

GRUPO I – CLASSE I – Plenário

TC 024.768/2017-0 [Aposos: TC 040.161/2018-8, TC 040.118/2018-5, TC 001.961/2019-5, TC 037.732/2018-8, TC 006.906/2018-4, TC 011.725/2018-4, TC 036.611/2018-2]

Natureza: Pedido de reexame (em Auditoria Operacional).

Unidades jurisdicionadas: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq); Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), atualmente Ministério da Infraestrutura (MI).

Recorrente: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Representação Legal: Ana Carolina Souza do Bomfim, CPF 048.362.095-52, representando a Antaq (peça 93); Alexandre Dalfior de Figueiredo, CPF 049.935.216-50; Michael Gleidson Araujo Cunha, CPF 012.845.421-06, representando a Antaq (peça 147); Marta Alves dos Santos (OAB/SP 311.219) e outros, representando a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) (peça 197).

SUMÁRIO: AUDITORIA OPERACIONAL PARA AVALIAR OS PRINCIPAIS PONTOS DE INEFICIÊNCIA NOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS QUE RESULTAM EM AUMENTO DE CUSTO E DE TEMPO NO TRÂMITE DA CARGA. OPORTUNIDADES DE MELHORIA IDENTIFICADAS. RECOMENDAÇÕES E DETERMINAÇÕES. PEDIDO DE REEXAME. ARGUMENTOS INSUFICIENTES PARA DESCONSTITUIR A DECISÃO RECORRIDA. CONHECIMENTO. NÃO PROVIMENTO.

RELATÓRIO

Transcrevo a seguir, com os ajustes de forma pertinentes, instrução elaborada no âmbito da Secretaria de Recursos – Serur (peça 191), que teve a anuência de seu corpo dirigente (peça 192):

“INTRODUÇÃO

1. Trata-se de pedido de reexame interposto pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) (R001-Peça 154), representada por seu Diretor-Geral Mário Póvia, por meio do qual se insurge contra o Acórdão 2.310/2018-TCU- Plenário, prolatado na sessão de julgamento do dia 2/10/2018-Extraordinária e inserto na Ata 38/2018-TCU-Plenário, Relator Ministro Bruno Dantas (Peça 129).

1.1. A deliberação recorrida apresenta o seguinte teor:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de relatório de auditoria operacional com o objetivo de verificar os gargalos que impactam a eficiência dos portos brasileiros.

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão Extraordinária do Plenário, ante as razões expostas pelo Relator, em:

9.1. determinar à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), com fulcro no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992 c/c o art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que:

9.1.1. no prazo de 180 dias, desenvolva metodologia de análise de denúncias sobre abusividade de preços e tarifas praticados por terminais e operadores portuários na movimentação de contêineres, com vistas a harmonizar objetivos de usuários e prestadores de serviço, preservado o interesse público, nos termos do art. 20 da Lei 10.233/2001;

9.1.2. no prazo de 180 dias, regulamente processo para a obtenção sistemática dos custos relativos à movimentação de contêineres, com vistas a subsidiar as análises de abusividade de preços e tarifas de terminais e operadores portuários, definindo referenciais de eficiência, nos termos do inciso IV do art. 11 da Lei 10.233/2001;

9.1.3. no prazo de 180 dias, estabeleça medidas para acompanhar, de forma sistemática, o comportamento dos preços e tarifas praticados no segmento de contêiner, nos termos do inciso II do art. 27 da Lei 10.233/2001;

9.1.4. no prazo de 30 dias, apresente ao TCU plano de ação com vistas a evidenciar como se dará o atendimento às determinações acima, designando as tarefas a serem executadas, os responsáveis por tais medidas (nomes e cargos) e o prazo para implementação;

9.2. recomendar, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c o art. 250, inciso III, do Regimento Interno:

9.2.1. à Companhia Docas do Estado de São Paulo, conforme seu juízo de conveniência e oportunidade, que:

9.2.1.1. em conjunto com o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, avalie a possibilidade de adotar a dragagem de manutenção em conjunto com outros portos, bem como considere a possibilidade de utilizar a dragagem de recuperação em virtude das enchentes ou outros fenômenos hidrológicos em seus contratos de dragagem de manutenção, à semelhança das realizadas em experiências internacionais mencionadas no relatório de auditoria (EUA e Austrália);

9.2.1.2. considere os parâmetros de eficiência propostos pelos operadores e terminais nas próximas licitações para dragagem de manutenção, de forma a reduzir períodos de interrupção das operações portuárias, bem como a possibilidade de instituir a remuneração variável de que trata a Lei 12.462/2011;

9.2.1.3. em conjunto com o ministério supervisor, elabore plano de ação para saneamento financeiro da estatal, em especial com relação às dívidas cíveis e trabalhistas, e encaminhe o referido plano ao Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão para fins de análise e acompanhamento;

9.2.1.4. se articule com o ministério supervisor, a Secretaria de Patrimônio da União (SPU) e o Ministério da Defesa a fim de definir os locais onde os equipamentos de VTMIS devem ser instalados;

9.2.1.5. reavalie a profundidade dos berços de atracação e promova a adequação dos respectivos projetos, tendo em conta a dragagem de manutenção tecnicamente viável e a profundidade de projeto dos canais de acesso, ou apresente justificativa fundamentada para a não adoção da medida, para os seguintes berços: AL 01, AL 02, AL 03, AL 04, BTP 01, BTP 02, BTP 03, AGEO 01, CS 01, VALONGO, ARM 10, ARM 11, ARM 13/14, ARM 15, ARM 16/17, ARM 19, CURVA 23, OUTEIRINHOS 03, OUTEIRINHOS 02(MB), OUTEIRINHOS 01(MB), ARM 33/34, 37 Pto 1 e 2, TERMAG, TGG, TECON 4, e TECON 3;

9.2.2. à Companhia Docas do Estado do Rio de Janeiro, conforme seu juízo de conveniência e oportunidade, que:

9.2.2.1. em conjunto com o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, avalie a possibilidade de adotar a dragagem de manutenção em conjunto com outros portos, bem como considere a possibilidade de incluir a dragagem de recuperação em virtude das enchentes ou outros fenômenos hidrológicos em seus contratos de dragagem de manutenção, à semelhança das realizadas em experiências internacionais mencionadas no relatório de auditoria (EUA e Austrália);

9.2.2.2. considere os parâmetros de eficiência propostos pelos operadores e terminais nas próximas licitações para dragagem de manutenção, de forma a reduzir períodos de interrupção das operações portuárias, bem como a possibilidade de instituir a remuneração variável de que trata a Lei 12.462/2011;

9.2.2.3. em conjunto com o ministério supervisor, elabore plano de ação para saneamento financeiro da estatal, em especial com relação às dívidas cíveis e trabalhistas, e encaminhe o

referido plano ao Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão para fins de análise e acompanhamento;

9.2.2.4. se articule com o ministério supervisor, a Secretaria de Patrimônio da União (SPU) e o Ministério da Defesa a fim de definir os locais onde os equipamentos de VTMS devem ser instalados.

9.2.3. à Companhia Docas do Pará, conforme seu juízo de conveniência e oportunidade, que:

9.2.3.1. em conjunto com o ministério supervisor, elabore plano de ação para saneamento financeiro da estatal, em especial com relação à folha de pagamentos e às dívidas cíveis e trabalhistas, e encaminhe o referido plano ao Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão para fins de análise e acompanhamento; e

9.2.3.2. elabore estudo de viabilidade técnica e econômica para a dragagem de aprofundamento do canal de acesso ao Porto de Belém, a fim de que possa adequá-lo à profundidade necessária às operações aquaviárias;

9.2.4. à Superintendência do Porto de Itajaí, conforme seu juízo de conveniência e oportunidade, que:

9.2.4.1. em conjunto com o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, avalie a possibilidade de adotar a dragagem de manutenção em conjunto com outros portos, bem como considere a possibilidade de incluir a dragagem de recuperação em virtude das enchentes ou outros fenômenos hidrológicos em seus contratos de dragagem de manutenção, à semelhança do realizado em experiências internacionais mencionadas no relatório de auditoria (EUA e Austrália);

9.2.4.2. considere os parâmetros de eficiência propostos pelos operadores e terminais nas próximas licitações para dragagem de manutenção, de forma a reduzir períodos de interrupção das operações portuárias, bem como a possibilidade de instituir a remuneração variável de que trata a Lei 12.462/2011;

9.2.5. à Agência Nacional de Vigilância Sanitária, conforme seu juízo de conveniência e oportunidade, que:

9.2.5.1. adote providências no sentido de integrar o sistema de peticionamento eletrônico para emissão do licenciamento da importação ao Portal Único do Comércio Exterior, articulando-se, para tanto, com a Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços e a Secretaria da Receita Federal do Brasil;

9.2.5.2. aprimore o processo de emissão de Licenciamento de Importação (LI), considerando os seguintes aspectos:

9.2.5.2.1. adoção de critérios e orientações padronizadas para a definição de realização de inspeções físicas;

9.2.5.2.2. adoção da gestão de risco para análise dos processos de emissão de LI, considerando, ao menos, as particularidades dos produtos importados e do importador;

9.2.5.2.3. estabelecimento de procedimentos operacionais padrão e/ou manuais operacionais, de modo que as ações relacionadas aos licenciamentos de importação sob vigilância sanitária sejam realizadas de forma padronizada, à exceção dos casos com particularidades comprovadamente justificadas; e

9.2.5.2.4. adoção de rotina para aferição da qualidade das análises realizadas nos processos de emissão de LI, utilizando as informações geradas como instrumento para feedback e treinamento permanente do corpo de fiscais.

9.3. determinar, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992 c/c art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, à Companhia Docas do Estado de São Paulo, à Companhia Docas do Rio de Janeiro, à Companhia Docas do Pará, à Agência Nacional de Vigilância Sanitária e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários que encaminhem a este Tribunal, no prazo de 30 dias, plano de ação, com indicação de cronograma, etapas intermediárias, atividades e responsáveis, para a implementação das recomendações contidas no item 9.2 e seus subitens,

conforme a competência de cada entidade, ou justificativa sobre a decisão de não implementar tais recomendações;

9.4. dar ciência à Agência Nacional de Transportes Aquaviários e, no que respeita à supervisão ministerial, ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, que a Resolução-Antaq 2.389/2012 não tem se mostrado efetiva para assegurar um dos principais objetivos de regulação setorial a cargo da Agência, em desatenção à Lei 10.233/2011, art. 20, inc. II, alíneas 'a' e 'b', especialmente no que respeita à modicidade das tarifas, ao cumprimento de padrões de eficiência e à harmonização dos objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, de forma a arbitrar conflitos de interesses e impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica;

9.5. encaminhar cópia deste acórdão ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, ao Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, à Agência Nacional de Transportes Aquaviários, à Agência Nacional de Vigilância Sanitária, à Companhia Docas do Estado de São Paulo, à Companhia Docas do Rio de Janeiro, à Companhia Docas do Pará, à Superintendência do Porto de Itajaí, à Secretaria da Receita Federal do Brasil e à Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços;

9.6. autorizar a SeinfraPortoFerrovia a monitorar implementação das deliberações deste acórdão em processo específico;

9.7. determinar à SeinfraPortoFerrovia que autue processo apartado para dar continuidade ao exame dos indícios de irregularidades identificados neste processo relacionados a tarifas e preços praticados em terminais de contêineres, observando a atuação da Antaq na prevenção de riscos e eventos decorrentes de competição imperfeita ou infração da ordem econômica em prejuízo do usuários;

9.8. autorizar, no âmbito do processo apartado mencionado no subitem 9.7, as medidas necessárias à adequada instrução processual (diligências, oitivas e inspeção), conforme escopo a ser definido pela unidade instrutora envolvendo os seguintes aspectos:

9.8.1. ocorrência de abusividade na cobrança de preços pelos terminais de contêineres e critérios de reajuste;

9.8.2. legalidade da cobrança de tarifas e/ou preços por meio de alíquota ad valorem para armazenagem e movimentação de contêineres, bem como a possível caracterização de duplicidade de taxação sobre o serviço, tendo em conta o princípio de pagamento pelo usuário por custos dos serviços em regime de eficiência e o princípio da modicidade tarifária;

9.8.3. imprecisão dos contratos de arrendamento quanto à definição dos serviços (indispensáveis, acessórios e complementares) no ciclo de importação e exportação de contêineres por terminais arrendados. (ênfase acrescida)

HISTÓRICO

2. Trata-se de auditoria operacional que teve como objetivo verificar os principais entraves, denominados 'gargalos', que impactam a eficiência dos portos brasileiros, com o intuito de identificar oportunidades de redução de tempo de liberação de cargas e de custo para o usuário.

2.1. A fiscalização foi coordenada pela Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária (SeinfraPortoFerrovia), com a participação das Secretarias de Controle Externo nos Estados de São Paulo, Pará, Santa Catarina e Rio de Janeiro.

2.2. A presente auditoria veio a complementar outros trabalhos de igual relevância já realizados no TCU, por meio dos quais foi possível identificar falhas e fragilidades no sistema portuário brasileiro e contribuir com propostas corretivas e de aprimoramento para as questões encontradas.

2.3. Em especial, por sua correlação com o presente processo citam-se: i) TCs 004.662/2014-8 e 028.834/2010-0, que trataram de questões atinentes aos preços e tarifas cobrados nas operações portuárias, abordando especificamente aspectos relativos ao THC (Terminal Handling Charge), à modicidade tarifária e à metodologia de cálculo de preços máximos que podem ser cobrados dos

usuários, o primeiro em análise de pedido de reexame e o segundo cujo pedido de reexame não foi provido (Acórdão 1.410/2017-TCU-Plenário, Relator Ministro Walton Alencar Rodrigues); ii) TC 014.624/2014-1, que tratou de auditoria operacional para avaliar os principais gargalos para liberação de carga containerizada em portos da Região Sudeste, e que também avaliou a legalidade dos termos da Resolução-Antaq 2.389/2012, por meio do qual foram prolatadas determinações no mesmo sentido (Acórdão 1.704/2018-TCU-Plenário, Relatora Ministra Ana Arraes); e iii) TC 030.098/2017-3, acerca da legalidade dos dispositivos instituídos por meio do Decreto 9.048/2017 (Acórdão 1.446/2018-TCU-Plenário, Relator Ministro Bruno Dantas).

2.4. O Relator a quo, Exmo. Ministro Bruno Dantas, alvitrou, após minuciosa análise (Peça 130), acolher o encaminhamento sugerido nos autos, no sentido de prolatar as determinações constantes dos subitens do item 9.1 do Acórdão recorrido, no que foi acompanhado pelos demais Membros do Pleno desta Corte de Contas.

2.5. Irresignada, a Antaq interpôs o presente pedido de reexame, que se fundamenta nos fatos que, adiante, passar-se-á a relatar.

EXAME DE ADMISSIBILIDADE

3. Reitera-se o exame preliminar de admissibilidade efetuado por esta Secretaria (Peça 161), ratificado pelo Exmo. Ministro Augusto Nardes (Peça 166), que concluiu pelo conhecimento do pedido de reexame, nos termos do art. 48 da Lei 8.443/1992, c/c os art. 285 e 286, parágrafo único, do RI/TCU, suspendendo os efeitos dos subitens 9.1.1, 9.1.2 e 9.1.3 do Acórdão recorrido.

EXAME DE MÉRITO

4. Delimitação

4.1. Constitui objeto do presente recurso definir se é cabível a alteração das determinações expedidas à Antaq.

5. Da revisão da determinação.

5.1. Pondera que é desnecessária a determinação contida no subitem 9.1.1 do Acórdão recorrido, uma vez que a criação da metodologia de análise de denúncias sobre preços e tarifas abusivos praticados por terminais e operadores portuários na movimentação de contêineres já está em fase final de testes, por meio do Processo Administrativo n. 50300.002175/2018-82 (Peça 154, p. 3-5).

5.2. Requer a revisão e a exclusão da determinação contida no subitem 9.1.2 do Acórdão recorrido, pois alcança 'estrita atividade regulatória da Agência', que 'instituiria mais um custo sem alcançar os benefícios pretendidos' (Peça 154, p. 18-21):

a) alega que 'o controle de custos operacionais de movimentação de contêineres de dezenas de terminais portuários implicaria em significado ônus regulatório, o que a doutrina chama de 'fardo regulatório', cujo custo-benefício do modelo' parece inviável, segundo a defesa;

b) tece comentários acerca da dinâmica de fluxos do comércio internacional e da posição dos terminais portuários nacionais.

5.3. Solicita a revisão da determinação contida no subitem 9.1.3 do Acórdão recorrido 'quanto ao prazo concedido para sua completa efetivação, de modo a atender todas as fases necessárias para total implantação do projeto' (Peça 154, p. 11-23):

a) informa que já está em curso a implantação do módulo APP, por meio do qual a Antaq 'conhecerá os preços médios praticados em um porto, associados à combinação de área, perfil de carga, tipo de operação', além de 'deter dados para o cálculo individualizado de cada serviço'. O prazo previsto pela Agência para implementar completamente a demanda será de 377 dias, termo final em 5/11/2019, tendo como termo inicial o dia 25/10/2018.

Análise:

5.4. *As determinações exaradas por meio dos itens 9.1.1, 9.1.2 e 9.1.3 do Acórdão 2.310/2018-TCU-Plenário, ora recorrido, foram no sentido de conferir maior transparência aos usuários e de dotar a Antaq de instrumentos para que desempenhe satisfatoriamente seu ofício de regular o mercado setorial sob sua responsabilidade.*

5.5. *A recorrente, entretanto, acredita que o TCU extrapolou de suas funções, ao estabelecer determinações objetivas de como a agência deveria regular e que o cumprimento delas representaria custo regulatório elevado ou seria materialmente impossível.*

5.6. *O exame das razões recursais perpassa, portanto, pelo sopeso do atendimento aos direitos dos usuários e da discricionariedade conferida à agência reguladora no seu mister regulatório.*

5.7. *Debata-se neste ponto se o respeito aos direitos dos usuários está sendo assegurado pela regulação setorial exercida pela Antaq, mormente no que se refere à modicidade de preços e de tarifas relacionadas ao setor portuário, no caso específico quanto à movimentação de contêineres.*

5.8. *Nesse sentido, cabe trazer à tona os dispositivos legais definidores dos objetivos e das competências da agência reguladora, aplicáveis ao caso, de acordo com a Lei 10.233/2001:*

‘Art. 20. São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário:

(...)

II – regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a:

a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;

b) harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica.

(...)

Art. 27. Cabe à Antaq, em sua esfera de atuação:

(...)

II – promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

(...)

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores. (ênfases acrescida)

5.9. *Translúcido, então, que o inciso II do art. 27 da Lei 10.233/2001, atribui à Antaq a competência, dentro de sua esfera de atuação, para ‘promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados’, o que, por consectário lógico, se enquadra no estudo que se propõe.*

5.10. *De igual sorte, todo o arcabouço normativo, evocado no Relatório que acompanha o Acórdão recorrido, serve apenas para demonstrar de forma lógica e racional que a Antaq tem o poder-dever de atuar para adimplir as ações propostas nas determinações do item 9.1 do Acórdão recorrido.*

5.11. *A justificativa para que se requeira a atuação da agência reguladora reside na falha de mercado configurada pela assimetria de informações observada na situação em apreço. O usuário do serviço portuário desconhece os parâmetros da cobrança que lhe é imposto pelos operadores portuários, o que o leva a, em muitas vezes ocasiões, na apresentação de denúncias da prática de*

preços abusivos, o que resulta na movimentação da máquina pública, mas de forma ineficiente e errática, pois as entidades competentes não detêm sequer de metodologia e de dados fidedignos para apurar as denúncias, conforme ficou claro nos autos.

5.12. *Nada impede, então, que, no intuito de prover maior transparência aos destinatários finais dos serviços prestados, a Antaq realize um acompanhamento sistemático dos custos de movimentação de contêineres para subsidiar seu papel legal e, em última instância, a análise das denúncias, as quais devem obrigatoriamente perpassar por metodologia previamente definida pela própria agência reguladora. Tal providência auxiliaria, inclusive, na atividade de averiguação da modicidade tarifária, atividade obrigatória que a agência reguladora deve exercer sobre as concessões de serviço público abrangidas por sua competência.*

5.13. *Neste ponto, cabe reconhecer uma falha na política de intervenção mínima adotada pela Agência. Ao se manter alheia aos custos inerentes as operações portuárias, a Antaq deixa de dispor dos meios e dos dados necessários à avaliação da adequação dos valores praticados e da garantia de que os direitos dos usuários estejam sendo respeitados. Ou seja, a autarquia federal se exime de cumprir deveres que lhe foram legalmente impostos na sua lei de criação.*

5.14. *Em relação ao subitem 9.1.1 do Acórdão recorrido, não cabe à unidade jurisdicionada realizar o juízo de valor acerca da necessidade ou não de uma determinação exarada por esta Corte de Contas, a quem a Constituição Federal atribuiu o poder-dever de realizar inspeções e auditorias de natureza operacional na administração direta e indireta, mormente quando o jurisdicionado também verificou a necessidade de melhorar seus fluxos operacionais e, ciente da urgência de tal medida, já está adiantado no adimplemento da obrigação contida na determinação.*

5.15. *Lacuna que foi reconhecida inclusive pela unidade jurisdicionada, como demonstra o despacho da Superintendência de Regulação da Antaq, datado de 25/1/2018, que apontou a existência de pelo menos três métodos de análise de preços abusivos: por meio da evolução do preço impugnado em comparação com as taxas de inflação do período considerado; da comparação do preço questionado com os de outros terminais de contêineres; e da comparação do preço com o custo informado pelo terminal (Peça 130, p. 4), sem, contudo, corrigir a falta de metodologia de forma efetiva e em prazo razoável para atender os usuários e última análise o propósito fim da Agência, pois o alerta da própria superintendência já completou um ano sem ter sido sanado.*

5.16. *A recorrente se insurge contra a determinação contida no subitem 9.1.2, basicamente, por entender que esta implicaria ‘em significado ônus regulatório’, nomeando-a como ‘fardo regulatório’, cujo custo-benefício do modelo’ seria inviável.*

5.17. *Cabe divisar, entretanto, que diversos estudos, relatos e análises empreendidas pela SeinfraPortoFerrovia demonstram ser bastante plausível à Antaq regulamentar o ‘processo para a obtenção sistemática dos custos relativos à movimentação de contêineres’, principalmente na era da informação digital com toda a facilidade de coleta e de envio de dados, com soluções simples, muitas vezes em tempo real. Solucionar a referida carência é o que se pretende com a proposição da determinação atacada, tudo com o intuito de mitigar a falha de mercado identificada com a adoção de mecanismos efetivos de acompanhamento.*

5.18. *No que tange ao subitem 9.1.3 do Acórdão recorrido, a argumentação da recorrente reforça o juízo de valor de que o prazo deve ser mantido e é imprescindível para se criar um sentido de efetividade na implantação de novas soluções operacionais indispensáveis ao bom funcionamento da dinâmica portuária, uma vez que a recorrente informa que já está em fase de implementação do projeto Módulo APP, mas ao que tudo indica sequer estabeleceu, por livre iniciativa, uma data de início para o suscitado projeto, além dos prazos de cada fase para sua implantação, pois ao fazê-lo de forma pública e diante da determinação imposta, assumiu como data inicial o dia 25/10/2018, 15 dias após ter tomado ciência do Acórdão recorrido (Peça 139).*

5.19. *Cabe esclarecer que, em nenhum momento, seja no Relatório ou no Voto que fundamentam o Acórdão recorrido, restou consignado que a Antaq deve harmonizar ou fixar eventual*

preço-teto para a atividade de movimentação de contêineres (Peça 154, p. 20), mas, tão somente, a exigência de que a Agência competente estabeleça de forma prévia a metodologia para a obtenção sistemática dos custos relativos à movimentação destes para, quando for necessário e adequado o seu emprego, a atividade pública possa ser realizada de acordo com critérios objetivos e transparentes de cálculo, com vistas a subsidiar as análises de preços e de tarifas de terminais e operadores portuários alegadamente abusivos, a fim de aumentar a segurança e a confiabilidade com que os negócios são realizados no País.

5.20. *Destarte, a Antaq não conseguiu demonstrar que a redação das determinações que lhe foram impostas precisam ser alteradas.*

CONCLUSÃO

6. *Da análise anterior, conclui-se que a Antaq não conseguiu demonstrar que os termos das determinações que lhe foram impostas precisam ser alteradas, uma vez que referida autarquia tem o dever legal de corrigir as falhas encontradas de forma efetiva e em prazo razoável, a fim de aumentar a segurança e a confiabilidade com que os negócios portuários são realizados no País.*

6.1. *Ante o exposto, não foi trazido aos autos nenhum argumento que detenha o condão de modificar o julgado de origem, Acórdão 2.310/2018-TCU- Plenário, motivo por que este não está a merecer reforma, devendo ser, por consequência, prestigiado e mantido.*

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

7. *Ante o exposto, submetem-se os autos à consideração superior, propondo-se, com fundamento no art. 48, da Lei 8.443/1992, c/c os art. 285 e 286, parágrafo único, do RI/TCU:*

a) *conhecer do pedido de reexame interposto pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), e, no mérito, negar-lhe provimento;*

b) *dar conhecimento às entidades/órgãos interessados, Ministério da Infraestrutura, ao Ministério da Economia, à Agência Nacional de Vigilância Sanitária, à Companhia Docas do Estado de São Paulo, à Companhia Docas do Rio de Janeiro, à Companhia Docas do Pará, à Superintendência do Porto de Itajaí, à Secretaria da Receita Federal do Brasil e à Secretaria Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais do Ministério da Economia e à recorrente da deliberação que vier a ser proferida.”*

É o relatório.