclusão da modelagem da desestatização, as quais não foram submetidas à discussão pública posterior. Na audiência pública 2/2021-BNDES, foram discutidas e respondidas somente as contribuições relativas à venda da empresa pública Codesa. Tais contribuições, em sua maioria, estavam relacionadas ao tratamento a ser dado aos atuais empregados da Codesa depois da desestatização, aí incluída a Guarda Portuária. Considerando que essa matéria não faz parte do escopo da presente análise, entende-se desnecessário um aprofundamento das sugestões apresentadas.

50. Ocorre que algumas contribuições apresentadas na audiência pública 2/2021 guardavam relação com a concessão da administração dos portos organizados, mas deixaram de ser discutidas e/ou consideradas pelo BNDES, que apresentou resposta padrão a essas sugestões, a exemplo da resposta dada à questão 1 (peça 96, p. 11):

O BNDES agradece sua contribuição e informa que esse assunto foi abordado na Consulta Pública Virtual nº 019/2020 - ANTAQ, realizada no dia 04 de fevereiro de 2021. O relatório com todas as contribuições respondidas está disponível no *site* da ANTAQ ([http://web.antaq.gov.br/Sistemas/WebServiceLeilao/DocumentoUpload/Audiencia%2070/Planilha de Contribuicoes CODESA publico.pdf](http://web.antaq.gov.br/Sistemas/WebServiceLeilao/DocumentoUpload/Audiencia%2070/Planilha%20de%20Contribuicoes%20CODESA%20publico.pdf)), tendo sido o tema em questão abordado nas páginas 10, 11, 12 e 25 (lista não exaustiva). A presente Audiência Pública não abordará esse tema.

Inacreditavelmente, as informações submetidas à apreciação do Tribunal foram encaminhadas pelo poder concedente com a classificação de acesso restrito até a expedição do ato decisório respectivo (peça 111), nos termos previstos no art. 7º, § 3º, da Lei 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação). “*Diante disso, todos os documentos encaminhados para análise do TCU foram juntados aos presentes autos como peças sigilosas, cujo acesso somente poderá ser liberado a terceiros interessados depois de proferida a decisão de mérito por esta Corte de Contas*” (item 51 do Relatório).

Nesse ponto, cabem mais alguns destaques relacionados aos apontamentos da equipe técnica do TCU no âmbito do Relatório de Acompanhamento (peça 274):

52. Vale pontuar o ingresso de diversas entidades e associações do setor portuário neste processo, na condição de *amicus curiae*, com poderes restritos à obtenção de cópia de peças não sigilosas e à apresentação de memoriais, a exemplo do despacho do Relator à peça 119. Ou seja, **tais entidades permanecem sem conhecimento da modelagem final e completa submetida à apreciação do Tribunal, de modo que os memoriais até então apresentados, e examinados no tópico “informações adicionais” desta instrução, tomaram por base as informações divulgadas nas duas etapas de**

audiência pública, as quais não permitem identificar claramente a metodologia e premissas adotadas para tomada de decisão.

53. Destaca-se que a manutenção do sigilo das peças processuais foi objeto de oitiva da SNPTA consoante despacho do Relator (peça 166) e ofício 59159/2021-TCU/Seproc (peça 168). Em resposta (peça 177, p. 1-2), a SNPTA esclarece que a retirada do sigilo das informações já fora solicitada pela AOPES diretamente ao MInfra, no âmbito do processo 50000.013546/2021-31, mas o pleito fora indeferido sob a alegação de que o acesso privilegiado aos autos criaria condição desigual em favor das empresas representadas pela peticionante, com possível afronta à isonomia do certame. (grifou-se)

No entendimento do MP de Contas, não é cabível a alegação acerca de eventual acesso privilegiado, tendo em vista que as informações sobre a modelagem da concessão, na realidade, devem ser públicas, por dizerem respeito a serviço de interesse público.

Há, ainda, indícios de utilização do TCU para justificar a falta de transparência do processo concessório, conforme se observa no seguinte excerto do Relatório de Acompanhamento (peça 274):

55. A SNPTA pontua, ainda, que a liberação do sigilo das peças processuais deveria ocorrer somente depois de 22/10/2021, data agendada para a reunião de encerramento do presente relatório de acompanhamento, ocasião em que seriam apresentadas novas versões de alguns documentos, sob pena de dar publicidade a informações desatualizadas, gerando desinformação sobre a desestatização em tela. De fato, na reunião realizada em 22/10/2021 para apresentação das conclusões do trabalho aos gestores da desestatização, foram relatados, pelo poder concedente, alguns ajustes promovidos na modelagem proposta, os quais foram detalhados na manifestação dos gestores em face do relatório preliminar (peça 262, p. 1), conforme descrito ao término deste tópico.

56. Cabe acrescentar que, quando da manifestação dos gestores em face do relatório preliminar (peça 263), foram encaminhados diversos documentos internos de planejamento da presente desestatização (peças 249-259), em complemento à nota técnica 13/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, os quais foram classificados como sigilosos pelo Ministério e também devem ser mantidos como sigilosos nestes autos.

57. Nesse sentido, **propõe-se levantar o sigilo que recai sobre as peças destes autos**, exceto quanto às peças 58-59, que contêm os relatórios de *due diligence* contábil-patrimonial e jurídica da Codesa, bem como quanto às peças 249-259, que contêm documentos internos de planejamento da desestatização da Codesa.

O caso revela, pois, um retrocesso na aplicação dos princípios da transparência e da publicidade nos processos de concessão, haja vista a existência de informações não divulgadas ao público, essenciais à compreensão do processo (peça 274, pp. 15/6):

“68. Destaca-se a existência de informações não divulgadas ao público até o presente momento, atinentes à memória de cálculo para definição dos valores de receita teto fixados para os serviços de utilização de infraestrutura de acesso aquaviário e

infraestrutura terrestre, e às premissas/critérios adotados para definição do valor do limite de dispersão tarifária. Tais informações, conforme relatado no tópico relativo à regulação tarifária, representam o núcleo do modelo econômico-financeiro proposto para a concessão, tendo sido apontadas irregularidades no curso deste acompanhamento, que ensejaram propostas para aprimoramento do modelo.

69. Tampouco foi divulgada a planilha eletrônica, contendo a avaliação econômico-financeira do empreendimento. Considerando que o modelo econômico-financeiro proposto sofreu diversos ajustes até a versão final submetida à apreciação do Tribunal, sua divulgação deveria ter ocorrido depois de publicada a Resolução CPPI 188/2021, que aprovou a modelagem de desestatização, ou seja, justamente na terceira etapa de consulta pública originalmente prevista, e suprimida pelo poder concedente sem as devidas justificativas.

70. A divulgação dessas informações, com vistas a assegurar maior transparência e publicidade ao processo, com destaque para o modelo econômico-financeiro proposto para o empreendimento, tem sido observada em diversos projetos de desestatização promovidos pelo Governo Federal. A título exemplificativo, citam-se a concessão da Nova Dutra (BR-116/RJ/SP) (<https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=410>), a prorrogação do prazo de vigência contratual da concessão ferroviária MRS (<https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=385>), e a concessão da ferrovia Ferrogrão (EF-170) (<https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=176>), promovidas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)”.

O poder concedente pondera que reinaugurar a consulta pública traria o risco de tornar infundável o trabalho de modelagem, o que não corresponde à realidade dos fatos, em face do princípio da razoabilidade, que deve sempre pautar o agir do Poder Público. O que se observa na prática é a busca, por parte de agentes do governo, de um primeiro sinal de aprovação do TCU, apto, na avaliação política, a permitir o avanço incauto desta e de outras desestatizações.

Nos termos do art. 9º da Instrução Normativa TCU 81/2018, que dispõe sobre a fiscalização dos processos de desestatização, a unidade responsável pela instrução do processo de acompanhamento da desestatização deverá remeter a proposta de mérito, a fim de que o Tribunal emita pronunciamento quanto à legalidade, à legitimidade e à economicidade dos atos fiscalizados.

O § 3º desse mesmo artigo é claro ao estabelecer que a documentação relativa ao processo de desestatização encaminhada pelo Poder Concedente deve estar consolidada com os resultados das audiências ou consultas públicas, no que couber.

Resta claro que as audiências públicas não cumpriram, na essência, os requisitos legais de publicidade e transparência. Ao contrário, dotaram o processo de um caráter impositivo, com base em decisões desprovidas de fundamentos técnicos.

Desse modo, não cabe ainda a liberação por parte do TCU, mesmo condicional, para a publicação de edital, tendo em vista que isso induziria a produção de novo ato eivado de vícios, porquanto sem o cumprimento efetivo dos fundamentos para a promoção das audiências públicas,

qual seja, a transparência e a publicidade, que se faz necessária da fase de estudos.

A oferta de condições apropriadas para a participação e o controle social é fundamental para a idoneidade e a sustentabilidade do processo de desestatização. Assim, caso não sejam rejeitados os atuais estudos submetidos pelos gestores governamentais e o TCU permita a publicação, mesmo condicionada, do edital de concessão, as verdadeiras audiências públicas seriam tacitamente substituídas, ilegitimamente, por uma avaliação posterior da Corte de Contas.

Isso se somaria ao risco de efetivação de um contrato contrário aos interesses públicos, porquanto sem a correta avaliação da vantajosidade do modelo escolhido.

Vale reiterar, no caso em apreço há o agravante de se tratar de um processo pioneiro, que poderá ser precipitadamente referendado pelo governo como sendo um “sucesso” e, a partir disso, servir de equivocado modelo para as desestatizações de portos de maior relevo, estratégicos para o país, tais como os portos de Itajaí, São Sebastião e Santos.

A efetivação do princípio da transparência no atual processo de concessão somente ocorrerá por meio da realização de novas audiências públicas, dessa vez com ampla divulgação dos documentos que subsidiam a proposta, sob o risco de lançar chancela em processo concessório contendo vícios insanáveis, abertamente contrários à pacífica jurisprudência do TCU.

III

Em face do que restou apurado nos autos, o Ministério Público de Contas opina por que o Tribunal de Contas da União:

I. emita pronunciamento acerca da ilegalidade e ilegitimidade dos atos fiscalizados no âmbito desse processo de Acompanhamento, tendo em vista que:

- a) a escolha do modelo de desestatização dos portos públicos atualmente administrados pela Codesa não foi acompanhada formalmente da devida fundamentação, incluída a identificação de riscos e respectivos endereçamentos, em ofensa aos princípios da eficiência e da motivação dos atos administrativos;
- b) nas consultas/audiências públicas promovidas, não foram divulgadas as informações técnicas, econômico-financeiras, ambientais e jurídicas constantes dos estudos de viabilidade, com destaque para o modelo econômico-financeiro do projeto, com vistas a permitir a identificação clara das metodologias, premissas e estimativas auferidas, calculadas e utilizadas na tomada de decisão do Poder Público, em ofensa aos princípios da publicidade e da transparência e à jurisprudência do Tribunal;
- c) a documentação originalmente enviada para apreciação desta Corte de Contas continha informações inconsistentes e/ou imprecisas, com prejuízo à qualidade do material a ser analisado, em ofensa ao disposto no art. 3º da Instrução Normativa TCU 81/2018.

II. determine ao Ministério da Infraestrutura que, caso insista na tentativa de privatização da Codesa nos moldes que entende ser viável, reencaminhe os respectivos estudos para o Tribunal, antes, porém:

- a) divulgue as últimas versões dos estudos de viabilidade do projeto, contendo as informações

técnicas, econômico-financeiras, ambientais e jurídicas, exceto quanto aos relatórios de *due diligence* contábil-patrimonial e jurídica da Codesa, contemplando, inclusive, as análises realizadas pelo Tribunal em decorrência deste acompanhamento e os ajustes porventura promovidos no modelo pelo poder concedente, em atenção aos princípios da publicidade e da transparência;

- b) realize novas consultas públicas, em que se apresente ao público estudo aprofundado das alternativas de modelos portuários existentes no mundo, sopesando riscos e vantagens de cada um deles, e explicitando o endereçamento para cada um dos riscos identificados, com vistas a fundamentar a escolha do modelo a ser adotado, em atenção aos princípios da eficiência e da motivação dos atos administrativos;
- c) defina previamente quais serão os mecanismos regulatórios complementares que coibirão o comportamento abusivo do futuro concessionário ao fixar os valores de remuneração para os serviços portuários básicos essenciais sob o regime de liberdade negocial e para a utilização de áreas afetas às operações portuárias não ociosas, a exemplo da exigência de código de conduta para definição do valor dos aluguéis e da criação de parâmetros para fixação dos valores a serem cobrados pelos serviços de acostagem e armazenagem com base na prática atual verificada na Codesa;
- d) defina a regulamentação futura a ser realizada pela Antaq acerca dos eventos e das circunstâncias caracterizadoras das infrações que ensejam a aplicação das penalidades previstas na cláusula 23.2 da aludida minuta, bem como dos critérios objetivos que caracterizam as situações descritas nos incisos I, IV e V, do art. 38, § 1º, da Lei 8.987/1995, que ensejam a deflagração do processo de caducidade, de forma a proporcionar efetividade à sua aplicação.

Brasília, 1 de Dezembro de 2021.

Júlio Marcelo de Oliveira
Procurador