



Empresa de Planejamento e Logística S.A.

EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO
GERÊNCIA DE ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS 1
COORDENAÇÃO DE ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS 1

NOTA TÉCNICA Nº 26/2022/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL

Brasília, 17 de agosto de 2022.

PROCESSO Nº 50840.102304/2021-20

INTERESSADO: A SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - SNPTA

1. ASSUNTO

1.1. Elaboração de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental referentes à área portuária localizada dentro da poligonal do Porto Organizado de Santos, denominada área **STS10 (rev.01)** no âmbito do planejamento setorial.

2. REFERÊNCIAS

- 2.1. Ofício nº 144/2019/SNPTA/SNPTA, de 22 de outubro 2019.
- 2.2. Audiência Pública nº 06/2022-ANTAQ.

3. DESTINATÁRIO

3.1. Diretor de Planejamento da EPL; Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários.

4. INTRODUÇÃO

4.1. A presente Nota Técnica Conjunta tem por objetivo descrever o processo de análise e atualização do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental da área denominada **STS10**, localizada dentro da poligonal do Porto Organizado de Santos, destinada à movimentação e armazenagem de cargas containerizadas.

4.2. A Empresa de Planejamento e Logística S/A - EPL foi instada por meio do Ofício nº 144/2019/SNPTA/SNPTA, de 22 de outubro de 2019, a realizar a preparação do estudo do terminal portuário **STS10**.

4.3. Em sequência, o EVTEA da área em questão e os documentos jurídicos (Edital e Minuta de Contrato) elaborados pela Antaq foram disponibilizados em Audiência Pública nº 06/2022-ANTAQ, que teve por objetivo obter subsídios da sociedade para aprimoramento dos referidos documentos técnicos e jurídicos.

4.4. Finalizada a Audiência Pública, diversas contribuições foram acatadas pela Antaq, impondo alterações necessárias no EVTEA e nos documentos jurídicos (Edital e Minuta de Contrato) do projeto. Essas alterações geraram a versão denominada "**rev.01**".

4.5. Nesse sentido, a presente Nota Técnica Conjunta descreve os ajustes realizados no EVTEA da área de arrendamento **STS10** da versão "**rev.01**", de acordo com os aprimoramentos acatados no âmbito da Audiência Pública e outras melhorias realizadas.

5. APRIMORAMENTOS REALIZADOS

Seção A – Apresentação

5.1. Na página 02, incluiu-se o texto: "Após a Audiência Pública nº 06/2022, passou a adotar a data base de **abril/2022**."

5.2. Na página 09, incluiu-se o texto: "... (iii) a implantação das Segregações Noroeste e Sudeste previsto no processo de prorrogação antecipada do contrato de concessão da MRS Logística S.A; (iv) Os investimentos na Baixada Santista também previstos no processo de prorrogação antecipada do contrato de concessão da MRS Logística S.A; e (v) pelos esforços de viabilização do modelo de autorização para shortlines ferroviárias."

5.3. Na página 13, incluiu-se o texto: "Por meio da Portaria nº 74/CPSP, de 23 de fevereiro de 2021 ficam estabelecidos os procedimentos operacionais para entrada em operação, em caráter preliminar de navios porta contêiner, com LOA entre 340 e 366 metros (New Panamax), em complementos ou substituição, no que couber, ao previsto nas NPCP."

5.4. Na página 17, Figura 12. foi incluída nova delimitação de área que passa a ser de 601.902 m².

5.5. Por fim, foram incluídas notas de rodapé com indicação de site para *download* de documentos referenciados disponíveis na internet.

Seção B – Estudo de Mercado

Mercado de Cargas Containerizadas

5.6. A partir da página 2, incluiu-se a movimentação de contêineres em 2021 referente ao Complexo Portuário de Santos, para efeitos de comparação em relação a movimentação de contêineres em 2020, conforme levantados no Anuário Estatístico da Antaq.

5.7. Substituição da Figura 1 – Produtos transportados em contêineres no Brasil, 2021.

Demanda Macro

5.8. Substituição da Tabela 1 – Projeção de Demanda para Contêineres no Cluster de São Paulo.

5.9. Substituição da Tabela 2 – Movimentação Histórica de Cargas Containerizadas no Complexo Portuário de Santos.

5.10. Substituição do Gráfico 2 – Movimentação Histórica de Cargas Containerizadas no Complexo Portuário de Santos.

5.11. Alteração da Tabela 3 – Projeção de Demanda para Contêineres no Complexo Portuário de Santos.

5.12. Na página 11 foram incluídos os seguintes textos:

Observa-se que a movimentação de contêineres no Complexo Portuário de Santos tem crescido de forma consistente, nos últimos 20 anos, apresentando taxa efetiva anual de 7,94% entre 2001 e 2021. Nesse sentido, cabe a segmentação da análise da taxa de crescimento da movimentação de contêineres a cada cinco anos para melhor caracterizar o comportamento da demanda no Complexo Portuário de Santos.

Verifica-se que entre 2001 e 2005, a movimentação por contêiner apresentou taxa efetiva anual de crescimento de 21,3%, 4,07% entre 2006 e 2011, 3,97% entre 2012 e 2017 e 5,44% entre 2018 e 2021. Portanto, o Complexo Portuário de Santos apresentou taxa efetiva anual de crescimento acima de 4,0% nos últimos 15 anos, conforme tabela a seguir."

Taxa de Crescimento de Carga Containerizada no Complexo Portuário de Santos

Taxa Efetiva Anual 2001/2005	21,3%
Taxa Efetiva Anual 2006/2011	4,07%
Taxa Efetiva Anual 2012/2017	3,97%
Taxa Efetiva Anual 2018/2021	5,44%

Taxa Efetiva Anual 2006/2021	4,64%
Taxa Efetiva Anual 2001/2021	7,94%

Tabela 1 – Taxa de Crescimento da Carga Contêinerizada no Complexo Portuário de Santos.
Fonte: Elaboração própria, a partir do Anuário Estatístico da Autoridade Portuária de Santos
Por outro lado, também podemos projetar a demanda futura por meio da forte correlação entre o Produto Interno Bruto - PIB e a movimentação de contêineres. Nesse sentido, observa-se que entre 2010 e 2021, a relação entre a taxa efetiva anual de crescimento da movimentação de contêiner no Complexo Portuário de Santos e o PIB médio no mesmo período foi de 4,23 vezes. Com relação as projeções futuras, a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico – OCDE estima que o PIB médio brasileiro até 2048 crescerá em torno de 2,0% ao ano. Portanto, em função do histórico de crescimento da movimentação de contêineres no Complexo Portuário de Santos nos últimos 20 anos, as projeções apresentadas pelo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento de Santos/2020, bem como a taxa estimada de crescimento do PIB pela OCDE, verifica-se que está adequado as estimativas de crescimento apresentadas pelo estudo de mercado de 3,0% ao ano, durante o período contratual.

5.13. Substituição da Tabela 5 – Cenários de Movimentações Portuárias de Cargas contêinerizadas para o Complexo Portuário de Santos.

5.14. Substituição da Figura 4 - Cenários de Movimentações de Contêineres para o Complexo Portuário de Santos.

Demanda Micro

5.15. Substituição da Tabela 6 – Histórico de Movimentação e Giro de Contêineres no Complexo Portuário de Santos.

5.16. Substituição da Tabela 8 - Evolução do Tempo de Permanência durante o período contratual.

5.17. Substituição da Tabela 9 - Evolução do Giro Médio durante o período contratual.

5.18. Na página 16 foi incluído o seguinte texto:

Nesse sentido, verifica-se que o sistema aquaviário para movimentação de cargas contêinerizadas no Complexo Portuário de Santos é caracterizado como fator limitante. Sendo, portanto, o sistema de aferição do modelo. Assim, foram consideradas para estabelecer as participações de mercado as capacidades dinâmicas estimadas nos terminais BTP, Santos Brasil, DP World e STS10, com base em premissas de dimensionamento do complexo portuário (número de berços, tempo de berço alocado, tempos não operacionais, fator TEU/unidades e consignação média) e bibliografia técnica especializada (ocupação de berço e capacidade nominal dos equipamentos), além de investimentos formalmente assumidos pelos atuais arrendatários (número de equipamento e berços previstos nos planos de investimentos aprovados pelo Poder Concedente).

5.19. Substituição da Tabela 10 - Participação de mercado dos terminais de cargas contêinerizadas que compõem o Complexo Portuário de Santos.

Dimensionamento

5.20. Na página 16 foram incluídos os seguintes textos:

Para definição do dimensionamento do terminal STS10 realizou-se uma análise de compatibilização entre a demanda total prevista para o Complexo Portuário de Santos e a capacidade de movimentação portuária necessária para atendimento da demanda projetada.

No tocante à implantação da nova capacidade para operação de carga contêinerizada no Complexo Portuário de Santos, consideram-se as seguintes premissas com relação ao início das operações e aos prazos pré-operacionais para as instalações a serem licitadas:

- Manutenção das capacidades instaladas nas áreas em operação no Complexo Portuário de Santos;
- Operação entre o ano de 2024 e 2026, capacidade dinâmica anual de cais de **250.000 TEU** sendo que no primeiro ano de contrato (2024) a capacidade dinâmica anual de cais será reduzida para **125.000 TEU**, tendo em vista as obras de implantação, regularização de licenças e autorizações necessárias;
- Operação entre o ano de 2027 e 2028, com capacidade dinâmica anual de cais de **1.150.000 TEU**;
- Operação entre o ano 2029 e 2033, capacidade dinâmica anual de cais de 2.170.000 TEU;
- A partir do ano 2034 até 2048, o terminal **STS10** está limitado a capacidade dinâmica de cais de 2.420.000 TEU, vide Seção C – Engenharia.

5.21. Substituição da Tabela 11 – Demanda Micro em Cenários para o Terminal STS10 para o mercado de cargas contêinerizadas.

Estimativa de Preços dos Serviços

5.22. Na página 19 foram incluídos os seguintes textos:

Os preços cobrados pelos terminais portuários de contêineres têm por objetivo remunerar os serviços prestados aos usuários, em especial o recebimento, armazenagem e expedição de contêineres.

No âmbito dos estudos de viabilidade, os preços possuem caráter referencial, utilizado como variável de entrada para quantificar as receitas e o valor do empreendimento. O estabelecimento do nível de preços efetivamente praticado ao longo do horizonte contratual será definido livremente pelo vencedor da licitação.

Como regra geral, os terminais portuários cobram das companhias de navegação um pacote de serviços conhecido como "box rate", que visa remunerar todas as atividades necessárias e suficientes para que o contêiner de importação seja desembarcado e entregue ao dono da carga ou armazenado, e o contêiner de exportação seja recebido, armazenado e embarcado. Cobram também alguns serviços acessórios.

As operações de pátio, por sua vez, são prestadas aos donos de carga. Assim, cobram-se preços de armazenagem de importação, além de serviços acessórios e os preços de armazenagem de exportação, quando excedem os períodos de franquia, comumente estabelecidos em tabelas de preços de serviços dos terminais.

As atividades de movimentação portuária que tem por finalidade remunerar a movimentação de contêineres entre a portaria do terminal e o interior da embarcação, no embarque, e entre o interior da embarcação e a sua entrega ao recinto alfandegado de armazenagem ou ao proprietário da carga, no desembarque, incluindo a guarda transitória dos contêineres pelo prazo contratado entre o requisitante e o terminal, no embarque.

Os valores da movimentação portuária (box-rate) reflete o processo de negociação entre os terminais e as empresas de navegação. Esses valores não são expressos nas tabelas de preços dos terminais. Contudo, algumas empresas de navegação divulgam os valores de balcão de THC – Terminal Handling Charge, que, no vernáculo, corresponde literalmente a "taxa de movimentação do terminal" que são cobradas dos donos de carga pelas empresas de navegação.

Em tese, os custos com o "box-rate" seriam repassados pelas empresas de navegação aos donos da carga, por um valor chamado Terminal Handling Charge (THC). Nesse sentido, o modelo paramétrico proposto procura mitigar a assimetria informacional em relação aos valores de THC praticados, visto que adota o devido tratamento estatístico em relação aos preços das tabelas divulgadas pelos armadores em que se aplica um desconto de 20% sobre o preço normal.

A modelagem paramétrica de preços para o terminal STS10 adota um preço único ponderado, tendo em vista a participação média entre 2016 e 2021 em que considera os diversos fluxos de movimentação, tais como: contêineres cheios, vazios, armazenados, refrigerados, transbordo e remoção, em face das cestas de serviços básicos e serviços acessórios, em que são identificados os tomadores de serviços e os preços que compõem a receita unitária média.

5.23. Substituição da Tabela 13 - Preço médio por Unidade pela utilização do cais.

5.24. Na página 22 foi incluído o seguinte texto

A tabela a seguir mostra os valores coletados para formação do preço da Movimentação Portuária, que contempla o box-rate e a receita média unitária de atracação por uso de cais (metro linear/hora). Importante destacar que os preços do box-rate são considerados preços de balcão, de acordo com pesquisas de mercado. Nesse sentido, aplicou-se um desconto de 20% sobre os preços publicados. Para efeitos de simplificação do modelo considera-se que o THC igual ao Box Rate.

5.25. Substituição da Tabela 14 - Preço por contêiner cheio para Movimentação Portuária.

5.26. Na página 23, foi incluído o seguinte texto:

A pesquisa de preço em relação ao Box Rate considera os principais terminais que movimentam contêineres no país, no entanto, foram utilizados os parâmetros de movimentação do Complexo Portuário de Santos entre 2016 e 2021. Para fins de modelagem, verifica-se que o mercado usualmente aplica um desconto de 50% sobre o preço da movimentação portuária para precificar os contêineres vazios, os quais representam 12,03%

do total de contêineres movimentados pelo Complexo Portuário de Santos.

5.27. Substituição da Tabela 15 - Receita média unitária por unidade para Movimentação Portuária.

5.28. Substituição da Tabela 17 - Preço médio diário tabelas públicas terminais para Armazenagem de Importação para contêineres de 20 e 40 pés no 1º período.

5.29. Na página 26, foi incluído o seguinte texto:

A partir dos preços extraídos das tabelas públicas dos terminais de contêineres, os quais representam os preços de balcão, aplicou-se o desconto de 20% para se chegar o mais próximo possível dos preços médios praticados pelo mercado, tendo em vista que os preços variam em função do cliente, terminal e volume de carga.

5.30. Substituição da Tabela 18 - Preço médio diário efetivo para Armazenagem de Importação para contêineres de 20 e 40 pés no 1º período.

5.31. Substituição da Tabela 19 - Participação média dos últimos seis anos para contêineres de 20 e 40 pés, cheios e vazios e refrigerados e secos.

5.32. Substituição da Tabela 20 - Participação de contêineres importados, período 2016 a 2021.

5.33. Na página 27, foi incluído o seguinte texto:

Também é relevante para o cálculo dos montantes armazenados a dedução dos volumes de contêineres de transbordo e remoção. A tabela a seguir mostra a participação média dos últimos seis anos do total de contêineres transbordados/removidos em relação a movimentação do Complexo Portuário de Santos, que apresenta média de 33,99%.

Complexo Santos	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Movimentação Total (TEU)	3.564.126	3.853.891	4.128.883	4.171.505	4.232.026	4.831.972
Transbordo + Remoção	1.164.118	1.340.075	1.376.346	1.402.939	1.419.946	1.738.163
% Participação	32,66%	34,77%	33,33%	33,63%	33,55%	35,97%
Média Geral	33,99%					

Tabela 2 - Participação de contêineres de transbordo/remoção, período 2016 a 2021.

Fonte: Elaboração própria, dados da Autoridade Portuária de Santos.

Com base na redução proposta, o tempo médio previsto entre 2022 e 2048 é de 6 dias (com arredondamento). Dessa forma, considera-se 5 dias para o primeiro de armazenagem e 1 dia para o segundo período de armazenagem.

5.34. Substituição da Tabela 22 - Receita Média Unitária de Armazenagem de Importação para 1º Período.

5.35. Substituição Tabela 23 - Preço médio diário de Armazenagem de Importação para contêineres de 20 e 40 pés no 2º período.

5.36. Substituição Tabela 24 - Receita Média Unitária por dia de Armazenagem de Importação no 2º período.

5.37. Na página 29, foi incluído o seguinte texto:

O preço de Suporte à Armazenagem de Contêineres Refrigerados tem por finalidade remunerar as atividades necessárias e suficientes para que o contêiner refrigerado de 20 ou 40 pés possa ser mantido em condições adequadas de temperatura durante sua estadia no terminal. Nesse serviço, incluem-se as seguintes subatividades:

- Conexão e desconexão de tomada e fornecimento de energia;
- Monitoramento de temperatura e do fornecimento de energia;
- Resfriamento inicial da carga;
- Alterações do set point

O serviço é solicitado pelo dono da carga que movimenta contêiner refrigerado. Enquanto está no pátio do terminal, o terminal fornece energia e monitora e ajusta a temperatura do refrigerador. Seu valor independe do tipo de contêiner de 20 ou 40 pés, e é cobrado por dia.

Portanto, o serviço de Suporte à Armazenagem de Contêineres Refrigerados refere-se ao tempo de permanência do contêiner que utilizam a infraestrutura do terminal para manter a carga refrigerada, não tendo relação direta com o Box Rate que é uma negociação entre o terminal e o armador.

Para estimar o preço médio de mercado para o serviço de Suporte à Armazenagem de Contêineres Refrigerados foram pesquisados valores nas tabelas de preços fornecidas por 18 terminais portuários no Brasil. Os preços coletados foram tratados estatisticamente, bem como aplicou-se um desconto de 20% sobre a média normal.

5.38. Substituição Tabela 25 - Preço médio por dia de Suporte à Armazenagem de Contêineres Refrigerados.

5.39. Substituição Tabela 26 - Percentual médio de contêineres refrigerados no Complexo Portuário de Santos.

5.40. Na página 30, foi incluído o seguinte texto:

Com relação ao tempo médio de utilização do Suporte à Armazenagem de Contêineres Refrigerados para contêineres importados, estima-se tempo de permanência de 6 dias.

Para os demais contêineres movimentados, isto é, os contêineres de exportação e de cabotagem, estima-se o tempo médio de utilização do "Suporte à Armazenagem de Contêineres Refrigerados" de 6 dias.

5.41. Substituição da Tabela 27 - Percentual médio de Contêineres exportados e de cabotagem no Complexo Portuário de Santos.

5.42. Substituição da Tabela 28 - Receita Média Unitária por dia de Suporte à Armazenagem de Contêineres Refrigerados.

5.43. Substituição da Tabela 29 - Preço médio por serviço de Suporte à Inspeção por Autoridade.

5.44. Substituição da Tabela 30 - Receita média unitária para serviço de Suporte à Inspeção por Autoridade.

5.45. Substituição da Tabela 31 - Preço médio por serviço de Posicionamento para Fumigação.

5.46. Substituição da Tabela 32 - Receita média unitária para serviço de Posicionamento para Fumigação.

Na página 33, foi incluído o seguinte texto. Segundo consultas ao mercado, o preço de movimentação para contêineres de transbordo ou de remoção, em média, gira em torno de 50% do preço da Movimentação Portuária, porém é aplicado duas vezes (embarque e desembarque). Dessa forma, admite-se que, na prática, um contêiner de transbordo ou de remoção gera receita correspondente à receita da Movimentação Portuária.

Adotando-se o percentual de transbordo/remoção médio observado no Complexo Portuário de Santos, no período de 2016 a 2021, definido em 33,99%, chega-se à receita média unitária estimada para a remuneração da Movimentação de Transbordo/Remoção, conforme tabela a seguir:

Composição Receita Média Unitária de Movimentação de Transbordo/Remoção	
A - Preço da Movimentação Portuária	R\$ 787,34
B - % de volume de transbordo	33,99%
Receita Média Unitária	R\$ 267,60
Fórmula: Receita Média Unitária = A*B	

Tabela 3 - Receita média unitária para serviço de Movimentação de Transbordo/Remoção.

Fonte: Elaboração própria, a partir de tabelas de preços de terminais portuários.

5.47. Substituição da Tabela 34 - Preço médio por serviço de Atividades de Ova e Desova.

5.48. Substituição da Tabela 35 - Receita média unitária para serviço de Ova e Desova.

5.49. Na página 35, foi incluído o seguinte texto:

A receita média unitária do terminal STS10 foi dimensionada com base nos principais fluxos operacionais de movimentação e armazenagem de carga contêinerizada no Complexo Portuário de Santos, tendo em vista a participação média relativa de cada fluxo em relação ao total movimentado. Assim, procedeu-se a soma delas, chegando-se à receita média unitária geral que é adotada na modelagem econômico-financeira, definida em R\$ 627,60 por TEU movimentado.

COMPOSIÇÃO DA RECEITA MÉDIA UNITÁRIA GERAL	R\$ / CONTÊINER (unid.)	R\$ / TEU
Receita Média Unitária da Movimentação Portuária	472,37	302,05
Receita Média Unitária de Armazenagem de Importação para 1º Período	120,19	76,85
Receita Média Unitária de Armazenagem de Importação para 2º Período	36,06	23,06

Receita Média Unitária de Suporte à Armazenagem de Contêineres Refrigerados	77,50	49,56
Receita Média Unitária de Suporte à Inspeção por Autoridade	1,13	0,72
Receita Média Unitária de Posicionamento para Fumigação	7,32	4,68
Receita Média Unitária de Movimentação de Transbordo	267,60	171,11
Receita Média Unitária de Atividades de Ova e Desova	13,46	8,61
RECEITA MÉDIA UNITÁRIA GERAL	995,62	627,60

Tabela 4 - Receita média unitária geral.

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados diversos.

Movimentação Mínima Exigida – MME

5.50. Na página 36, foi incluído o seguinte texto:

Para definição da MME a ser aplicada na área de arrendamento STS10, utilizou-se a movimentação histórica do terminal Santos Brasil – Tecon Santos, localizado no Complexo Portuário de Santos. Este parâmetro foi adotado, tendo em vista as seguintes premissas:

- A natureza da carga (carga em contêineres) não permite a pesquisa no sistema ComexStat;
- Os terminais DP World e Brasil Terminals Portuários iniciaram suas operações a partir do ano 2013, ou seja, o período não é adequado para a aplicação da metodologia do Value at Risk (VaR);
- O terminal Tecon Santos é representativo, visto que tem participação de mercado em torno 39,0%.

Quanto à metodologia, em atendimento à recomendação evarada no Acórdão 1.750/2021 TCU - Plenário, utilizou-se a metodologia do Value at Risk (VaR) histórico para um grau de confiança de 95%. A seguir, apresenta-se o histórico de movimentação de contêineres do Tecon Santos entre 2021 e 2001. As informações foram extraídas do anuário estatístico da Autoridade Portuária de Santos.

Santos Brasil/Em Unidades				
2021	2015	2010	2005	2001
1.161.346	852.185	889.642	659.995	241.791

Tabela 5 - Movimentação de Contêiner em Unidade entre 2021 a 2001, Anuário da Autoridade Portuária de Santos.

Fonte: Elaboração própria.

A partir desses dados calcula-se o Value at Risk (VaR) histórico para um grau de confiança de 95%. No caso do arrendamento STS10, chega-se a um VaR de 17,46%. Assim, o valor da MME, para cada ano, é calculado como sendo $(1 - \text{VaR})$, equivalente a 82,32% aplicado sobre a demanda projetada.

5.51. Substituição da Tabela 38 - Movimentação Mínima Exigida para a área STS10.

Nota sobre a perda de objeto da Seção B1- Análise Concorrencial na rev.01

5.52. O EVTEA deste empreendimento foi submetido a processo de consulta e audiência públicas, entre 08/03/2022 e 31/05/2022 – Audiência Pública Antaq nº 06/2022. No referido processo de consulta pública, 45 dos 534 registros de contribuições da sociedade – 8,4% do total – referiram-se à Seção B1 – Análise Concorrencial do EVTEA.

5.53. Além das contribuições recebidas no formato previsto no processo de consulta pública do certame, foram recepcionadas pela Antaq durante o referido processo manifestações específicas de instituições governamentais e partes interessadas abordando aspectos concorrenciais da outorga em tela^[1], que serão identificadas a seguir:

- “Uma análise concorrencial acerca do STS-10” - Angelino Caputo;
- “Nota Técnica - Comentários Sobre Análise Concorrencial da Área Denominada STS 10 produzida por EPL/ANTAQ/MINFRA” - Paulo Springer de Freitas, Fernando B. Meneguim e Marcio de Oliveira Junior;
- “Nota Técnica Exame do Guia Para Análise De Impacto Concorrencial De Novas Outorgas De Terminais Portuários (GUIA AIC-TP) À Luz da Análise de Impacto Regulatório (AIR)” - Fernando B. Meneguim, Paulo Springer de Freitas e Marcio de Oliveira Junior;
- “Parecer SEI Nº 6237/2022/ME” – Seae/ME; e
- “Arranjos Produtivos para Logística de Contêineres - Desafios da Política para Outorga de Concessões de Terminais Portuários” - Peter W. De Langen.

5.54. Ao final do término do processo de consulta pública, em 31/05/2022, a Antaq instituiu, por intermédio da Ordem de Serviço nº 4/2022/DG, Grupo de Trabalho (GT) interno para “[...] análise e elaboração de parecer sobre os aspectos concorrenciais e eventuais critérios de vedação à participação de agentes na licitação da área denominada STS10, destinada à movimentação e armazenagem de carga geral e containerizadas, no Porto de Santos.”.

5.55. Mais adiante, foi publicada a Nota Técnica Nº 10/2022/CGAA3/SGA1/SG/CADE, de 29/06/2022, de autoria da Superintendência-Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (SG/Cade), que teve por objetivo subsidiar a Antaq no estudo de análise concorrencial da outorga da área denominada STS10, no Porto de Santos. Nos termos da referida nota técnica, a colaboração entre ambas as instituições governamentais para a avaliação da matéria concorrencial da outorga do empreendimento em tela decorre do Acordo de Cooperação Técnica Cade – Antaq nº 07/2019, cujo objetivo consiste no “[...] aperfeiçoamento das ações voltadas à defesa, fomento e disseminação da concorrência no âmbito dos serviços de transportes aquaviários, bem como a adoção de ações conjuntas voltadas ao combate de atividades lesivas à ordem econômica.”^[2].

5.56. A referida nota técnica narra ainda que “[...] equipes técnicas do Cade e da Antaq vem promovendo reuniões periódicas no intuito de compreender questões concorrenciais sensíveis que poderiam advir do leilão da área de Saboó, no Porto de Santos, cuja modelagem estava, até recentemente, sob a Consulta Pública STS-10, promovida pela Antaq.”^[3].

5.57. Isso posto, convém resgatar o propósito da Seção B1 do EVTEA. Nos termos do documento submetido aos processos de consulta e audiência públicas, “[O objetivo da presente análise consiste em verificar se a outorga da área denominada STS10 (...) enseja preocupações concorrenciais, à luz da Lei nº 12.529/2011 e das demais referências do Sistema Brasileiro da Defesa da Concorrência (“SBD”)”^[4]. Tal análise, incorporada ao EVTEA do empreendimento, subsidiou o posicionamento do poder concedente setorial sobre a matéria concorrencial da outorga do STS10 na emissão das diretrizes do edital de licitação à agência reguladora - competência prevista no § 3º, do art. 6º, da Lei nº 12.815/2013, materializado no documento de ato justificatório da licitação^[5]. Documento esse que também motivou a aprovação do EVTEA do empreendimento e, por conseguinte, de sua Seção B1.

5.58. Em que pese à emissão de diretrizes pelo poder concedente setorial, compete à Antaq, por força do § 2º, do art. 6º, da Lei nº 12.815/2013, a elaboração dos editais da licitação, inclusa a minuta de contrato, documentos jurídicos que materializarão eventuais medidas mitigadoras de riscos concorrenciais previstos para a outorga em questão. Para embasar sua decisão sobre esse tema, a agência reguladora pode se valer das motivações das diretrizes do poder concedente, a exemplo do que fez certames pretéritos^[6], ou optar por desenvolver análise técnica específica, como optou por fazer para a outorga do terminal STS10 ao término do processo de consulta e audiência públicas.

5.59. Diante do quadro apresentado, (i) de formação de GT na agência reguladora para execução da análise concorrencial da outorga do terminal STS10, (ii) de interações recentes entre Antaq e Cade para avaliação da matéria concorrencial afeta ao mencionado arrendamento, inclusive com elaboração de documento técnico específico ao caso pela SG/Cade, e (iii) considerando a competência legal da Antaq prevista no § 2º, do art. 6º, da Lei nº 12.815/2013, de elaboração dos editais da licitação, entende-se que a elaboração de uma Seção B1- Análise Concorrencial após os processos de consulta e audiência públicas – rev. 01, com o intento de embasar deliberação da agência reguladora referente à matéria concorrencial do arrendamento da área STS10, perdeu o objeto. Dessa forma, o EVTEA referente à outorga da área STS10 – rev. 01, diferentemente da versão submetida ao processo de consulta e audiência públicas, não contera a Seção B1.

Seção C – Engenharia

5.60. Os principais pontos revisados pós Audiência pública nº 06/2022, referente a Engenharia, serão detalhados a seguir.

5.61. A data-base do estudo foi alterada para abril de 2022, o que ocasionou na revisão dos custos unitários de todos os itens previstos no Capex.

5.62. Após revisão do estudo, os investimentos estimados, previstos no Capex, detalhado no Anexo C-2 da Seção C, Engenharia, totalizaram o valor de **R\$ 2,7 bilhões**. O referido valor aborda o Capex do projeto, previsto para ser realizado nos cinco primeiros anos contratuais.

5.63. Vale destacar que o valor do Capex apresentado no Anexo C-2 da Seção C não considerou o Imposto de Importação (II) e o efeito do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura (REIDI). Entretanto, a modelagem econômica financeira do estudo, Seção E, considerou o II e REIDI.

5.64. A lista de ativos existentes reversíveis a autoridade portuária foi atualizada, havendo supressão de equipamentos. A atualização teve como subsídio a lista deliberada pela ANTAQ, através do Acórdão 301/22, de 30 de maio de 2022.

5.65. Por fim, foram calculados valores de benfeitorias para fins de cálculo de manutenção e seguro, expressos na planilha como ativos existentes, considerando o valor total de R\$ 539,4 milhões (data-base abril/2022), precificado sob ativo novo. Relembrando que os ativos mensurados foram selecionados de acordo com a modelagem realizada, ou seja, ativos existentes que foram previstas demolições não entraram na contabilização do valor total relatado. Cabe informar que a solução final de engenharia, incluindo a utilização ou não dos ativos existentes, caberá ao futuro arrendatário.

5.66. A área total do terminal a ser arrendado foi ampliada, totalizando aproximadamente **601.902 m²** (seiscentos e um mil novecentos e dois metros quadrados), fase definitiva, que abrange a faixa de cais, retroárea e espelho d'água para expansão. Para visualização da delimitação da área total revisada, favor consultar Anexo C-1: Figuras 7 e 8.

5.67. Em face das contribuições coletadas ao longo do processo, verificou-se a oportunidade de remodelar o arranjo conceitual do terminal, eliminando o fechamento do enclave, de modo a preservar o berço do cais do Valongo. A preservação do berço existente se mostrou provável, pois a estrutura possui capacidade para atender navios até a classe Panamax, o que viabiliza a utilização do ativo existente durante toda vigência do contrato de arrendamento. A manutenção do bem permite a operação de contêiner nos primeiros anos de contrato, não havendo a necessidade de realocação dos Portêiners e trilhos existentes ou obra de dragagem de aprofundamento para o berço em questão. Ademais, a área remanescente mostrou-se adequada para atender implantação do pátio de estocagem, considerando o giro de estoque considerado na revisão da Seção B.

Capacidade

5.68. A capacidade do terminal foi revisada, consequência da alteração dos seguintes parâmetros: Alteração do ano base, ampliação da consignação média (lote médio do navio), taxa de ocupação de berço, capacidade operacional de equipamentos, prancha média geral, fator TEUs/unidade, *ground slot* e *dwell time*. A metodologia e indicadores utilizados serão apresentados a seguir.

5.69. A capacidade dinâmica limite do terminal, após investimentos, será de **2,2 milhões de TEU/ano a partir do 6º ano contratual** (com a conclusão dos investimentos previstos) e alcançará ainda **2,4 milhões de TEU/ano a partir do 11º ano contratual**, com a evolução da consignação média prevista no complexo portuário. Estando em equilíbrio os sistemas rodoviário, armazenamento e aquaviário.

5.70. O ano base para indicadores obtidos pelo anuário da ANTAQ passou de 2020 para 2021, consequência da atualização da data-base do estudo. O fator de conversão de unidades foi atualizado para 1,63 TEU/unidade, utilizando como base a média do complexo no ano de 2021.

5.71. Referente a consignação média dos navios, com a atualização do ano base para 2021, houve significativo aumento, saindo de 1.058 para 1.327 unidades/navio, alteração essa significativa em relação ao desempenho operacional. Essa nova consignação foi estabelecida para os primeiros anos de contrato e teve como subsídio a média histórica do complexo de Santos em 2021, considerando os terminais DP World, Santos Brasil e BTP.

5.72. Com objetivo de projetar as consignações médias para todo o horizonte contratual do arrendamento (ano 25), foi analisado o histórico (Anuário Estatístico Aquaviário da ANTAQ) de consignação média ou do lote dos navios que frequentaram os principais terminais contêineres do complexo Portuário de Santos durante o período de dez anos (2010 a 2020). Avaliando o material extraído do anuário, foi identificado o aumento das consignações em relação ao ganho operacional ocasionado por obras de aprofundamento do canal e homologação de ampliação do calado operacional.

5.73. Em relação ao calado operacional, foi observado nesse período dez anos o aumento de calado no Porto de Santos para 13,2m, no zero DHN (nível da maré), Trecho 3 do canal de navegação do Porto de Santos, homologado no 11/12/2013 [17](#), o que se identificou o ganho operacional, sendo um marco significativo para a ampliação da consignação média.

5.74. Pensando em estimar um novo marco para a próxima evolução de calado no Porto, foi utilizado como subsídio o processo de desestatização do Porto Organizado de Santos, atualmente em consulta pública, que prevê investimentos em obras de aprofundamento de canal, através de dragagem a ser realizada até o ano de 2033 e consequente ganho de calado operacional a partir do ano de 2034. Sendo assim, foi necessário estabelecer uma taxa de crescimento para projetar a nova média de consignação dos novos navios que irão frequentar o Porto de Santos.

5.75. A taxa de crescimento médio da consignação foi de 1,38%, obtida através da relação entre o marco das médias de consignações observadas nos períodos de 2010 a 2012 (764 unidades/navios, antes do aumento de calado), e 2013 a 2020 (1.055 unidades/navio, após aumento de calado). Definida a taxa, foi utilizado como referência a consignação média de 1.485 unidade/navio, observada nos anos de 2021 e 2022 no Terminal Santos Brasil. O terminal foi selecionado devido a participação relevante na operação de contêiner durante todo o período observado dos anos de 2010 a 2022. Assim, aplicando a taxa na consignação relatada, foi alcançada a projeção de 2.050 contêineres por atracação a partir do ano de 2034.

5.76. Na taxa de ocupação dos berços, fator de ocupação, o tempo aceitável depende do número de berços disponível e da média permitida entre o tempo de espera e o tempo médio de serviço das embarcações (0,10). Para determinação do fator de ocupação do berço, a premissa adotada foi de que o novo terminal a ser concedido será um terminal para contêiner de linha dedicada, com disponibilidade de três berços, o que determina um fator de ocupação de 63%.

5.77. O fator de ocupação de berço aceitável para terminais de contêineres é apresentado na tabela abaixo, onde demonstram as filas desejáveis para terminais de contêiner de usuários comum e para terminais de contêiner de linha de transporte dedicado, segundo Monfort et al. (2011) e Terblanche & Moes (2009).

Table 10: Acceptable berth occupancy factor for container terminals for $T_e/T_s = 0.10$

Number of berths n_b [-]	Acceptable berth occupancy factor m_b [%]	
	Common-user $M/E_s/n$	Dedicated $E_d/E_s/n$
1	14	31
2	36	53
3	49	63
4	57	70
5	63	73
6 or more	67	77

Source: Monfort et al. (2011)

Figura 1 - Fator de ocupação de berço aceitável

Fonte: Monfort et al. (2011)

5.78. A prancha média geral, foi calculada para fase definitiva do projeto em aproximadamente 89 unidades por hora, considerando a consignação média futura para o ano de 2034 de 2.050 unidades/navio, a previsão de 4,7 horas de tempo não operacional por atracação (tempo médio para início de operação e tempo médio para desatracar) e prancha operacional média por berço de aproximadamente 113 unidades por hora (média de 2 berços com prancha operacional de 130 unid./h e 1 berço com 78 unid./h). O dimensionamento do sistema terrestre foi mantido, sendo capaz de atender a movimentação prevista de 2,8 milhões de TEUs/ano.

5.79. Os investimentos para implantação do ramal interno foram removidos do Capex. O ramal ferroviário do STS10 depende da realização de obras de conexão com o sistema ferroviário do porto, logo, a execução dessa etapa de investimentos pelo arrendatário fica condicionada à prévia execução do sistema ferroviário na área comum do porto organizado, que permita a integração do ramal do terminal STS10. De acordo com informações da Autoridade Portuária, as obras de expansão do sistema ferroviário do porto serão realizadas pela futura cessionária encarregada da implantação da Ferrovia Interna do Porto de Santos – FIPS. Portanto, devido a atual fase da FIPS, as incertezas relacionadas a demanda de carga containerizada por ferrovia no terminal e o risco de compatibilização do ramal externo com o ramal interno, a obra de implantação do ramal ferroviário não foi considerada no Capex do projeto.

5.80. A implantação do ramal ferroviário representa a oferta de maior flexibilidade no sistema de recepção e expedição do terminal, porém não restringe a sua capacidade, visto que o sistema rodoviário isoladamente possui capacidade maior do que a do sistema de embarque e desembarque do terminal.

CAPEX

5.81. Os custos unitários adotados no CAPEX, foram referenciados em dados oficiais do governo, a saber, no Sistema de Custos Portuários (SICPORT) da ANTAQ, SINAPI, SICRO, Estudo pretérito EPL, pesquisas de mercado e subsídios do Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind.

5.82. Para o item melhorias de pátio que corresponde intervenções em rede drenagem, melhorias pavimento, rede elétrica, iluminação e combate a incêndio, o subsídio utilizado foi mantido, porém atualizado para nova data-base do estudo.

5.83. Referente à execução das vigas de rolamento dos RTG's (Rubber Tyred Gantry Crane), o subsídio utilizado também foi mantido, porém atualizado para nova data-base do estudo. O quantitativo de vigas foi atualizado, pois com o novo layout do terminal, houve alteração do quantitativo final a ser executado. A quantidade de vigas, que está diretamente relacionada com a área de pátio e disposição dos equipamentos RTG's, foi de 11.945 metros, totalizando o valor final revisado de R\$ 239.817.072,60.

5.84. O item quantitativo para demolição foi revisado utilizando como subsídio o relatório de vistoria elaborado pela SPA contendo mapa de localização e fotos das estruturas existentes, assim o quantitativo final estimado para demolição de estruturas foi ajustado para 51.360 m².

5.85. O item subestação para o futuro terminal STS10 foi revisado, pois o modelo e valor utilizado na versão anterior do estudo não reflete a realidade para terminais de container. Assim, foi solicitado subsídios para Autoridade Portuária de modo a estimar o quantitativo e custo para implantação do equipamento.

5.86. O sistema elétrico previsto para a operação do terminal STS10 considerou a aquisição e instalação de subestação privada, contemplando subestação principal e subestações de distribuição intraterminal. Para estimativa de custo a SPA enviou como subsídio valores contidos na declaração de bens da Brasil Terminal Portuários (BTP), que realizou investimentos em 2013 de R\$ 18 milhões para a implantação de sua subestação principal, com potência de 138Kv. Ao somar a este valor o custo de 3 outras subestações de distribuição intraterminal, o valor total previsto para o STS10 chegou em R\$ 19 milhões conforme demonstrado na tabela abaixo:

Arrendamento	CNPJ	Porto	Data de Aquisição	Valor BRL
DP/24.2001.	04.887.625/0001-78	PORTO DE SANTOS	01/08/2013	18.622.042
DP/24.2001.	04.887.625/0001-78	PORTO DE SANTOS	01/08/2013	234.458
DP/24.2001.	04.887.625/0001-78	PORTO DE SANTOS	01/08/2013	229.898
DP/24.2001.	04.887.625/0001-78	PORTO DE SANTOS	01/08/2013	136.605
Total				19.223.003

Tabela 6 - Tabela de investimentos BTP.

Fonte: SPA

5.87. O valor foi atualizado através do índice de reajustamento de obras portuárias da FGV, item rede de energia elétrica, conforme demonstrado na tabela abaixo.

01/04/2022	1.722,57
01/08/2013	780,35
Total Atualizado	42.433.220

Tabela 7 - Índice de reajustamento de obras portuárias.

Fonte: FGV

5.88. Referente à execução de obras de cais, o subsídio utilizado foi mantido, que foi a obra dos segmentos 01 ao 03 do Cais de Outeirinhos, no Porto de Santos, porém atualizado para nova data base do estudo. O quantitativo de área de cais foi atualizado de acordo com o novo layout do terminal, havendo alteração do quantitativo final a ser executado, além da ampliação da largura de cais para 55m. A nova área de cais foi de 47.293 metros, totalizando o valor final revisado de R\$ 800.889.609,76. Para visualização da poligonal traçada, favor consultar a Seção C, caderno de engenharia, Anexo C-1: Figura 3.

5.89. O item construção de retroárea teve o valor unitário alterado. O novo subsídio utilizado foi o plano de investimentos que considerou a planilha orçamentária do projeto executivo de construção do pátio da retroárea do terminal TECON Salvador - BA (fase 3), com área de 88.803 m² e valor total de R\$ 301.784.666,38 (dezembro de 2017). Para atualização da data-base, foi utilizado o índice de reajustamento de obras portuárias da FGV, item Estrutura em concreto, estabelecendo custo unitário de R\$ 5.427,10/m². A fase 3 do projeto consiste na complementação de aterro, unindo completamente o cais à retroárea adicionando aproximadamente 88 mil metros quadrados à retroárea.

FASE III - RETROÁREA	301.784.666,38
ESTRUTURA DE CONTENÇÃO - CORTINA EM ESTACA PRANCHA METÁLICA TUBULAR-TIPO PAZ-	131.197.989,07
ATERRO	65.482.111,02
PAVIMENTO INTERTRAVADO	14.945.465,60
DRAGAGEM	22.584.331,95
DRENAGEM	4.772.630,00
SERVIÇOS PRELIMINARES	38.885.361,48
ELÉTRICA	23.916.777,25

Tabela 8 - Resumo de investimentos Tecon Salvador.

Fonte: Tecon Salvador - BA

5.90. A justificativa para alteração do subsídio adotado para a determinação do valor unitário foi a de buscar de maior compatibilidade de projeto, que contempla aterro entre o cais e a fase 2 (retroárea) do projeto TECON, e teve como solução de engenharia, na interface com o cais, a instalação de cortina de estacas prancha metálica tipo P-AZ compostas por estacas tubulares intercaladas com estaca prancha tipo AZ.

5.91. O quantitativo de pátio do projeto foi atualizado, pois com o novo layout do terminal, houve alteração do quantitativo final a ser executado, totalizando 47.924 m². Para visualização da nova área traçada, favor consultar a Seção C, caderno de engenharia, Anexo C-1: Figura 3.

5.92. Referente à execução de trilhos para STS, o subsídio utilizado para o custo unitário foi mantido, porém houve atualização da data-base do estudo. O quantitativo de trilho foi atualizado, pois com o novo layout do terminal, houve alteração do quantitativo final a ser executado, havendo redução de metro linear. A nova dimensão foi de 1.680 metros, totalizando o valor final revisado de R\$ 2.086.416,31.

Equipamentos

5.93. Referente aos custos unitários adotados para equipamentos portuários, foi acatada sugestão realizada durante contribuições de audiência pública, que enfatizou a necessidade de ampliar valores para aquisição de equipamentos importados, de modo a refletir a atual realidade. A EPL realizou novas pesquisas de preços para portêineres, transtêineres (RTG), Spreaders e conjunto

trator-reboque. Para os valores obtidos na nova nas pesquisas foram considerados para conversão de moeda estrangeira, a cotação média do mês de abril de 2022, de R\$ 5,137 para o Euro e R\$ 4,758 para o Dólar Americano conforme tabelas abaixo

EURO 04/2022		
Tipo	Taxa ^{1/}	
	Compra	Venda
EUR	5,1878	5,1903
EUR	5,0754	5,0765
EUR	5,0658	5,0683
EUR	5,1239	5,125
EUR	5,1664	5,169
EUR	5,165	5,1675
EUR	5,1128	5,1154
EUR	5,0432	5,0457
EUR	5,0882	5,0907
EUR	5,0896	5,0921
EUR	5,0395	5,042
EUR	5,0335	5,036
EUR	5,0353	5,0378
EUR	5,1044	5,1069
EUR	5,2234	5,226
EUR	5,2928	5,2954
EUR	5,289	5,2916
EUR	5,2609	5,2621
EUR	5,1841	5,1852
EURO		
R\$	5,137	

Tabela 9 - Cotação euro.
Fonte: Banco Central

Dólar 04/2022		
Tipo	Taxa ^{1/}	
	Compra	Venda
B	4,6978	4,6984
B	4,6169	4,6175
B	4,6394	4,64
B	4,6961	4,6967
B	4,7416	4,7422
B	4,7507	4,7513
B	4,7019	4,7025
B	4,6477	4,6483
B	4,6805	4,6811
B	4,7152	4,7158
B	4,674	4,6746
B	4,6658	4,6664
B	4,6391	4,6397
B	4,732	4,7326
B	4,8812	4,8818
B	4,966	4,9666
B	5,0161	5,0167
B	5,0104	5,011
B	4,9185	4,9191
DOLAR		
R\$	4,758	

Tabela 10 - Cotação Dólar.
Fonte: Banco Central

5.94. Foram realizadas análises comparativas e aproveitados os menores valores dentre as referências disponíveis, conforme detalhado a seguir:

ESPECIFICAÇÃO		LIEBHERR 07/04/2022	LIEBHERR	KALMAR 07/04/2022	KALMAR	WorldCargo News 08/2021	WorldCargo News	ZPMC 07/04/2022	ZPMC	MENOR Valor (abril/2022)
Portêiner STS Post-Panamax 24ª Fileira	Importado	€ 12.500.000	R\$ 64.212.006,58	\$ 17.500.000	R\$ 83.260.026,32	\$ 12.195.000	R\$ 58.020.344,05	\$ 12.000.000	R\$ 57.092.589,47	57.092.589,47
Rubber Tyred Gantry (RTG) 6+1	Importado	€ 1.800.000	R\$ 9.246.528,95	\$ 2.800.000	R\$ 13.321.604,21			\$ 2.000.000	R\$ 9.515.431,58	9.246.528,95
Spreaders para portêineres	Importado	-	-	-	-			\$ 90.000	R\$ 428.194,42	428.194,42
Spreaders para transtêineres	Importado	-	-	-	-			\$ 90.000	R\$ 428.194,42	428.194,42
Empilhadeiras Reach Stackers	Importado	-	-	\$ 550.000	R\$ 2.616.743,68			\$ 600.000	R\$ 2.854.629,47	2.616.743,68
Empilhadeiras de contêiner vazio	Importado	-	-	\$ 280.000	R\$ 1.332.160,42			\$ 400.000	R\$ 1.903.086,32	1.332.160,42
Empilhadeiras Pequenas	Nacional	-	-	-	-					
Scanner Móvel	Importado	-	-	-	-					
Cavalos Mecânicos (tractors)	Importado	-	-	\$ 100.000	R\$ 475.771,58					475.771,58

Tabela 11 - Cotações de equipamentos.
Fonte: Elaboração própria

5.95. Em relação aos quantitativos de equipamentos, foi utilizado como *benchmarking* o terminal PORTONAVE – SC (terminal com maior eficiência operacional no ano de 2021), além de realizar nova simulação dinâmica e atualizar a capacidade operacional dos novos RTG's elétricos cotados para o estudo, assim, a proporção de equipamentos em relação aos STS's ficaram da seguinte forma.

5.96. O número de aquisição de novos STS's foi mantido, assim como a obrigação contratual do futuro arrendatário de adquirir no mínimo 8 (oito) STS's para o terminal, sendo 4 (quatro) equipamentos para cada um dos 2 (dois) novos berços. Como os Portêineres são os equipamentos que determinam a capacidade de movimentação do terminal, a obrigação de aquisição do número mínimo de equipamento foi mantida. Porém, para os demais equipamentos o futuro arrendatário deverá dimensionar o sistema de armazenamento e recepção/expedição terrestre, de modo a alcançar a capacidade almejada para o terminal, respeitando os faseamentos e níveis de serviços determinados no contrato.

5.97. Na modelagem do estudo, foi indicada a proporção de 3 RTG para cada 1 STS, totalizando 24 RTG's elétricos para os novos Portêineres e 3 RTG's elétricos de forma complementar aos 6 reversíveis descritos na lista de ativos existentes, de modo a suprir a necessidade do terminal em atender um total de 11 STS's.

5.98. Para o número de novos *terminal-tractors* foi atualizado para 60 unidades.

5.99. O quantitativo de plataformas com tomadas *reefer* foi revisado, para dimensionamento das tomadas foi analisada a participação dessa carga no ano de 2021 no Complexo Portuário, que representou da ordem de 6,4% dos contêineres movimentados cheios. Assim, foi mantida essa proporção sobre a capacidade estática do terminal para fins de dimensionamento do número de tomadas, totalizando 3.259 unidades.

Investimentos em área comum de porto

5.100. No item dragagem de aprofundamento, a nova proposta de posicionamento dos berços do terminal ensejou alteração da área de dragagem. O volume a ser dragado foi atualizado mediante novo levantamento hidrográfico multifeixe (novembro/2021). O preço do m³ unitário foi atualizado pelo Índice de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (item dragagem).

5.101. Em decorrência dessa alteração da área, associada às investigações geotécnicas realizadas no âmbito do Contrato MTPA nº 02/2017, vislumbrou-se possível existência de material rochoso nas proximidades da foz do Rio Saboó. Tendo em vista a incerteza dos elementos técnicos disponíveis, optou-se pelo tratamento dessa questão nas cláusulas de alocação de risco. Essas modificações estão devidamente registradas nas páginas 23 e 24 da Seção C – Engenharia, classificados como investimentos em áreas comuns do Porto.

5.102. Para o item subestação pública foi prevista na modelagem investimentos para a demolição das 5 subestações existentes na área e construção de novas unidades com fácil acesso para Autoridade Portuária. A nova infraestrutura pública deve ser suficiente para suprir a demanda de iluminação pública no trecho da avenida Augusto Barata e para transferir a potência energética até a próxima subestação (BTP).

5.103. Para estimativa de custo a SPA enviou como subsídio planilha orçamentária, assim houve atualização para data-base do estudo conforme demonstrado na tabela abaixo:

	Descrição	Unidade	Quantitativo	Custo Unitário	Custo Total
1	Desenvolvimento de Terminal				
1.1	Rede Elétrica Pública - Eletrodutos (incluindo escavação e envelopamento)	m	4.928,00	361,77	1.782.825,86
1.2	Rede Elétrica Pública - Fiação	m	14.784,00	352,62	5.213.134,08
2	Edificações				
2.1	Obra Civil - SE Pública	m²	250,00	1.794,04	448.509,79
3	Equipamentos				
3.1	Subestação Pública	un	3,00	2.105.057,90	6.315.173,71
5	DEMAIS				
5.1	Contingências	%	5		687.982,17
5.2	Despesas Administrativas	%	5		687.982,17
6	TOTAL				15.135.607,79

Data-base: 04/22
tabela 12 - Orçamento resumo da subestação pública.
fonte: SPA, atualização EPL

5.104. Para o item remanejamento das redes de saneamento básico, que corresponde ao remanejamento da ETA intitulado na primeira versão do estudo, o subsídio utilizado foi mantido, porém, atualizado para nova data base do estudo.

5.105. Por fim, formam incluídas notas de rodapé com indicação de site para download de documentos referenciados disponíveis na internet, bem como disponibilizado *Data Room* junto ao estudo com diversas informações relevantes da área do estudo:

- As built;
- Capacidade de carga do pátio;
- Equipamentos reversíveis;
- FIPS;
- Projeto de dragagem;
- Remanejamento do saneamento básico;
- Simulação dinâmica;
- Subestação pública;
- Vistoria SPA.

Seção D – Operacional

5.106. A partir da página 4, incluiu-se o ano 2021 no histórico dos indicadores, conforme levantados no Anuário Estatístico da Antaq.

5.107. Nas páginas 7 foi incluído o texto:

Para a área de segurança do trabalho adotou-se a metodologia utilizada pela NR 29 – Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, que em seu artigo 29.6.1 define: A Administração Portuária, o OGMO, os operadores portuários e os titulares de instalações portuárias autorizadas devem constituir o SESMT (Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho), para seus empregados próprios, aplicando-se a NR-04. Para calcular o grau de risco correspondente aplicamos o código: 52.31-1 Gestão de portos e terminais que indica grau de risco 3. Em função do quantitativo do número de funcionários alocados ao empreendimento chegamos a 6 técnicos de Segurança do Trabalho, 1 Engenheiro de Segurança do Trabalho, 2 Auxiliares de Enfermagem do Trabalho e 1 Médico do Trabalho.

5.108. Na página 8, foi incluída a Tabela 7 - Patamares da equipe de segurança do trabalho.

5.109. Na página 9, na Tabela 9, foram atualizados os valores dos salários e encargos tendo como referência as tabelas Sicro-SP de 04/2022, SINAPI-SP de 04/2022, Consultoria DNIT de 04/2022 e o site salario.com.br para o salário dos diretores.

5.110. Reconhecendo que os terminais de contêineres têm custos de mão de obra fixa mais altos que a média do mercado, alterou-se algumas referências salariais para refletir essa realidade. A tabela a seguir sintetiza essas alterações:

Alterações	Fonte 1a vers.	Código 1a vers.	Fonte rev01	Código rev01
Administrativo				
Diretor Geral	SINE	sem código	salario.com.br	sem código
Gerentes Master	SINE	sem código	DNIT	P8047
Gerentes de Nível Médio	SICRO	P9809	SICRO	P9826
Equipe de Suporte Administrativo (n 1)	SICRO	P9878	SICRO	P9809
Equipe de Suporte Administrativo (n 2)	SICRO	P9806	SICRO	P9878
Meio Ambiente/Segurança Portuária				
Encarregado	SICRO	P9811	SICRO	P9840
Operação				
Técnico/Operador	SINAPI	40998	SICRO	P9867

Tabela 13 – Alterações nas funções utilizadas da mão de obra fixa
Fonte: Elaboração própria.

5.111. Além das alterações de funções citadas, incluiu-se a função engenheiro nas categorias manutenção e operação, utilizando como referência o sistema SICRO-SP de 04/2022.

5.112. Em função das alterações na micro-demanda, alterou-se o número de funcionários necessários nas áreas manutenção e operação de 2.138 para 2.230.

5.113. Com todas as alterações citadas, o valor total de mão de obra própria aumentou de R\$ 123 milhões para R\$ 161 milhões/ano.

5.114. Na página 10, foram atualizados os valores das tarifas de água e energia elétrica para refletir as tabelas tarifárias vigentes dos fornecedores.

5.115. No item 4.1.4 Geral e Administrativo na página 11, foi alterado o valor do custo para serviços terceirizados. Substituiu-se o valor do Programa de Arrendamentos Portuários para valores específicos para a contratação de serviços contábeis, jurídicos e de consultoria, referenciados na Tabela Consultoria DNIT de 04/2022.

5.116. No subitem Segurança, na página 12, incluiu-se os custos com manutenção do sistema, locação de equipamentos e outros, elevando o custo total com segurança para R\$ 3.624.787,79.

5.117. No item 4.1.5 Taxas e outras Contribuições foi atualizado o valor para R\$ 5,85/m²/ano e incluída a tabela 16 - Custos com IPTU.

5.118. No item 4.1.6 Ressarcimento pela elaboração do EVTEA foi atualizado o valor para a data-base de 04/2022, correspondendo ao valor total de R\$ 565.192,46, sendo R\$ 364.027,35 para a Santos Port Authority e R\$ 201.165,11 para a Empresa de Planejamento e Logística.

5.119. No item 4.1.9 Pagamento Valor de Reequilíbrio do antigo Arrendatário foi alterado o valor considerado do TRI da empresa Ecoportos de R\$ 287.755.292,11 para o valor do reequilíbrio aprovado pelo Acórdão nº 301-2022-Antaq no valor de R\$ 167.959.715,49 (abril/22).

5.120. No item 4.2.1 Mão de Obra Terceirizada (OGMO) foi atualizado o valor de R\$ 55,00 para R\$ 20,33 por TEU movimentado. Esse decréscimo é em função da redução dos serviços do OGMO. O novo valor foi apurado nos últimos balanços disponíveis da BTP e da Santos Brasil (2020), conforme tabela a seguir:

	BTP	SBR	Média
Mão de Obra Avulsa	-22.206.000	-24.793.000	-23.499.500
Provisão Delta Judiciário	-8.302.731	-9.270.000	-8.786.366
Total	-30.508.731	-34.063.000	-32.285.866
Contêineres	1.078.992	1.169.014	1.124.003
TEU	1.704.807	1.847.042	1.775.925
OGMO/TEU	-17,89570607	-18,44191837	-18,16881222
Correção Até data-base Modelo	1,1190883	1,1190883	
OGMO/TEU Atualizado	-20,03	-20,64	-20,33

Tabela 14 – Valor OGMO conforme Balanços BTP e Santos Brasil (2020)
Fonte: Elaboração própria.

5.121. No item 4.2.3 Tarifas Portuárias, substituiu-se a Tabela II (por m²) para a Tabela III da

tabela tarifária vigente na data-base de 04/2022, no valor de R\$ 17,94 por TEU.

5.122. Por fim, foi realizada a substituição do Anexo D-1

Seção E – Financeiro

5.123. Na modelagem financeira, alterou-se o WACC de 9,38% para 9,92%. Como referência para a nova taxa de desconto tem-se o Acórdão nº 329-ANTAQ de 30 de maio de 2022 que trata da atualização do WACC na modelagem econômico-financeira de empreendimentos portuários.

5.124. Na página 2, alterou-se a receita média por TEU de R\$ 606,27 para R\$ 627,60.

5.125. Na página 2, alterou-se a banda de variação de 17,68% para 17,46%.

5.126. Na página 4, atualizou-se a tabela 2 com os novos valores-chave do estudo.

5.127. Por fim, foi realizada a substituição do Anexo E-1.

Seção F – Ambiental

5.128. A Seção F – Ambiental que foi inicialmente construída a partir da análise documental fornecida pela autoridade portuária do Porto de Santos a Santos a Port Authority (SPA), do arcabouço legal relacionado ao meio ambiente vigente da visita técnica ao Porto de Santos realizada em janeiro de 2021, onde foram feitas avaliações das estruturas existentes e das características ambientais da área do STS10, bem como a obtenção de documentos e realização de reuniões com diversos setores do Porto.

5.129. Após o recebimento das contribuições das Audiências Públicas relativas ao processo de arrendamento desse terminal e das reuniões realizadas no decurso dessa atualização com a autoridade portuária de Santos, bem como após a alteração de parte dos estudos de engenharia, o estudo ambiental em questão foi revisado e atualizado.

5.130. A seguir serão tecidas considerações e esclarecimentos sobre alguns procedimentos realizados:

Potenciais Passivos Ambientais:

5.131. Para o diagnóstico preliminar de passivos ambientais, foram consideradas as entrevistas realizadas junto à Autoridade Portuária, análise documental, características e localização do empreendimento e vistoria *in loco*. Com isto, identificou-se a existência de registro de duas áreas (Pátio 1 e Pátio 2) em processo de monitoramento para encerramento em nome da empresa Ecoporto Santos S/A, conforme apresentado no Relatório de Áreas Contaminadas e Reabilitadas no Estado de São Paulo de agosto de 2022, disponível no Sistema de Áreas Contaminadas e Reabilitadas – SIACR da CETESB.

5.132. Destacou-se nessa versão do estudo que a classificação atual se trata de área na qual não foi constatado risco ou as metas de remediação foram atingidas após implantadas as medidas de remediação, encontrando-se em processo de monitoramento para verificação da manutenção das concentrações em níveis aceitáveis.

5.133. De qualquer maneira, tendo em vista o processo de monitoramento que ainda perdura, com a possibilidade de potenciais contaminações ou não conformidades ambientais no terminal STS10, por prudência, a área permaneceu classificada como Área Contaminada sob Investigação (AI).

Planejamento para o Licenciamento Ambiental:

5.134. No item que traz as Informações Ambientais da Área STS10, se incluiu na tabela com as licenças ambientais uma coluna com o status atual de cada licença.

5.135. A licença de operação nº 1382/2017 do Porto Organizado de Santos em nome da SPA está em processo de renovação junto ao IBAMA.

5.136. As licenças em nome da Ecoporto LO nº 2037 e LO nº 18002079, conforme consulta à CETESB, se encontram em processo de renovação e unificação.

5.137. Foi alterado a nova estimativa de cronograma de execução, no qual foram previstos basicamente a continuidade da operação desde o primeiro ano de arrendamento enquanto concomitantemente ocorre a execução das obras entre os anos de 2024 e 2030.

5.138. Quanto ao licenciamento ambiental das áreas do Terminal permaneceu adotando-se como premissa que o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais - IBAMA estará à frente tendo em vista a movimentação prevista que continuou acima do estabelecido pelo Decreto Federal nº 8.437/2015 de 450.000 TEU.

5.139. Tendo em vista que será necessário a continuidade das operações desde o primeiro ano de arrendamento e que elas se darão na área onde hoje pertence a Ecoporto, detentora das Licenças de Operação nº 2037 e 18002079, mais precisamente na área denominada Pátio 1, vislumbra-se que seria necessário apenas a transferência de titularidade junto ao órgão ambiental estadual.

5.140. Nessa versão do estudo retirou-se a possibilidade de transferência de titularidade dos processos referentes as LOs nº 18002579 e nº 18002615, que respectivamente tratam do Pátio 2 e 3 da Ecoporto, uma vez que não foi possível atualizar o status dessas licenças.

5.141. Para a obtenção da Licença Previa – LP de todo o terminal faz-se necessário a apresentação de um Estudo e Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA, junto ao órgão ambiental federal.

5.142. Para obtenção da Licença de Instalação será necessário apresentar o Plano Básico Ambiental – PBA junto ao órgão ambiental federal, contendo os programas a serem executados pelo Terminal durante sua implantação.

5.143. Também será necessário um pedido de Autorização de Supressão de Vegetação – ASV, no qual será solicitado a figura do Inventário Florestal. Cabe ressaltar que a área já possui Declaração de Utilidade Pública, conforme a Portaria nº 17, de 6 de janeiro de 2022 da Secretaria Executiva do Ministério da Infraestrutura, que possibilita a obtenção da ASV.

5.144. Para a obtenção da nova LO que unifique toda a operação deverá ser necessária a apresentação do relatório de atendimento das condicionantes de LI, ao final da 2ª fase a LO será retificada para englobar as duas áreas do terminal. Durante a operação do empreendimento deverão ser executados os programas ambientais previstos no PBA.

5.145. Com o remanejamento das estruturas de saneamento existentes na área, foi previsto o licenciamento ambiental para a construção dessas novas estruturas, sendo necessário o Estudo Ambiental Simplificado – EAS e o licenciamento ordinário trifásico (LP, LI e LO) perante o órgão licenciador estadual. Após a obtenção da LO e das outorgas necessárias, o processo será transferido à SPA.

5.146. Além do exposto, analisando-se a legislação do município de Santos, observa-se a necessidade de atendimento específico a Lei Complementar nº 793, de 14 de janeiro de 2013 e suas alterações (Lei Complementar nº 869, de 19 de dezembro de 2014 e Lei Complementar nº 916, de 28 de dezembro de 2015), quanto à elaboração do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV, conforme definido no Art. 9º, inciso V.

5.147. Visando a manutenção da qualidade ambiental e o bem-estar dos trabalhadores e da população residente nas proximidades do STS10 previu-se a execução de programas ambientais durante a etapa de implantação das obras e operação do empreendimento, conforme detalhado no estudo.

5.148. Inclui-se um item para tratar da Compensação Ambiental decorrente do EIA/RIMA, que apesar de orçada nos custos ambientais da revisão anterior, não havia item específico na Seção F abordando o tema.

5.149. Inclui-se também item para tratar das questões arqueológicas, com base na Instrução

Normativa do IPHAN Nº 001 de Março de 2015, que para a manutenção/aprofundamento de dragagem e derrocamento não se faz necessário estudos de componentes arqueológicos.

Programas Ambientais

5.150. A proposição dos programas nas fases de instalação, dragagem e operação do empreendimento não foram alteradas.

Programa Carbono Neutro

5.151. O Programa Carbono Neutro foi alterado para “Programa de Descarbonização Portuária”, e dentre outras ações, prevê: A elaboração anual de inventário de emissões de gases de efeito estufa, a substituição de equipamentos poluentes por menos poluentes e a eletrificação do cais, além de alguns equipamentos utilizados na operação.

5.152. Foram incluídas ao estudo mais três certificações, sendo elas: a ISO 9.001 – Sistema de Gestão da Qualidade, a ISO 27.001 – Gestão da Segurança da Informação e a ISO 37.001 – Sistema de Gestão Antissuborno.

Precificação dos Custos Ambientais para Licenciamento do Terminal

5.153. O cálculo dos custos socioambientais associados à implantação e operação do terminal tomou por base as seguintes premissas:

- Os custos de atividades permanentes, como monitoramentos e controles ambientais, foram calculados para todo o período do contrato de arrendamento.
- Todos os custos relativos aos estudos e programas ambientais estão referenciados na tabela de Preços de Consultoria do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT (RESOLUÇÃO Nº 11, DE 21 DE AGOSTO DE 2020), à data base abril/2022.
- Os custos relativos ao “licenciamento ambiental” compreendem os custos da elaboração dos estudos ambientais compatíveis com a escala do empreendimento, taxas de análise e licenciamento – abrangendo a obtenção das licenças prévia, de instalação, operação e suas renovações ao longo de todo o período do arrendamento.
- As licenças requeridas e respectivos estudos ambientais são aqueles indicados no capítulo relativo ao licenciamento ambiental.

Taxas de Licenciamento e Análise

5.154. Os custos relativos ao licenciamento ambiental compreendem a emissão da Licença Prévia - LP, de Instalação - LI e de Operação - LO com as suas respectivas renovações ao longo do período do arrendamento, tendo como parâmetro o porte e o Potencial Poluidor-Degradador - PPD do empreendimento.

5.155. Para o enquadramento do STS10, quanto ao seu fator de complexidade, utilizou-se a Lei nº 6.938 de 31 de agosto de 1981 a qual leva em consideração a classe do empreendimento, sendo classificado como Terminal Portuário com enquadramento de grande porte e alto potencial poluidor.

5.156. As taxas de licenciamento são calculadas a partir do enquadramento referido acima, desta forma calculadas com base nos valores estabelecidos na Portaria Interministerial Nº 812, de 29 de setembro de 2015 foi utilizada para o cálculo das taxas de licenciamento, as quais são apresentadas na tabela abaixo.

5.157. Para a transferência de titularidade na CETESB a fim de se manter a operação na 1ª fase do empreendimento, adotou-se o valor de 10 UFESP conforme informado no site da própria Companhia. Considerando que a UFESP para o ano de 2022 é de R\$ 31,97, temos o valor de R\$319,70 para o referido procedimento.

STS10	Transf. Titularidade (CETESB)	LP	LI	LO	ASV	LO Renovação
Licença	R\$ 319,70	R\$ 43.414,75	R\$ 121.561,29	R\$ 60.780,64	R\$ 360,89	R\$ 60.780,64
Análise		R\$ 44.407,42	R\$ 29.039,42	R\$ 29.039,42		R\$ 29.039,42
Total (R\$)	R\$ 319,70	R\$ 87.822,17	R\$ 150.600,71	R\$ 89.820,06	R\$ 360,89	R\$ 89.820,06

Tabela 15: Custos do licenciamento ambiental para o Terminal STS10.

Fonte: Elaboração Própria, dados da Portaria Interministerial Nº 812, de 29 de setembro de 2015.

5.158. As taxas de licenciamento para o remanejamento das redes de saneamento foram calculadas com base nos valores estabelecidos pela CETESB, e indicadas conforme a tabela a seguir.

Rede San. (CETESB)	LP	LI	LO	Outorga (DAEE)	Transf. Titularidade
Licença	R\$ 108.511,40	R\$ 108.511,40	R\$ 108.511,40	R\$ 639,40	R\$ 319,70
Análise	R\$ 16.784,25	R\$ 16.784,25	R\$ 16.784,25		
Total (R\$)	R\$ 125.295,65	R\$ 125.295,65	R\$ 125.295,65	R\$ 639,40	R\$ 319,70

Tabela 16: Custos do licenciamento ambiental para o Remanejamento das redes de saneamento.

Fonte: Elaboração Própria.

Estudos Ambientais

5.159. Foi previsto novo valor considerando-se o Estudo Ambiental Simplificado – EAS além dos custos com a outorga exigida pelo Departamento de Águas e Energia Elétrica – DAEE, para a remanejamento das redes de saneamento.

5.160. Além disso, os valores previstos anteriormente sofreram alteração apenas da correção monetária do primeiro período para a nova data-base (abril/2022), e permaneceram referenciados pela tabela de preços utilizada pelo DNIT para contratação de profissionais, que considera os encargos sociais, as despesas administrativas, os custos fiscais e o lucro da empresa contratada para executar o serviço, conforme tabela a seguir.

Custos	Estudos Ambientais – STS10				
	EIA/RIMA	PBA	EIV	IF	EAS
Por estudo	R\$ 1.255.769,71	R\$ 398.182,11	R\$ 309.050,22	R\$ 88.157,90	R\$ 192.574,73
Total	R\$ 2.243.734,66				

Tabela 17: Estimativa de custos com elaboração de estudo para definição de medidas de controle ambiental para o STS10.

Fonte: Elaboração Própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT.

Compensação Ambiental

5.161. Para definição dos valores a serem compensados se considerou o valor máximo que pode ser atribuído a um projeto, isso se fez necessário diante da discricionariedade na definição desses valores que podem variar de 0 a 0,5% do custo total do investimento, conforme explicitado no item 4.1 da Seção F – Ambiental que tratou exclusivamente do tema. Diante desse cenário se estabeleceu como se segue.

Compensação Ambiental				
Item	Discriminação	VR Investimentos (R\$)	%	Valor Total de Compensação (R\$)
	Desenvolvimento de Terminal	409.357.614,82		2.046.788,07

CAPEX	Edificações	37.261.019,93	0,5%	186.305,10
	Equipamentos	927.253.553,28		4.636.267,77
	Sistema de Acostagem	1.063.064.341,67		5.315.321,71
	Investimentos em área comum do Porto	50.957.544,16		254.787,72
	Demais	248.789.407,39		1.243.947,04
TOTAL		2.736.683.481,25		R\$ 13.683.417,41

Tabela 18: Estimativa de custos com a compensação ambiental previstas na Lei Federal Nº 9.985/2000
Fonte: Base de custos – SICRO-SP: Abril/2022.

Compensação Florestal

5.162. Inseriu-se o item relativo à Compensação Florestal devida a supressão de vegetação que ocorrerá na área.

5.163. Tendo em vista a estimativa de remoção de vegetação em uma área de aproximadamente 24.258 m², aplicando-se as definições da Resolução SMA nº 7/2017, estima-se que será necessário o pagamento de compensação de área equivalente a 145.548 m². A partir desta área, calculou-se o valor da compensação, tendo como base de custos o SICRO-SP, de abril de 2022, culminando no valor de R\$ 770.223,25 para implantação e R\$ 91.868,82 para manutenção, que deverá ocorrer por 3 anos, conforme demonstrado a seguir.

Compensação Florestal					
Referência	Atividade	Unidade	Quantidade	Valor Unitário	Total
SICRO 4413989	Plantio de muda de árvore com altura de 0,30 a 0,80 m em cova de 0,60 x 0,60 x 0,60 m	Un.	24259,00	R\$ 31,75	R\$ 770.223,25
COMP 01	Manutenção do Plantio	Ano	3,00		R\$ 91.868,82
SICRO P9815	Jardineiro	H	1000,00	R\$ 22,62	67.853,40
SICRO 4413920	Adução	m ²	24.258,00	R\$ 0,33	24.015,42

Tabela 19: Custos de Compensação Florestal.
Fonte: Elaboração própria, através do SICRO.

Medidas Mitigadoras e Compensatórias - EIV

5.164. A adoção de medida mitigadoras e compensatórias advém da Lei Complementar nº 793, de 14 de janeiro de 2013 do Município de Santos, será necessária a apresentação de um novo EIV a Prefeitura de Santos, com estabelecimento de medidas mitigadoras e compensatórias específicas para a nova área, a serem executadas pelo novo arrendatário, os respectivos custos de compensação e/ou mitigação, foram baseados em pareceres pretéritos para terminais com atividades e áreas de portes similares, neste caso específico a Brasil Terminal Portuários – Terminal de Contêineres, corrigido por meio da aplicação do IPC-A a data-base de Abril/2022, conforme a tabela a seguir.

Item	Valor Total de Compensação STS10 (R\$)
Investimentos em projetos, serviços e obras	5.252.796,50
TOTAL DOS CUSTOS	R\$ 5.252.796,50

Tabela 20: Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias - EIV – Data-base abril/2022.
Fonte: Elaboração própria, BTP-12/2021.

Programas Ambientais

5.165. Os programas permaneceram com a mesma metodologia e escopo, apenas tendo os valores atualizados por meio da aplicação do IPC-A para a Data-base de abril de 2022.

5.166. A seguir são apresentadas estimativas de custos para os principais programas ambientais previstos para a área de arrendamento STS10.

• FASES PRÉVIA E DE INSTALAÇÃO

5.167. Foi prevista a contratação de um Estudo de Avaliação Ambiental Prévia, para avaliação de passivos ambientais existentes na área, com a contratação de empresa que prestará serviços terceirizados por meio de um profissional ambiental e um técnico ambiental, conforme tabela de contratação do DNIT, durante um mês.

Estudo Prévio		
Estudo de Avaliação Ambiental Prévia	R\$ 77.810,33	1º ano

Tabela 21: Estudo Avaliação Ambiental Prévia – Data-base abril/2022.
Fonte: Elaboração própria.

5.168. Na composição do custo da Avaliação Ambiental Prévia foram considerados os encargos sociais, despesas administrativas, lucro operacional e despesas fiscais, conforme Resolução nº 11, de 21 de agosto de 2020.

5.169. Os Programas ambientais previstos para a fase de implantação do STS10 com seus respectivos custos anuais e periodicidades de execução para a área de arrendamento estão listados na Tabela a seguir.

Fase de Instalação	Custo (R\$)	OBS
Programa de Controle Ambiental da Construção	R\$ 39.932,77	1º ao 5º
Programa de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos	R\$ 39.932,77	1º ao 5º
Programa de Gerenciamento de Efluentes Líquidos	R\$ 39.932,77	1º ao 5º
Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar	R\$ 39.932,77	1º ao 5º
Programa de Controle e Monitoramento de Ruídos	R\$ 39.932,77	1º ao 5º
Programa de Monitoramento da Qualidade da Água	R\$ 39.932,77	1º ao 5º
Programa de Acompanhamento da Supressão de Vegetação	R\$ 39.932,77	1º ao 5º
Programa de Proteção da Fauna	R\$ 39.932,77	1º ao 5º
Programa de Proteção da Flora	R\$ 39.932,77	1º ao 5º
Programa de Educação Ambiental e Comunicação Social	R\$ 39.932,77	1º ao 5º
Programa de Monitoramento dos Sedimentos Dragados	R\$ 39.932,77	1º ao 5º
Programa de Monitoramento Ambiental da Área de Disposição do Material Dragado	R\$ 39.932,77	1º ao 5º
Programa de Monitoramento da Comunidade Bentônica, Ictiofauna, Fitoplântica e Zooplântica	R\$ 39.932,77	1º ao 5º
Programa de Monitoramento e Modelagem de Parâmetros Hidrodinâmicos	R\$ 39.932,77	1º ao 5º
Programa de Monitoramento da Pluma de Sedimentos	R\$ 39.932,77	1º ao 5º
Total	R\$ 598.991,50	

Tabela 22: Custos com programas ambientais na fase de implantação da área STS10.
Fonte: Elaboração própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT, data-base abril/2022.

5.170. Os custos com o monitoramento da implantação dos programas são contabilizados anualmente na fase de instalação, os quais foram orçados como apresentado na tabela abaixo.

Monitoramentos						
Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	CUSTOS DIRETOS					
1.1	MÃO-DE-OBRA					
	Coordenador ambiental	P8044	Hxmês	1	R\$ 27.740,72	R\$ 27.740,72
	Total Mão-de-Obra (1.1)					R\$ 27.740,72
	TOTAL CUSTO DIRETO					R\$ 27.740,72
2.	CUSTOS INDIRETOS					
2.1	DESPESAS INDIRETAS					
	Administração Central				10,00%	R\$ 2.774,07
	Despesas Financeiras				0,57%	R\$ 158,12
	Riscos				0,72%	R\$ 199,73

	Garantias Contratuais			0,14%	R\$ 38,84
	SUBTOTAL ITEM 2.1				R\$ 3.170,76
2.2	LUCRO OPERACIONAL				
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos			12,00%	R\$ 3.328,89
	SUBTOTAL ITEM 2.2				R\$ 3.328,89
2.3	DESPESAS FISCAIS				
	PIS			2,38%	R\$ 660,23
	COFINS			10,94%	R\$ 3.034,83
	ISSQN*			7,20%	R\$ 1.997,33
	SUBTOTAL ITEM 2.3				R\$ 5.692,40
	TOTAL CUSTO INDIRETO				R\$ 12.192,05
	TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS				R\$ 39.932,77

Tabela 23: Execução dos programas ambientais de implantação – Data-base abril/2022.

Fonte: Elaboração própria.

5.171. Para cada uma das ações demonstradas acima foram consideradas duas campanhas de monitoramento por ano que demandará a contratação de profissional especializado responsável pela coleta, análise e elaboração de relatório. O prazo estimado é de 15 dias para cada monitoramento e execução completa do serviço, o que equivale à contratação do profissional por um mês para cada ano de execução.

• **FASE DE OPERAÇÃO**

5.172. Os Programas ambientais previstos para a fase de operação com seus respectivos custos anuais e periodicidades de execução para o terminal STS10 estão listados na Tabela a seguir.

Fase de Operação	Custo (R\$)	Periodicidade
Gestão Ambiental		Equipe própria
Implantação SGA - ano 1	R\$ 94.613,33	EBP 1º ano
Implantação SGA - ano 2	R\$ 94.613,33	EBP 2º ano
Total	R\$ 199.663,83	Semestral
Programa de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos	Equipe própria	Semestral
Programa de Gerenciamento de Efluentes Líquidos	R\$ 39.932,77	Semestral
Programa de Monitoramento da Qualidade da Água	R\$ 39.932,77	Semestral
Programa de Educação Ambiental e Comunicação Social	Equipe própria	Semestral
Programa de Proteção da Fauna	R\$ 39.932,77	Semestral
Programa de Monitoramento da Comunidade Bentônica, Ictiofauna, Fitoplântica e Zooplântica	R\$ 39.932,77	Semestral
Programa de Controle e Monitoramento de Espécies Exóticas Invasoras	R\$ 39.932,77	Semestral
Programa de Controle de Pragas e Vetores - 1ª Fase	R\$ 48.396,29	
Dimensão (hectare)	9,815	área do terminal em hectares
Programa de Controle de Pragas e Vetores - 2ª Fase	R\$ 213.106,41	
Dimensão (hectare)	43,219	área do terminal em hectares
Programa de Controle de Pragas e Vetores - 3ª Fase	R\$ 296.787,86	
Dimensão (hectare)	60,190	área do terminal em hectares
Programa de Emergência Individual (PEI)	R\$ 28.900,00	5 anos
Programa de Gerenciamento de Risco / Plano de Ação de Emergência (PGR/PAE)	R\$ 55.234,05	
Elaboração	R\$ 36.822,70	3 anos
Capacitação	R\$ 18.411,35	Anual
Auditoria CONAMA 306/02	R\$ 39.932,77	A partir do 2º ano do SGA e a cada 2 anos
Auditoria ISO 14.001	R\$ 62.240,00	A partir do 2º ano do SGA e a cada 3 anos
Auditoria ISO 45.001	R\$ 62.240,00	A partir do 2º ano do SGA e a cada 3 anos
Auditoria ISO 9.001	R\$ 39.932,77	a cada 3 anos
Auditoria ISO 27.001	R\$ 39.932,77	a cada 3 anos
Auditoria ISO 37.001	R\$ 39.932,77	a cada 3 anos

Tabela 24: Custos com programas ambientais na fase de operação da área STS10 – Data-base abril/2022.

Fonte: Elaboração própria.

5.173. A definição do custo de controle de pragas e vetores tomou por base a memória de cálculo e verificado por pesquisa de preços praticados no mercado. O Controle de Pragas é composto por:

- Custo para o controle com preço médio anual de R\$ 4.930,86/ha.
- Levou-se em consideração as diferentes fases do arrendamento, com isso, foi contabilizada apenas a primeira área que será operada (9,815 ha), na 2ª fase (43,219 ha) e na 3ª fase considerou-se toda a área do arrendamento (60,190 ha)

5.174. Para a elaboração do Plano de Emergência Individual (PEI), seguindo a Resolução do CONAMA nº 398/2008, em seu anexo IV, que trata de procedimentos em caso de acidente com óleo em determinados tipos de instalações portuárias, foi considerada a a média da pesquisa de mercado para a execução dos serviços na região, totalizando R\$ 28.900.

5.175. O PEI deverá ser renovado a cada 5 anos, portanto, o custo previsto se repetirá por igual período de tempo.

5.176. Foi prevista a contratação de auditoria para atendimento à Resolução do Conama nº 306/02, incidindo a cada 2 anos. Além disso, foi prevista a contratação de certificações e auditoria para atendimento para ISO 14.001, ISO 45.001, ISO 9.001, ISO 27.001 e ISO 45.001 incidindo a cada 3 anos. Todas as auditorias iniciarão a partir do segundo ano do Sistema de Gestão Ambiental.

5.177. A seguir são detalhados os custos relativos às auditorias obrigatórias previstas tanto em normativas ambientais como no Contrato de arrendamento.

Auditorias						
Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	CUSTOS DIRETOS					
1.1	MÃO-DE-OBRA					
	Coordenador ambiental	P8044	Hxmês	1	R\$ 27.740,72	R\$ 27.740,72
	Total Mão-de-Obra (1.1)					R\$ 27.740,72
	TOTAL CUSTO DIRETO					R\$ 27.960,16
2.	CUSTOS INDIRETOS					
2.1	DESPESAS INDIRETAS					
	Administração Central				10,00%	R\$ 2.774,07
	Despesas Financeiras				0,57%	R\$ 158,12
	Riscos				0,72%	R\$ 199,73
	Garantias Contratuais				0,14%	R\$ 38,84
	SUBTOTAL ITEM 2.1					R\$ 3.170,89
2.2	LUCRO OPERACIONAL					
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos				12,00%	R\$ 3.328,89
	SUBTOTAL ITEM 2.2					R\$ 3.328,89
2.3	DESPESAS FISCAIS					
	PIS				2,38%	R\$ 660,23
	COFINS				10,94%	R\$ 3.034,83
	ISSQN*				7,20%	R\$ 1.997,33
	SUBTOTAL ITEM 2.3					R\$ 5.692,40
	TOTAL CUSTO INDIRETO					R\$ 12.192,05
	TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS					R\$ 39.932,77

Tabela 25: Auditorias e Certificações. Data-base abril/2022 (DNIT).

Fonte: Elaboração própria.

Certificações				
Item	Serviços	Unidade	Quant.	Valor Total
1	ISO 14001 – Implantação	un.	1	R\$ 189.226,67
2	ISO 14001 – Manutenção	anual		R\$ 62.240,00
3	ISO 45001 – Implantação	un.	1	R\$ 189.226,67
4	ISO 45001 – Manutenção	anual		R\$ 62.240,00

Tabela 26: Auditorias e Certificações.

Fonte: Elaboração própria, através de pesquisa de mercado.

5.178. Tendo em vista a necessidade de disposição final do material a ser dragado para as obras de implantação do cais, fasear-se-á necessária à utilização do Polígono de Disposição Oceânica (PDO) do Porto de Santos.

5.179. Conforme informações prestadas pela Autoridade Portuária de Santos, o SUC - Setor de Uso Controlado possui uma tarifa para disposição de R\$ 1,02/m³. No presente Estudo, entende-se que o material a ser dragado se encontra em condições de disposição no SUC - Setor de Uso Controlado do PDO. Caso se verifique que a disposição de sedimentos esteja comprometendo as condições de qualidade e/ou operacionalidade do PDO, prejudicando o seu uso para a recepção de material oriundo das dragagens necessárias pela SPA, ficará o empreendedor responsável pela obtenção de estudos e pareceres técnicos que indiquem medidas adequadas para a recuperação do local, bem como pela implantação das ações necessárias à restituição das condições adequadas para o seu uso. Existe também a possibilidade do sedimento não ser aceito para disposição no PDO, a depender do grau de contaminação do sedimento.

5.180. Aplicando-se a taxa para deposição no SUC, de R\$ 1,02/m³, em 318.757,2 m³ de material a ser dragado, obtém-se o valor total de R\$ 325.132,29 de taxa.

6. LEVANTAMENTO JURÍDICO

6.1. Com base nas contribuições apresentadas na fase de audiência pública bem como em demais aperfeiçoamentos nos estudos, foram realizadas alterações pontuais nas minutas de edital e de contrato da área **STS10**.

6.2. As principais alterações na minuta de **Edital** do arrendamento portuário em questão foram referentes aos seguintes pontos:

- **Capa: Itens 2.1.1 e 2.3:** Supressão do termo "especialmente CONFERIR" na caracterização da carga a ser movimentada no terminal. A retirada do termo em questão deve-se ao fato de que os estudos foram realizados para carga containerizadas, sem especificação de uma subcategoria de carga, logo, não há razão para a inclusão de subcategoria de carga no edital e no contrato. Ademais, foi incluída a previsão de operação de carga geral. Embora essa carga não tenha sido considerada nos estudos e não tenha sido objeto de obrigações contratuais específicas, a inclusão foi realizada no intuito de dar opção ao arrendatário para que movimente também essa carga de forma subsidiária, caso entenda pertinente. Essa opção está em linha com o observado nos demais terminais de contêineres do país. A correção foi realizada com base em contribuição de consulta pública.
- **Item 2.1.1:** Ajuste do tamanho da área do arrendamento, conforme constante na Seção C – Engenharia.
- **Item 13.2.2:** Inclusão da expressão "de todas as etapas de fiscalização exercidas pelo Tribunal de Contas da União, na forma da Instrução Normativa nº 81, de 20 de junho de 2018", para caracterizar o início da contagem do prazo em que a ANTAQ inutilizará os documentos licitatórios não retirados pelas Proponentes. A inclusão foi realizada tendo em vista que, na versão anterior, havia menção ao item 13.3, que não existe na minuta. Dessa forma, buscou-se ajustar a redação mantendo-se o mesmo critério adotado nos demais editais de licitação de arrendamentos portuários. A correção foi realizada com base em contribuição de consulta pública.
- **Item 16.1:** Ajuste do valor da garantia de proposta, conforme resultados do fluxo de caixa do projeto.
- **Itens 22.14; 22.14.1; 12.3 e 12.3.1.** Supressão dos Itens 22.14 e 22.14.1 e inclusão dos itens 12.3 e 12.3.1, relativos a limitações à participação no leilão. Com base nas razões expostas no tópico "Nota sobre a perda de objeto da Seção B1 – Análise Concorrencial" da presente nota técnica, e tendo em vista a complexidade das referidas análises, a ANTAQ informou que realizará uma análise concorrencial específica para o STS10, desse modo, as cláusulas relativas à restrição de participação no leilão poderão ser objeto de alteração futura. Tendo isso em vista, nesta etapa foi realizada somente uma adequação pontual sobre o tema, mediante a inclusão, na minuta da área STS10, do último clausulado que havia sido proposto pela própria ANTAQ no estudo da concessão do Porto de Itajaí. Portanto, a presente alteração teve tão somente o objetivo de padronizar o tema conforme o entendimento mais recente sobre o assunto, sem análise de mérito e sem prejuízo de posterior aperfeiçoamento por parte da Agência.
- **Item 27.2.1:** Ajuste do valor a ser pago à B3 pela realização do leilão, conforme constante na Seção D – Operacional.
- **Item 27.2.3:** Ajuste dos valores a serem pagos à EPL e à SPA, relativos à realização dos estudos de viabilidade, conforme constante na Seção D – Operacional.
- **Item 27.2.5:** Ajuste do valor do capital social mínimo, conforme resultados do fluxo de caixa do projeto.
- **Item 27.2.9:** Ajuste do valor a ser depositado pela adjudicatária como obrigação prévia à celebração do contrato, para fins de ressarcimento da anterior arrendatária titular do Contrato PRES/028.98, com base no Acórdão nº 301-ANTAQ, de 30/05/2022. O valor foi atualizado para a data-base de 04/2022 (conforme índice de reajuste IGP-M, utilizado como referência no Contrato de Arrendamento PRES nº 028/1998).
- **Item 28.2.1.1:** Previsão de que, caso o poder concedente, injustificadamente, não convocar a Adjudicatária para a assinatura do Contrato, nos termos do Edital, a Adjudicatária terá direito à restituição dos valores por ela desembolsados para cumprimento das obrigações prévias à celebração do contrato, previstos no item 27.2, atualizados pela variação do IPCA, bem como à liberação da sua Garantia de Proposta. A inclusão foi realizada com base em contribuição de consulta pública.

6.3. As principais alterações na minuta de **Contrato** do arrendamento portuário em questão foram referentes aos seguintes pontos:

- **Capa e Subcláusula 2.1.1:** Supressão do termo "especialmente CONFERIR" na caracterização da carga a ser movimentada no terminal. A retirada do termo em questão deve-se ao fato de que os estudos foram realizados para carga containerizadas, sem especificação de uma subcategoria de carga. Desse modo, não há razão para a inclusão de subcategoria de carga no edital e no contrato. Ademais, foi incluída a previsão de operação de carga geral. Embora essa carga não tenha sido considerada nos estudos e tenha sido objeto de obrigações contratuais específicas, a inclusão foi realizada no intuito de dar opção ao arrendatário para que movimente também essa carga, caso entenda pertinente. A correção foi realizada com base em contribuição de consulta pública.
- **Subcláusula 2.1.1:** Ajuste do tamanho da área do arrendamento, conforme constante na Seção C – Engenharia.
- **Subcláusula 7.1.1, inciso xxii:** Inclusão da expressão "sendo as demais avaliações patrimoniais realizadas nos termos da regulação setorial", como complemento à regra segundo a qual a arrendatária deverá, no prazo de até 12 meses da Data de Assunção, realizar avaliação patrimonial dos bens do arrendamento. O objetivo foi esclarecer que a avaliação patrimonial a que se refere o referido dispositivo é relativa à situação dos bens a partir da Data da Assunção, sem prejuízo de avaliação patrimonial em momento posterior, contemplando os investimentos feitos no terminal. A inclusão foi realizada com base em contribuição de consulta pública.
- **Subcláusulas 7.1.1, inciso xvi, alínea a) e 13.1.3:** Estabelecimento de divisão de competências relativas a licenças ambientais no caso de investimentos fora da área arrendada, na área comum do porto. Nesse caso, após concluído o processo de licenciamento ambiental, a arrendatária deverá efetuar a transferência de titularidade do processo à Administração do Porto ou a quem o Poder Concedente determinar, passando a esse ente a responsabilidade de realizar as renovações e demais trâmites para a manutenção das licenças. Na Subcláusula 13.1.3, foi previsto que a obtenção de licenças relativas a investimentos fora da área arrendada serão de responsabilidade da arrendatária. Também foi realizada previsão de que, após a conclusão do processo de transferência de titularidade do processo de licenciamento ambiental, o novo titular será integral e exclusivamente responsável pela regularidade das licenças, assumindo todos os encargos, responsabilidades e ônus daí resultantes. As inclusões foram realizadas com base em contribuição de consulta pública.
- **Subcláusula 7.1.1, incisos xxvii, xxviii e xxix:** Inclusão de obrigações da arrendatária relativas a emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE), realizadas no intuito de adotar boas práticas visando

fomentar a redução de emissões de GEE nos portos brasileiros. As inclusões foram realizadas com base em contribuição de consulta pública.

- **Subcláusula 7.1.2.1:** Ajuste dos valores de MME, conforme resultados do estudo de mercado do projeto.
- **Subcláusulas 7.1.2.2 e 7.1.2.3:** Revisão dos Parâmetros do Arrendamento, que passaram a incluir, além da Prancha Geral Média, a capacidade dinâmica operacional mínima e a qualidade do sistema de acesso terrestre rodoviário ao terminal. Ademais, foram ajustados os investimentos a serem realizados no terminal, conforme a Seção C – Engenharia. Destaca-se que, diferentemente do estabelecido na Seção C – em que foram previstas 5 fases de implantação do terminal – no contrato, a fase de implantação da capacidade dinâmica e a Prancha Média Geral foram estabelecidas somente a partir do 6º ano do contrato. Optou-se por fixar as obrigações contratuais dessa forma no intuito de conferir maior flexibilidade ao processo de implantação do terminal, tendo em vista não ser essencial que a arrendatária adote a mesma estratégia de faseamento constante nos estudos. Nota-se, ainda, que o ganho de capacidade previsto na Seção C a partir do 11º ano de operação não foi considerado no contrato. Isso porque o ganho de capacidade nessa fase não decorre a princípio de investimentos do arrendatário, mas da previsão de aumento da consignação média das embarcações que frequentam o complexo portuário, o que é um fator que não depende exclusivamente do arrendatário. As alterações foram realizadas com o objetivo de tornar as obrigações de investimentos no terminal mais flexíveis, preservando-se os Parâmetros do Arrendamento considerados essenciais para a realização atividades. Também foram ajustadas as obrigações de investimentos a serem realizadas fora do arrendamento, na área comum do porto. As alterações foram realizadas com base em contribuições de audiência pública.
- **Subcláusula 7.1.2.4, i, d):** Inclusão de regra segundo a qual fica vedada a aquisição pela arrendatária de RTGs movidos majoritariamente a diesel. A inclusão foi realizada como parte das iniciativas para redução de emissão de gases poluentes pelo empreendimento, em linha com as premissas estabelecidas a Seção F – Ambiental.
- **Subcláusula 9.1.1:** Ajuste do valor global do contrato, conforme resultados do fluxo de caixa do projeto.
- **Subcláusula 9.2.1, i e ii:** Ajuste dos valores de arrendamento fixo e variável, conforme resultados do fluxo de caixa do projeto.
- **Subcláusula 9.3:** Ajuste da data-base que serve de referência ao reajuste do contrato, conforme definido nos estudos de viabilidade.
- **Cláusula 12; Subcláusulas 12.6; 13.1.14; 13.2.2 e 13.2.2.1:** Complementação de cláusulas relativas a alocação de riscos ambientais. Foi estabelecido que as regras e demais disposições relativas a Passivos Ambientais, constantes na Cláusula 12, aplicam-se também a ocorrências relacionadas a eventos arqueológicos. Ademais, foi estabelecido que os custos de recuperação, remediação e gerenciamento referentes não apenas aos passivos ambientais não conhecidos até a Data de Assunção, mas também em relação aos passivos conhecidos que não tiveram seus custos considerados no fluxo de caixa do empreendimento, caberão ao Poder Concedente. A inclusão foi realizada tendo em vista a dificuldade do poder público em estimar os valores de passivos conhecidos, para que esses valores pudessem ser considerados no fluxo de caixa. Desse modo, os valores de remediação de passivos conhecidos não considerados no fluxo de caixa não serão de responsabilidade da arrendatária. As inclusões foram realizadas com base em contribuição de consulta pública.
- **Subcláusulas 13.1.24 e 13.2.9:** Inclusão na matriz de riscos contratual de regra segunda a qual compete à arrendatária a variação dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes de implementação de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), em relação ao montante de R\$ 5.252.796,50 (previsto no fluxo de caixa), na proporção de 20% sobre a variação, ficando o poder concedente responsável por 80% sobre a variação. Esse compartilhamento de riscos foi adotado tendo em vista que há possibilidade de alteração significativa dos custos decorrentes da implantação do EIV, uma vez que as intervenções correspondentes são determinadas pelo Município. Assim, optou-se por compartilhar o risco sobre o valor que exceder o previsto no fluxo de caixa, deixando, ainda, uma porcentagem menor de risco à arrendatária, como incentivo para eventuais tratativas com o município no sentido de evitar custos excessivos. A inclusão foi realizada com base em contribuição de consulta pública.
- **Subcláusulas 13.1.25; 13.1.26 e 13.2.10:** Divisão de riscos para o caso de existência de material rochoso que impeça a plena realização da dragagem de aprofundamento dos novos berços de atracação e área de acesso aos berços, de que trata a Subcláusula 7.1.2.3.1. As inclusões foram realizadas no intuito de deixar claro que, na implantação da referida dragagem, no caso de haver necessidade de remoção de material rochoso, os custos serão excepcionalmente atribuídos ao poder concedente. Por outro lado, as responsabilidades em relação a licenças, cronogramas e projetos, enquadram-se na regra geral relativa a investimentos do terminal, ou seja, são de responsabilidade da arrendatária. Vale destacar que regra semelhante tem sido adotada nos demais contratos de dragagem firmados com a administração pública, à exemplo do Contrato MTPA 02/2017, que atribuiu ao contratante o risco de existência de afloramentos rochosos.
- **Subcláusulas 13.1.27 e 13.2.11:** Previsão, na matriz de riscos do contrato, de que a arrendatária deverá implementar, na área arrendada, sistema de recepção e expedição ferroviária totalizando, no mínimo, 1.500m de linha férrea, na hipótese de a Administração do Porto disponibilizar ramal ferroviário para a conexão com a área do Arrendamento. Já ao poder concedente, foi atribuída a responsabilidade de arcar com os custos de implementação da referida obra. O investimento em questão não foi relacionado entre os investimentos mínimos obrigatórios tendo em vista que não foi possível estimar os valores e prazos para a sua implementação. A construção do ramal ferroviário dentro da área do arrendamento dependerá de evento futuro e incerto, que é a disponibilização do ramal ferroviário para conexão com o terminal arrendado. Por essas razões, o investimento em questão não foi considerado no fluxo de caixa do empreendimento e, caso seja realizado, deverá ser objeto de reequilíbrio contratual.
- **Subcláusula 13.2.7:** Inclusão do termo “arbitral” na cláusula que atribui risco ao poder concedente relativo a decisão judicial ou administrativa que inviabiliza a arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato ou de usufruir da integralidade da área do arrendamento. Esse complemento foi realizado uma vez que não há razão para restringir essa atribuição desse risco somente a decisões judiciais e administrativas, sobretudo em razão do crescimento da esfera arbitral como forma de resolução de conflitos. A inclusão foi realizada com base em contribuição de consulta pública.
- **Subcláusulas 15.1.3 e 15.1.3.1:** Previsão de que os bens decorrentes de investimentos fora da área arrendada, na área comum do porto, não integram os bens do arrendamento e serão de propriedade da Administração do Porto. A inclusão foi realizada para esclarecer que, embora a Subcláusula 15.1.3 estabeleça que os bens que vierem a ser adquiridos pela arrendatária para operação portuária serão considerados bens do arrendamento, essa regra não se aplica aos bens decorrentes de investimentos na área comum do Porto.
- **Subcláusula 20.1:** Ajuste do valor do capital social mínimo, conforme resultados do fluxo de caixa do projeto.

6.4. Registra-se que, embora tenha havido contribuições na fase de consulta pública sugerindo a inclusão de um Plano de Transferência Operacional – PTO na implantação do terminal STS10, entendeu-se que esse mecanismo não seria adequado no presente caso. O PTO tem sido utilizado nos arrendamentos portuários em casos excepcionais, em que eventual interrupção das operações poderia causar graves danos à economia ou a cadeias logísticas. Tendo em vista que as atividades realizadas pelo atual operador de contêineres da área são pouco expressivas, não se vislumbrou a necessidade de adoção do referido mecanismo.

6.5. No que diz respeito ao levantamento jurídico relativo à situação atual das áreas que compõem o terminal STS10, vale lembrar que já consta relatório contendo esse levantamento na Nota Técnica nº 58/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL. No referido documento, destacou-se como ponto de atenção a situação da área atualmente ocupada pela Ecoporto Santos S.A., nos seguintes termos:

Conforme o Processo nº 50300.000038/2014-80, no âmbito da SNPTA, os novos investimentos autorizados foram considerados como vinculados a bens reversíveis e poderão não ter sido amortizados até o término do contrato. Nesse sentido, com base em TRI, foram aprovados investimentos no valor de R\$ 142.024.000. Considerando o Plano de Investimentos da arrendatária, a Antaq calculou VPL de R\$ 137.635.450, com payback em 07/12/31. A Agência

deverá realizar novos cálculos para que seja definido o reequilíbrio contratual, considerando a não prorrogação do contrato e eventual parcela não amortizada dos investimentos realizados.

Quanto ao reequilíbrio por eventos pretéritos, relacionados a reordenação de áreas do terminal, a princípio, esse pleito não foi reconhecido pela ANTAQ. Contudo, a arrendatária solicita que a controvérsia seja submetida à arbitragem. Essa questão encontra-se pendente de manifestação conclusiva por parte do poder concedente, que deverá se posicionar quanto a realização de arbitragem e quanto à possibilidade de inclusão na modelagem da área STS10 de eventual indenização decorrente desse procedimento.

6.6. Ante a essa situação, inicialmente, estipulou-se no item 27.2.9 da minuta de Edital um valor a ser pago para fins de ressarcimento relativo ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato da Ecoporto, relativo a investimentos realizados e não amortizados. Esse valor foi definido com base no Termo de Risco de Investimentos – TRI aprovado à época pelo poder concedente.

6.7. Contudo, mais recentemente, a ANTAQ realizou novos cálculos para definir o reequilíbrio contratual, considerando a não prorrogação do contrato e eventual parcela não amortizada dos investimentos realizados. A questão foi objeto do Acórdão nº 301-ANTAQ, de 30/05/2022, no qual decidiu-se por:

5.1. informar que para fins de cálculo de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento PRES nº 028/1998 de titularidade da empresa arrendatária do Porto de Santos, Ecoporto Santos S.A., nos termos requeridos pelo Poder Concedente por meio do Ofício do nº 83/2022/DGCO/SNP/TA, devem ser considerados os investimentos realizados, e não amortizados, relativos à (i) aquisição de 3 Portêñeres; (ii) aquisição de 6 RTGs; (iii) implantação do sistema TOS; e (iv) Realização de obras civis de reforço do cais do Valongo para viabilizar a instalação dos Portêñeres e RTGs;

5.2. declarar que o reequilíbrio econômico-financeiro referenciado no item anterior considera um Valor Presente Líquido negativo no montante de R\$ - 94.304.281 (noventa e quatro milhões, trezentos e quatro mil, duzentos e oitenta e um reais), com data-base e data-focal em dezembro de 2016; (grifos nossos)

6.8. Portanto, tendo em vista o valor de reequilíbrio declarado pela Agência Reguladora, o item 27.2.9 da minuta de Edital foi alterado para fazer constar esse novo valor, devidamente atualizado. Destaca-se, ainda, que o valor em questão foi considerado no fluxo de caixa do empreendimento.

6.9. Quanto ao reequilíbrio por eventos pretéritos, relacionados a reordenação de áreas do terminal, conforme já consignado, esse pleito não foi reconhecido pela ANTAQ. Diante disso, a arrendatária havia solicitado que a controvérsia fosse submetida à arbitragem, contudo, a informação mais recente fornecida pelo Minfra é de que, até este momento, não há decisão para a instituição de procedimento arbitral.

6.10. Por fim, vale lembrar não foram identificados impedimentos para a licitação da área. Conforme afirmado pela Advocacia-Geral da União – AGU mediante a Nota n. 00043/2021/NCO/PFANTAQ/PGF/AGU, de 05/08/21, sobre a área da Ecoporto entende-se “*não constatada qualquer ação que obste a futura licitação, salientando que já há decisão ministerial indeferindo a prorrogação contratual, que finda em 2023*”.

[1] Em virtude do ineditismo de análises concorrenciais específicas em EVTEAs de outorgas de terminais portuários, de modo a ampliar a transparência e o debate do processo, para a Audiência Pública Antaq nº 06/2022, as contribuições sobre matéria concorrenciais, mesmo que não apresentadas no formato estipulado no processo de consulta pública, foram reconhecidas no processo.

[2] Nos termos do preâmbulo e cláusula primeira do Acordo de Cooperação Técnica Cade – Antaq nº 07/2019.

[3] NOTA TÉCNICA Nº 10/2022/CGAA3/SGAL/SG/CADE, p. 2.

[4] Seção 01 – Análise Concorrencial do EVTEA, p. 5.

[5] Expresso na NOTA TÉCNICA Nº 216/2021/CGMP-SNP/TA/DNOP/SNP/TA, de 24/12/2021.

[6] São eles: (i) BELO2A, BELO2B, BELO4, BELO8 e BELO9; (ii) STS13A; (iii) IQ03, IQ11, IQ12 e IQ13; e (iv) STS14 e STS14A.

[7] https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte_aquaviario/noticias-portos/trecho-3-em-santos-e-homologado-com-132-metros-de-calado

7. CONCLUSÃO

7.1. Após proceder a atualização do estudo sobre a área **STS10 (rev.01)** segundo as práticas definidas para o setor portuário nacional para exploração de áreas, entende-se que o presente estudo está apto a ser utilizado em procedimento licitatório pelo Poder Público, para o qual a presente Nota Técnica deverá ser publicada conjuntamente aos demais documentos que compõem o estudo (SEI 6028729, 6028731 e 6028735).

À consideração superior.

FERNANDO CORREA DOS SANTOS

Coordenador da Gerência de Estruturação de Projetos 1

RÔMULO CASTELO BRANCO G. DE ARAÚJO

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

THILO ZINDEL

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

MARCELO FERREIRA NUNES

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

LEONARDO TAKEI KAWATA

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

VINICIUS LUCIANO TOLEDO DOS SANTOS

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

GUILHERME MORES

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

CONRADO FREZZA

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

EDGARDO ERNESTO CABRERA CHAMBLAS

Assistente Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

CAROLINE MAIARA DE JESUS

Coordenadora da Gerência de Meio Ambiente

LEONARDO SILVA RODRIGUES

Assessor Técnico da Gerência do Meio Ambiente

De acordo.

FERNANDO DE CASTILHO

Gerente de Estruturação de Projetos 1

 Documento assinado eletronicamente por **Fernando Corrêa dos Santos, Coordenador(a)**, em 18/08/2022, às 20:42, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.

 Documento assinado eletronicamente por **Conrado da Silveira Frezza, Assessor Técnico II**, em 18/08/2022, às 20:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.

 Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Ferreira Nunes, Assessor Técnico IV**, em 18/08/2022, às 20:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.

 Documento assinado eletronicamente por **Edgardo Ernesto Cabrera Chamblas, Assistente I**, em 18/08/2022, às 21:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.

 Documento assinado eletronicamente por **Thilo Martin Zindel, Assessor Técnico I**, em 18/08/2022, às 21:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.

 Documento assinado eletronicamente por **Leonardo Takei Kawata, Assessor Técnico IV**, em 18/08/2022, às 21:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.

 Documento assinado eletronicamente por **Fernando de Castilho, Gerente**, em 19/08/2022, às 09:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.

 Documento assinado eletronicamente por **Vinícius Luciano Toledo dos Santos, Assessor Técnico II**, em 19/08/2022, às 09:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.

 Documento assinado eletronicamente por **Rômulo Castelo Branco Gomes de Araújo, Assessor Técnico II**, em 19/08/2022, às 09:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.

 A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **6018929** e o código CRC **FCCD218B**.



Referência: Processo nº 50840.102304/2021-20



SEI nº 6018929