

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

ATO JUSTIFICATÓRIO Nº 002/2022 – GARR/APPA

PROCOLOS Nº: 16.646.574-5, 16.049.262-7 e 16.002.552-2

INTERESSADO: PORTOS DO PARANÁ - APPA

Referências: Processo nº 50000.048770/2019-20 e 50000.042903/2018-73

Assunto: Ato Justificatório para a modelagem do Programa de Arrendamentos Portuários dos Portos do Paraná; Licitação da área **PAR32** no Porto Organizado de Paranaguá/PR.

SUMÁRIO

- I Objeto;
- II Introdução;
- III Cumprimento dos Requisitos Legais Para Licitações do PAP;
- IV Características Gerais do Empreendimento;
- V Justificativa do Parcelamento de Outorga;
- VI Justificativa Para Utilização do Critério de Licitação - “Maior Valor de Outorga”;
- VII Do Pagamento do Valor de Outorga;
- VIII Fundamentação da Política Tarifária e Valores Empregados;
 - VIII.1 Verificação de Aspectos Concorrenciais;
 - VIII.2 Justificação de Preços e Tarifas Utilizados e Fundamentação;
 - VIII.3 Composição da Receita Média Unitária;
- IX Justificativas em Relação ao não Estabelecimento de Preço Teto;
- X Demonstração da Incorporação nos Evteas de Modelos que Expressam e Estimulam a Concorrência Inter e Intraportos;
 - X.1 Consideração dos cenários competitivos nos Evteas;
 - X.2 Construção do modelo de demanda macro e competição;
 - X.3 Construção do modelo de demanda micro e competição;
- XI Justificativa para Adoção do Regime Diferenciado de Contratação - RDC;
- XII Valor de Ressarcimento da Empresa Autorizada para Realização de Estudos de Viabilidade das licitações;
- XIII Valor de Pagamento dos Custos Referentes ao Leilão;
- XIV Adequação dos Estudos aos Instrumentos de Planejamento de Setor Portuário;
- XV Definição de Parâmetros de Desempenho;
- XVI Forma de Pagamento pela Exploração do Arrendamento;
 - XVI.1 Terminais com VPL Positivo;
 - XVI.2 Terminais com VPL Negativo ou Marginalmente Positivo;
- XVII Capital Social Mínimo;
- XVIII Da Utilização do VaR para Cálculo de MME;

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

- XIX Definição da Taxa Interna de Retorno Referencial em 9,38%;
- XX Justificativa para os Parâmetros Ambientais;
- XXI Obtenção do Termo de Referência Ambiental;
- XXII Do Envio ao TCU das Comunicações Dirigidas às Empresas;
- XXIII Conclusão.

I. DO OBJETIVO

1. O presente Ato Justificatório tem por objetivo descrever as informações relativas à abertura da licitação de área situada no Porto de Paranaguá/PR, denominada **PAR32**, destinada à movimentação e armazenagem de Carga Geral, no âmbito do planejamento do Governo Federal em conjunto com o planejamento dos Portos do Paraná.

II. INTRODUÇÃO

2. Primeiramente, cabe lembrar que as políticas públicas constituem princípios, objetivos, metas e programas que orientam a atuação do Estado e dos agentes públicos e privados, e devendo ter, por finalidade, a eficiente alocação de recursos, com vistas à realização do interesse público. Conforme Martins (2011), tais políticas podem ser intituladas políticas de Estado ou políticas de governo. As políticas públicas de Estado são emanadas do Poder Legislativo, por meio das leis. Por sua vez, as políticas exaradas pelo Poder Executivo, por meio de diversas espécies de programas, diretrizes e atos normativos, constituem as políticas de governo. Ainda, de acordo com Martins (vide referências [1]):

1. As políticas de Estado são definidas por meio de Lei pelo Poder Legislativo, a fim de se obter perenidade. Naturalmente, o legislador constituinte também está apto a estabelecer esse tipo de política, o que em geral é feito através de disposições de caráter genérico que têm por escopo indicar os fins sociais a serem atingidos pelo Estado (normas programáticas).

Nessa esteira, cumpre ainda repisar o conceito de políticas de governo. São elas definidas pelo governante e têm como pano de fundo o cenário político, econômico e social que se apresenta durante um dado mandato eletivo. As políticas de governo podem ser fixadas por Lei ou por outro ato normativo (ex. Decreto), estando, contudo, sujeitas a modificações constantes ao longo do mandato. Trata-se, assim, do próprio programa de governo e deve refletir, na medida do possível, as promessas exaradas durante a campanha eleitoral.

As políticas públicas são traçadas diretamente pelo governante e sua equipe (Ministros de Estado, Secretários, etc.), sempre em observância às orientações emanadas pelo governante. (grifos nossos)

Em algumas circunstâncias, contudo, é possível haver políticas que reúnem ambas as características, como é o caso das leis resultantes de projeto de lei de conversão de medidas provisórias que, a um só tempo, realizam os objetivos do Estado e do governo. É o caso da Lei nº. 12.815/2013, resultante do projeto de lei de conversão da Medida Provisória nº. 595, de 6 de dezembro de 2012.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

O Governo Federal editou a mencionada Medida Provisória no intuito de aprimorar os mecanismos de investimentos em infraestrutura e às melhorias operacionais nos principais portos brasileiros, conforme esclareceu sua exposição de motivos, *in verbis*:

2. Os portos brasileiros são responsáveis por 95% (noventa e cinco por cento) do fluxo de comércio exterior do país, o que demonstra a importância estratégica do setor. **Para fazer frente às necessidades ensejadas pela expansão da economia brasileira, com ganhos de eficiência, propõe-se modelo baseado na ampliação da infraestrutura e da modernização da gestão portuária, no estímulo à expansão dos investimentos do setor privado e no aumento da movimentação de cargas com redução dos custos e eliminação de barreiras à entrada.**

3. Para a consecução dos objetivos do modelo, faz-se necessário retomar a capacidade de planejamento no setor portuário, redefinir competências institucionais da Secretaria de Portos e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ.

4. Além disso, é importante aprimorar o marco regulatório, a fim de garantir maior segurança jurídica e, sobretudo, maior competição no setor. Nesse sentido, a Medida Provisória proposta altera as Leis nº 10.233, de 5 de junho de 2001 e nº 10.683, de 28 de maio de 2003, e revoga as Leis nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007, lançando novas bases para o desenvolvimento do setor portuário nacional, calcadas em regras claras e precisas, que promovam a participação da iniciativa privada com o Estado, da operação dos terminais portuários.

5. Propomos a adoção do conceito de concessão de uso de bem público para as instalações portuárias dentro do porto organizado, formalizado em contratos de concessão e de arrendamento. Adicionalmente, é proposta a adoção do regime de autorização para a exploração de instalações portuárias fora do porto organizado. Serão dois regimes diferentes, um associado a uma infraestrutura pública (concessão e arrendamento) e outro a uma infraestrutura privada (autorização). [...]

6. O novo marco proposto elimina a distinção entre movimentação de carga própria e carga de terceiros como elemento essencial para a exploração das instalações portuárias autorizadas. Nada obstante a existência de dois regimes – um dentro do porto e outro fora dele – a exploração dos portos organizados e instalações será por conta e risco dos investidores.

7. Além da reforma regulatória proposta, pretende-se também organizar o arranjo institucional do setor, mediante a definição de competências claras para a Secretaria de Portos da Presidência da República e para a ANTAQ. Propomos, nesse contexto, que as atividades típicas de agências reguladoras sejam exercidas pela ANTAQ, centralizando a realização das licitações e processos seletivos, assim como a fiscalização a todos os agentes do setor. Adicionalmente, a ANTAQ, observadas as diretrizes do poder concedente, poderá disciplinar a utilização, por qualquer interessado, de instalações portuárias arrendadas ou autorizadas, assegurada a remuneração adequada ao titular da autorização. [...]

8. Por fim, a proposta de Medida Provisória estabelece regras de direito intertemporal no capítulo destinado às disposições finais e transitórias, com vistas a garantir novos investimentos e conferir segurança jurídica aos contratos de arrendamento, contratos de adesão e aos termos de autorização.

9. Em relação à urgência da medida, cabe mencionar que se faz premente solução que permita a realização dos novos investimentos planejados para o setor e, por conseguinte, a expansão da economia e da competitividade do País.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

10. Deve-se ressaltar ainda que, em relação aos arrendamentos, os procedimentos licitatórios poderão ser realizados sob o novo arcabouço legal ora proposto, com maior agilidade. Por outro lado, para os contratos de arrendamentos já vencidos e aqueles vincendos, é necessário diminuir imediatamente o tempo atualmente dispendido para realização de procedimentos licitatórios.

11. No que se refere à relevância da edição da Medida Provisória cumpre ressaltar que a redução do “Custo Brasil” no cenário internacional, a modicidade das tarifas e o aumento da eficiência das atividades desenvolvidas nos portos e instalações portuárias brasileiras dependem do aumento do volume de investimentos públicos e privados e da capacidade de que tais empreendimentos assegurem a ampliação da oferta a custos competitivos.

3. No cerne do novo arcabouço jurídico está a instituição de medidas, com vistas a assegurar a realização dos investimentos em infraestrutura portuária necessários a garantir a expansão da capacidade para fazer frente ao crescimento do setor. Nesse sentido, para a realização desses objetivos, o novo marco legal previu três mecanismos de implementação das políticas públicas estabelecidas pelo governo, a saber: i) novos arrendamentos, mediante a realização de procedimentos licitatórios; ii) instalação de novas instalações privadas e ampliação dos empreendimentos já existentes; e iii) prorrogações antecipadas de contratos de arrendamentos vigentes. (vide referência [2]).

4. Observa-se que, os referidos mecanismos, em especial os novos arrendamentos, denotam estratégias para a alavancagem de investimentos na ampliação da infraestrutura portuária, proporcionando maior eficiência operacional ao setor e reduzindo custos aos usuários.

5. No tocante aos novos arrendamentos, objeto desta Nota, foi anunciado em 2012 – primeiramente em 15 de agosto e, em segundo momento, em 6 de dezembro –, o módulo portuário do Plano de Investimentos em Logística (PIL - Portos), acompanhado pela edição da Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012 (posteriormente convertida na Lei 12.815/2013), e pelas Portarias-SEP/PR nº 15, de 15/2/2013 e nº 38, de 14/3/2013.

6. Assim, o Governo Federal definiu os empreendimentos dentro dos portos marítimos organizados passíveis de serem licitados, incluindo novas áreas (*greenfields*), contratos de arrendamentos vencidos e, num primeiro momento, a vencer até 2017.

7. As justificativas das diretrizes e atos praticados pelo Poder Concedente (à época) e pela Agência Reguladora para a definição de modelagem dos arrendamentos se deram através dos seguintes atos:

Portaria SEP/PR nº 15, de 15/2/2013 – Definição de áreas passíveis de arrendamento, as quais seriam objeto de estudos para avaliar a viabilidade técnica, econômica e operacional.

Portaria SEP/PR nº 38, 14/3/2013 – Divulgação de chamamento para empresas interessadas na elaboração de estudos para 159 áreas, com definição da modelagem a ser utilizada.

Portaria Conjunta SEP/PR-ANTAQ 91, de 24 de junho de 2013– Constituição de Comissão Mista, composta por quatro membros da SEP/PR e cinco membros da ANTAQ, com o objetivo de avaliar e selecionar os projetos e/ou estudos de viabilidade, os levantamentos e as investigações, referidos na Portaria SEP/PR 38/2013.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

Ofício 178/2013-DG, de 11/10/2013 - Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômico-Financeira e Ambiental (EVTEA), bem como as minutas de edital e contrato referentes ao primeiro bloco foram aprovados por meio da Resolução 3.094/2013 - ANTAQ e encaminhados ao TCU. O Ofício 178/2013 referido foi complementado posteriormente pelos Ofícios nº 38/2013-GAB, de 16/10/2013, e nº 39/2013-GAB, de 17/10/2013.

Ofício 39/2013-GAB, de 17/10/2013 - enviou ao Tribunal de Contas da União as notas técnicas finais da Comissão Mista sobre análise feita após as Audiências Públicas 3 e 4/2013.

Acórdão nº 1.077/2015 TCU-Plenário, de 06/05/2015, que autoriza as licitações do Bloco 1 do PAP.

Acórdão nº 2.413/2015 TCU-Plenário, de 30/09/2015 - Aprovação Final pelo TCU da licitação de 8 áreas pelo critério de Maior Valor de Outorga.

8. Destacamos que para os estudos em questão foi utilizado o WACC estabelecido pelo então Ministério da Fazenda, por intermédio da Nota Conjunta SEI nº 2/2018/SEPRAC/STN/SEFEL-MF, de 30/10/2018 que estabeleceu o valor da taxa de desconto em **9,38%**.

9. No que se refere ao prazo do contrato de 10 anos estabelecido para a área em questão, ressaltamos que o mesmo foi estabelecido de forma que comportasse de maneira adequada os investimentos necessários para operação da área, mantendo-se valores razoáveis para as outorgas fixas e variáveis.

10. A Empresa de Planejamento e Logística S/A - EPL foi instada por meio do Ofício nº 127/2019/DNOP-SNPTA/SNPTA SEI (1893054), de 09 de setembro de 2019, a realizar revisão do estudo doado conforme Ofício nº 669/2019 - APPA/EP SEI (1892058).

11. Uma vez instada a revisar os estudos, a EPL promoveu as ações necessárias, de modo que o EVTEA analisado por este Ato Justificatório representa cabalmente a Política Pública voltada ao setor portuário. De outra forma, há que se destacar que os estudos que embasaram o processo licitatório são referenciais, sendo que o projeto a ser efetivamente implantado será definido pelo licitante vencedor do certame, por meio de Projeto Executivo a ser aprovado pela Autoridade Portuária, a partir do Plano Básico de Implantação - PBI, analisado preliminarmente pela APPA, seguindo suas prerrogativas como Autoridade Portuária/Poder Concedente, por força do Convênio de Delegação de Competências nº 001/2019.

12. A responsabilidade pelo projeto efetivo caberá ao futuro licitante vencedor, quando serão exigidos o projeto executivo da obra e a respectiva ART do engenheiro responsável, em atendimento aos normativos da ANTAQ e do Sistema CREA/CONFEA. Ressalta-se que esse entendimento foi objeto de discussão com a área técnica do Tribunal de Contas da União, que entendeu e concordou com a metodologia utilizada.

13. Ainda em relação ao projeto a ser efetivamente implantando pelo licitante vencedor, ressalte-se que a Comissão de Direito Comercial Internacional das Nações Unidas (UNCRITAL) recomenda que se licite o projeto total, mantendo a tecnologia constantes nos estudos como meramente referencial.

14. A partir desse formato, os interessados tem flexibilidade suficiente para oferecer suas propostas baseadas nas tecnologias que atendem como adequadas para operação do terminal em questão. Em tal situação, o fato de cada um dos licitantes possuir seus próprios

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

processos ou métodos incentiva sua participação no certamento, e os métodos a serem propostos devem ser tecnicamente capazes de gerar a movimentação exigida pelo edital.

15. Com o fito de prover maiores informações aos interessados na área, a fim de que suas propostas sejam as mais aderente à realidade, na Seção do Edital que trata da Visita Técnica, deve ser incluída a possibilidade de realização de estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros.

III. CUMPRIMENTO DOS REQUISITOS LEGAIS PARA AS LICITAÇÕES DO PAP

16. Ao longo do exercício de 2012, intensificaram-se as discussões sobre a alteração do Marco Regulatório então em vigor, a Lei nº 8.630/93. O diagnóstico, à época, era o de que havia a necessidade de dar maior ênfase na execução de investimentos privados nos portos, com vistas ao aumento da capacidade de movimentação dos portos e terminais brasileiros, seja por implantação de novas instalações, seja pela melhoria da infraestrutura das instalações com contratos vigentes, resultando com isso no aumento da competição do setor, em melhoria da eficiência na prestação dos serviços portuários, conseqüentemente, a redução do chamado “Custo Brasil”.

17. Sob a vigência do marco regulatório anterior, até o final de 2012, estimava-se que quase uma centena de contratos de arrendamentos portuários necessitava de providências por parte do Poder Público, em razão da proximidade de seu termo contratual ou de estarem efetivamente vencidos.

18. O Governo Federal, por meio da Casa Civil, Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Ministério da Fazenda, Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR), ANTAQ, dentre outros atores, coordenou diálogos com toda a comunidade portuária, visando elaborar o desenho do novo marco, que contempla o arrendamento de áreas nos portos organizados.

19. Nova Lei dos Portos, dispendo sobre a exploração de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. A nova Medida Provisória revogou a Lei nº 8.630/93, alterando significativamente as regras referentes aos arrendamentos portuários.

20. Dentre as alterações trazidas pela MP nº 595/2012, destacam-se as mudanças no critério de julgamento das licitações e a redefinição de competências da Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR - que assumiu o papel de Poder Concedente, e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, com poder fiscalizador e regulador e responsável pela realização das licitações e das administrações portuárias, responsáveis por apoiarem essas atividades.

21. Tendo por base sua nova competência estabelecida pela citada MP, a SEP/PR, no intuito de definir as áreas com potencial de realização de licitações nos portos brasileiros, iniciou levantamento junto às autoridades portuárias por meio do Ofício Circular nº 22/2013/SEP, de 29 de janeiro de 2013.

22. Com base nesse levantamento e a partir dos diálogos com os diversos atores portuários, foram mapeadas 159 áreas passíveis de serem arrendadas ao setor privado e suas respectivas necessidades de investimento.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

23. Os critérios estabelecidos para a escolha das áreas do Programa de Arrendamentos Portuários foram:

A existência de contratos vencidos e a vencer até 2017, tendo em vista que esse prazo foi considerado razoável para que as licitações ocorressem, já considerando o ineditismo do caso e os imprevistos eventuais em processos licitatórios de arrendamentos. Até 2017, poder-se-ia então realizar novos levantamentos com outra “data de corte” estabelecida, para a elaboração de nova rodada de licitações, conforme conveniente. Foram identificadas 117 áreas nessa condição, conforme indicado na Tabela 01:

Vencimento	Não Prorrogável	Prorrogável	TOTAL
Vencidos	43	3	46
Até 2013	12	1	13
Em 2014	13	4	17
Em 2015	5	9	14
Em 2016	4	9	13
Em 2017	8	6	14
Total	85	32	117

Tabela 01 - Áreas para licitação no PAP
Eventuais áreas livres *greenfield* em relação à quais havia sinalização de interesse.

24. Foi então publicada a Portaria SEP nº 15, de 15 de fevereiro de 2013, comunicando que a então SEP/PR havia publicado, em seu sítio eletrônico (www.portosdobrasil.gov.br), as informações relativas aos empreendimentos dentro dos Portos Marítimos Organizados, passíveis de serem licitados¹, conforme previsto no art. 49 da Medida Provisória nº 595/2012. (vide Anexo I).

25. É importante observar nas tabelas apresentadas que as áreas que apresentavam disponibilidade imediata foram aquelas que, à época da publicação da portaria, estavam com seus contratos vencidos ou eram áreas *greenfield*.

26. Deu-se assim ampla publicidade às áreas potenciais para novas licitações, possibilitando que empresas interessadas apresentassem Manifestações de Interesse em realizar estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental para subsidiar os procedimentos licitatórios, dentre elas a Estruturadora Brasileira de Projetos – EBP, que por meio da Portaria SEP nº 38, de março de 2013, foi autorizada, sem exclusividade, a desenvolver projetos e/ou estudos de viabilidade técnica, econômica, ambiental e operacional, levantamentos e investigações dos novos contratos de arrendamentos dos terminais portuários. A citada portaria foi precedida por análise técnica e jurídica.

27. Consoante consta nos Blocos de Projetos e no Termo de Referência para o Desenvolvimento dos Estudos, respectivamente Anexos I e II da Portaria SEP/PR nº 38/2013, o objeto da autorização era o desenvolvimento de estudos referentes a 159 áreas de arrendamentos dentro de portos públicos passíveis de serem licitadas, bem como de duas concessões, a saber, Imbituba e Manaus, para entrega no prazo de 225 dias a contar da publicação da Portaria.

28. Nesse sentido, as áreas portuárias contempladas no escopo da Portaria em tela foram originalmente distribuídas em 04 blocos, a saber: **Bloco 01:** os Portos de Santos/SP, Belém/PA, Santarém/PA, Outeiro/PA, Miramar/PA e Vila do Conde/PA; **Bloco 02:** os portos de

¹ Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/arrendamentos/areas-passiveis-de-arrendamento-definidas-pela-portaria-sep-pr-15>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

Salvador/BA, Aratu/BA, São Sebastião/SP e **Paranaguá/PR**; **Bloco 03**: os portos de Cabedelo/PB, Fortaleza/CE, Itaqui/MA, Santana/AP, Maceió/AL, Recife/PE e Suape/PE, e **Bloco 04**: os portos de Itaguaí/RJ, Itajaí/SC, Niterói/RJ, Porto Alegre/RS, Rio de Janeiro/RJ, Rio Grande/RS, Imbituba/SC, Manaus/AM, São Francisco do Sul/SC e Vitória/ES.

29. Optou-se por priorizar no Bloco 1 do programa as áreas do Porto de Santos, considerando sua importância estratégica para a economia nacional, por se tratar do maior porto público brasileiro, e as áreas dos portos da Companhia Docas do Pará, tendo em vista a recente prioridade dada pelo Governo para a melhoria das soluções logísticas em direção ao Arco Norte brasileiro, principalmente no que se refere aos graneis vegetais.

30. Também se vislumbrou uma divisão de blocos que levasse em conta questões geográficas (por exemplo, portos das regiões norte e nordeste no bloco 3 e portos das regiões sul e sudeste no Bloco 4), o que naquele momento tornou mais eficiente a elaboração dos estudos, já que foram demandadas visitas e levantamentos de informações *in loco* por parte das equipes responsáveis.

31. É importante ressaltar que foram recebidas mais de 3.000 propostas de melhorias aos documentos disponibilizados no período de Consulta Pública. Todas as contribuições foram avaliadas e muitas foram incorporadas.

32. Como já mencionado, foram realizados de forma resumida, no âmbito do TCU, os seguintes procedimentos de acompanhamento referentes ao Programa de Arrendamentos Portuários:

- a) houve a publicação do Acórdão nº 3.661/2013, condicionando a publicação dos editais de licitação do Bloco 1 do PAP à adoção de 19 condicionantes;
- b) após a apresentação de complementações e justificativas e de pedido de reexame pela SEP/PR, foi atestado o cumprimento de 15 das 19 condicionantes, no Acórdão nº 1.555/2014;
- c) na sequência, o Deputado Augusto Rodrigues Coutinho de Melo opôs Embargos de Declaração contra o Acórdão nº 1.555/2014, que foram rejeitados pelo Acórdão nº 0828/2015;
- d) por fim, mais de um ano e meio após os estudos e minutas de editais de licitação terem sido enviadas à Corte de Contas, foi atestado o cumprimento das 4 condicionantes que ainda estavam pendentes, por meio do Acórdão nº 1.077/2015, liberando-se as licitações do Bloco 1 do PAP, desde que cumpridos certos requisitos (os quais foram atendidos).

33. Após a decisão de submeter apenas estudos referentes à Fase 1 do Bloco 1 do PAP, consideradas áreas prioritárias, e após esclarecimentos finais prestados pela SEP/PR, foi exarado o Acórdão nº 2.413/2015, atestando, como já mencionado, que “não foram detectadas irregularidades ou impropriedades que desaconselhem o regular prosseguimento do processo concessório do Bloco 1, Fase 1, do programa de arrendamentos portuários”.

34. A área referente ao **PAR32** não fez parte do rol de levantamento inicial do PAP, tendo sido incluída no rol de área licitáveis por iniciativa dos Portos do Paraná.

35. Cumpre ressaltar que o **PAR32** obteve a qualificação do Programa de Parcerias de Investimentos – PPI, através do Decreto nº 10.390/2020, de 05 de junho de 2020, o que indica prioridade do projeto dentro do programa de concessões do Governo Federal.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

36. Vale lembrar que em 2019, através do Convênio de Delegação de Competências nº 001/2019, após alcançar os índices estabelecidos pela Portaria nº 574/2018, a Autoridade Portuária – APPA tornou-se o Poder Concedente.

37. Além disso e para fins de manutenção do ordenamento já estabelecido a Autoridade Portuária como competente para realizar os leilões que anteriormente eram praticados pela Antaq, criou sua própria comissão de licitação através da Portaria nº 258/2021-APPA, tendo inclusive, já realizado leilão nos mesmos moldes estabelecidos.

IV. DAS CARACTERÍSTICAS GERAIS DO EMPREENDIMENTO PAR32

38. A seguir, serão apontadas as características sobre o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA de instalação portuária destinada à movimentação e armazenagem de Carga Geral em área localizada no Complexo Portuário de Paranaguá, município de Paranaguá-PR, denominada **PAR32** no âmbito do planejamento do Governo Federal.

39. A área de arrendamento **PAR32**, caracterizada como *brownfield*, está localizada dentro da poligonal do Complexo Portuário de Paranaguá, e conta com uma área de aproximadamente 6.651 m².

40. Importante destacar que as atividades desenvolvidas na área de arrendamento **PAR32** estão alinhadas às definições do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ (2018) vigente do Complexo Portuário de Paranaguá.

41. A figura a seguir apresenta imagem aérea da área de arrendamento **PAR32**.



Figura 01: Área de arrendamento **PAR32** – Porto de Paranaguá/PR.
Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

42. O futuro arrendatário do **PAR32** deverá realizar investimentos em instalações e equipamentos necessários para operação, que incluam, no mínimo:

- I. Melhorias em edificações para ampliação da capacidade estática;
- II. Equipamentos principais para movimentação de cargas, tais como empilhadeiras, caminhões carreta, e outros necessários.

43. Destaca-se que o sistema de recepção e expedição definido para utilização do terminal será o de **carrossel contínuo**, com a utilização dos equipamentos de transferências necessários (empilhadeiras e cavalos mecânicos tractors com semi reboques) para auxiliar o processo de embarque das cargas através de guindades de bordo e via rodoviário. Alternativamente, desde que solicitado pelo futuro arrendatário e mediante autorização da Autoridade Portuária/Poder Concedente, poderá ser utilizado método diverso deste para o transporte e embarque, desde que atendam aos parâmetros operacionais estabelecidos.

44. Ratifica-se que a modelagem adotada no **PAR32** é o sistema de carrossel contínuo, assim, qualquer outro sistema de expedição diferentemente deste a ser implantado no terminal de forma alternativa, não faz parte dos bens disponibilizados na área **PAR32** ao futuro arrendatário, conforme consta na Seção C – Engenharia do EVTEA.

45. A seguir, segue um resumo dos resultados chave do modelo, como receita bruta global, investimentos, valores de remuneração fixa e variável, Taxa Interna de Retorno (TIR) e Valor Presente Líquido (VPL) com um prazo de 10 anos.

Receita Bruta Global	R\$ 174.225 k
Fluxo de Caixa Global do Projeto	R\$ 3.832 k
Investimento Total	R\$ 4.170 k
Despesa Operacional Total	R\$ 124.374k
Movimentação Total (t)	1.921 k
Valor de Remuneração mensal fixo	R\$75,85k
Valor de Remuneração variável (R\$/t)	R\$ 5,15
Retorno Não Alavancado do Projeto	
TIR após o Imposto	9,38%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 0
Retorno Não Alavancado do Projeto (sem valores de arrendamento)	
TIR após o Imposto	9,8%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 8.510 k

Tabela 02: Principais resultados do projeto **PAR32**.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

46. As principais variáveis estabelecidas para publicação do edital de licitação foram as seguintes:

- a) Em cumprimento ao Acórdão nº 1.077/2015/TCU-Plenário, foi atualizado o estudo **PAR32** para a data base 10/2019;
- b) WACC de **9,38%**, conforme Nota Técnica Conjunta SEI nº 02/2018/STN/SEPRAC/SEFEL/MF;
- c) Prazo pré-operacional: **PAR32** de 1 ano, de acordo com a nova metodologia utilizada nos estudos recentemente aprovados junto ao TCU;

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

d) Inclusão IPTU: **PAR32** R\$ 5.273,00 em atendimento à decisão superveniente do Supremo Tribunal Federal.

47. Ainda no que se refere às características gerais do empreendimento, informa-se que durante o processo de atualização dos estudos, e em todas as suas fases (Elaboração de Estudos, Pré Audiência Pública, Pós Audiência Pública, Pré análise TCU, Pós Análise TCU) sempre são realizadas pesquisas gerais (jurídicas, regulatórias, etc) junto às Autoridades Portuárias, Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Agência de Transportes Aquaviários - ANTAQ e demais órgãos competentes, conforme o caso, para identificação de possíveis litígios judiciais ou outras alterações que possam impactar no andamento da licitação. Não foram identificados litígios judiciais ou outros aspectos que possam atrapalhar o andamento dos trâmites licitatórios envolvendo a área **PAR32**.

48. Ressalte-se que os estudos em questão foram disponibilizados para os interessados através da Audiência Pública nº 01/2021 - APPA, e que seu Extrato de Contribuições, disponível em:

<http://web.antaq.gov.br/Sistemas/WebServiceLeilao/DocumentoUpload/Audiencia%2069/Ata%20-%20Consulta%20P%C3%ABlica%20-%20PAR32%20%20-%20scla.pdf>.

V. JUSTIFICATIVA DO PARCELAMENTO DE OUTORGA

49. Preliminarmente, informa-se que o maior Valor de Outorga, critério de julgamento previsto no art. 9º, inciso VII, do Decreto nº 8.033/2013, tem sido o critério adotado pelo Poder Concedente, em face de sua vantajosidade, demonstrada no Capítulo próprio desta Nota.

50. Em seguida, acerca do parcelamento do pagamento do Valor da Outorga proposto pela Proponente Vencedora, com uma entrada de 25% e sendo o restante do Valor da Outorga pago em cinco parcelas anuais, esclarece-se ser estratégia adotada, como diretriz do Poder Concedente, assegurada no art. 16, inciso II, da Lei nº 12.815/2013, para atrair interessados diante do cenário econômico do país, pois impacta favoravelmente a atratividade do empreendimento.

VI. JUSTIFICATIVA PARA A UTILIZAÇÃO DO CRITÉRIO DE LICITAÇÃO - "MAIOR VALOR DE OUTORGA"

51. A Lei nº 12.815/2013 estabelece, no caput do seu art. 6º, os critérios de julgamento que poderão ser utilizados nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, nos seguintes termos:

Art. 6º Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

52. Desse modo, o dispositivo legal em questão não oferece nenhum impedimento para a adoção de qualquer outro critério de julgamento, desde que esteja previsto no edital de licitação e tenha previsão em regulamento.
53. O Decreto nº 8.033/2013 vai mais longe e prevê explicitamente em seu art. 9º, inciso VII, o maior valor de outorga como critério de licitação.
54. A inserção do critério de maior valor de outorga como uma das possibilidades legais traz mais flexibilidade ao Poder Público para modelar as licitações do Setor Portuário, cujos mercados são bastante diversos (granéis, contêineres, carga geral; monopolistas, oligopolistas; verticalizados ou não; etc.).
55. Ademais, o fato de o critério de maior valor de outorga já ter sido utilizado em grande parte das licitações do setor portuário, facilita identificar eventuais falhas que poderiam ensejar judicialização do certame licitatório, ou até possíveis problemas que resultariam em pedidos de reequilíbrios contratuais por parte do futuro arrendatário, em desfavor do poder público.
56. Em suma, a possibilidade de adoção do critério de maior valor de outorga permite ampla liberdade para a proposição de modelagem adequada às especificidades de cada arrendamento. Isso é importante pois a adoção de critérios de licitação inadequados pode produzir resultados ineficientes do ponto de vista alocativo, gerando leilões dos quais não resulta a melhor destinação possível para os escassos ativos portuários. Em situações como estas, não há forma mais eficiente de se realizar a escolha do melhor operador para um determinado ativo público que adjudicar àquele que se dispõe a pagar mais pelo ativo.
57. Além disso, maior valor de outorga é um critério de julgamento de licitação costumeiramente utilizado na maioria dos países (desenvolvidos e em desenvolvimento), o que traz maior atratividade para investidores por ser de conhecimento pleno do mercado. Ademais, o critério em questão tem ampla aplicação nos setores aeroportuário, rodoviário (leilões anteriores a 2013) e de energia (petróleo).
58. Do exposto, conclui-se que os argumentos apresentados nos itens acima justificam e motivam a utilização para maior valor de outorga no arrendamento em questão.

VII. DO PAGAMENTO DO VALOR DE OUTORGA

59. Conforme previsto no Art. 3º da Lei 12.815/2013, a exploração dos portos organizados e instalações portuárias brasileiras devem ter como objetivo o aumento de competitividade e do desenvolvimento do País, sempre seguindo as diretrizes de expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura assim como o estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos.
60. Com base nesses objetivos e diretrizes, o valor de outorga (BID) ofertado pelo licitante vencedor do **PAR32** deverá ser pago aos Portos do Paraná e nesse caso deverá ser considerado pela mesma como receita portuária.

VIII. FUNDAMENTAÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA E VALORES EMPREGADOS

61. Existe um enorme interesse público para que os portos operem com eficiência e segurança e que os serviços sejam prestados de forma competitiva e ajudem no

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

desenvolvimento econômico regional e nacional, considerando seu papel vital no comércio internacional.

62. A identificação da necessidade de regulação econômica ou a sua aplicação adequada, variando conforme o ambiente competitivo, é o desafio que se impõe aos agentes regulatórios. Os objetivos da regulação econômica incluem: garantir eficiência, atender à demanda – estimulando investimentos, proteger os usuários contra práticas monopolísticas e outros abusos dos operadores, promover ou proteger a competição e prevenir contra a discriminação de preços.

63. Existe um longo histórico, sobretudo nos países desenvolvidos, de experiências bem e mal sucedidas no tratamento desses objetivos no setor portuário. A referência que melhor consolida essa experiência, mesclando-a com a teoria de forma sólida, e que é utilizada mundialmente como documento base no planejamento portuário, é o *Port Reform Toolkit*, publicado pelo Banco Mundial e atualmente em sua segunda edição. Trata-se de um documento robusto, com oito módulos que abordam diferentes assuntos relacionados a reformas institucionais e regulatórias portuárias. Pode ser acessado pelo link: <http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/port-reform-toolkit-ppi-af-world-bank-2nd-edition>. Particularmente, o Módulo 6 deste documento, intitulado *Port Regulation: Overseeing the Economic Public Interest in Ports*, foi também utilizado pelo Poder Concedente como insumo para nortear sua política tarifária.

64. Nesta seção, serão pontuadas as questões regulatórias a serem consideradas na formulação da estratégia de arrendamentos portuários, apresentados os mecanismos estratégicos para aumentar a competitividade portuária – estruturais e regulatórios – e analisado o custo-benefício de suas aplicações.

65. A política tarifária para o terminal em questão foi inspirada na prática do setor portuário internacional e está em conformidade com as recomendações do Banco Mundial.

66. Sabe-se que um dos principais mecanismos para reduzir os preços e aumentar eficiência é através do estímulo ao aumento da concorrência. Sempre que há demanda e áreas de expansão disponíveis, recomenda-se a licitação de novas estruturas, o aumento da capacidade das áreas existentes (ganhos de produtividade) e melhorias estruturais que ampliem o dinamismo do porto.

67. Assim, para determinar de que maneira as diretrizes mencionadas se aplicam ao PAR32, foram avaliados aspectos concorrenciais (intra e interportos), bem como o potencial de expansão das regiões portuárias.

VIII.1 Verificação dos aspectos concorrenciais

68. Se as condições de competição se mostram satisfatórias, prima-se pela adoção de mecanismos estruturais, isto é, a licitação de terminais sem a necessidade de tarifas teto.

69. Por outro lado, se há situações de competição insatisfatórias e não suficientemente mitigáveis com a adoção de mecanismos estruturais, lança-se mão de mecanismos regulatórios complementares.

70. A despeito dessa avaliação, cumpre notar que todos os contratos preveem o monitoramento das tarifas pela ANTAQ, através de relatórios frequentes da arrendatária, medida essa alinhada com as responsabilidades legais da Agência], bem como cláusulas que

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

possibilitam eventual implementação de medidas regulatórias. Se o arrendatário fornecer informações erradas ou imprecisas, será multado.

VIII.2 Justificação de preços e tarifas utilizado no PAR32 e sua fundamentação

71. Este item atende particularmente à determinação 9.1.3 do TCU, no Acórdão nº 1.077/2015, no que se refere à alteração do item 9.1.13 do Acórdão nº 3.661/2013, conforme transcrição abaixo.

“9.1.3. alterar os subitens 9.1.13, 9.1.14, 9.1.15 e 9.1.17 da deliberação recorrida, para que passem a vigorar com a seguinte redação: [...] (...) 9.1.13. justificação dos preços e tarifas utilizados nos estudos de viabilidade e fundamentação, de maneira consistente, da metodologia de coleta dos preços e tarifas utilizados na alimentação dos fluxos de caixa”

72. A subseção a seguir suporta as premissas e valor do preço a ser praticado pela empresa arrendatária, conforme considerado no estudo de viabilidade do terminal PAR32.

VIII.3 Composição da receita média unitária

73. Para estimar a receita média unitária do terminal procedeu-se o levantamento em sítios eletrônicos dos preços praticados pelos terminais de carga geral que operam açúcar ensacado. A tabela a seguir sintetiza as informações coletadas.

Instalação	Porto Organizado	Preço (R\$/t)
Terminal Ponta do Felix	Antonina	120,00
TEAPAR	Paranaguá	115,00
Agrovia do Nordeste	Suape	105,00
	Média	113,35

Tabela 03: Preços de referência para carga geral em terminais portuários (em R\$) em junho/2019
Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

74. O preço médio identificado para o grupo de terminais é de **R\$ 113,35** por tonelada. Neste contexto, ressalta-se que se trata de preços máximos, ou seja, o desconto depende de cada cliente, seu volume movimentado e a forma de pagamento pelos serviços.

75. Na média, considera-se desconto de 20% sobre os preços de balcão, que resulta no preço de **R\$ 90,68** por tonelada. Dessa forma, para fins de modelagem adota-se o preço com desconto.

IX. JUSTIFICATIVAS EM RELAÇÃO AO NÃO ESTABELECIMENTO DE “PREÇO TETO”

76. Para a abordagem do presente tema, far-se-á uso da argumentação utilizada no Pedido de Reexame protocolado pelo Governo Federal junto ao TCU, em resposta às determinações 9.1.14 e 9.1.17 do Acórdão nº 3.661/2013.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

77. Entende-se que ao Poder Concedente e/ou à Agência Reguladora, cabe o estabelecimento de um teto tarifário somente quando os estudos de viabilidade, técnica, econômica e ambiental apontarem para a existência de ambiente concorrencial imperfeito, em que as firmas apresentem forte poder mercado e a Agência Reguladora possa vislumbrar dificuldades em coibir abusos e garantir a modicidade tarifária.

78. Isso equivale a dizer, em outras palavras, que o teto tarifário somente será utilizado quando a modicidade tarifária não puder ser garantida apenas com o estímulo à concorrência e ao aumento da oferta.

79. Também é de suma importância ser evidenciado que a definição de tarifas-teto para terminais portuários, notadamente nos casos em que se vislumbra uma dinâmica concorrencial, é tarefa em que o Poder Público necessariamente incorre em riscos de desvirtuamento dos mercados. Não pode ser descartada a hipótese de assimetria de informação entre o Poder Público e as empresas pertencentes aos diversos segmentos de mercado envolvidos na cadeia logística portuária.

80. Essa assimetria pode levar a duas situações distintas, mas igualmente danosas, para os objetivos das políticas setoriais: a) a adoção de tarifas-teto mais altas do que as realmente necessárias – essa situação poderia estimular o prestador de serviço a elevar seus valores de tarifas efetivamente praticadas, pois ele teria o “respaldo” por parte do poder público; ou b) a fixação de tarifas-teto em patamares muito baixos – tal hipótese poderia levar a situações em que nem mesmo os custos existentes para o prestador do serviços fossem devidamente remunerados.

81. Retomando o processo necessário para a adequada definição de tarifas, destaca-se que tal metodologia envolve, em regra, o cumprimento de três etapas por parte do Poder Concedente:

- a) Definição das cestas de serviços a serem prestados pelos terminais;
- b) Valoração de cada um dos serviços; e
- c) Definição do comportamento das duas variáveis anteriores ao longo do tempo.

82. Sendo assim, resta claro que apenas quando há certa padronização entre os serviços ofertados e a demanda dos usuários é que, validamente, pode se pensar na possibilidade de estipulação de um teto tarifário

83. Caso isto não ocorra, ou seja, se exista uma grande variedade entre serviços ofertados, a estipulação de teto tarifário para todas as situações de prestação de serviço seria inócua, pois estar-se-ia diante de uma miríade de serviços que levariam a vários e diferentes valores, deixando de existir a regulação tarifária e passando a ser feita efetiva precificação de serviços, contrariando a lógica da regulação econômica.

84. Em tal contexto, mercados de produto heterogêneo, as distorções alocativas geradas pela iniciativa do Poder Público em estabelecer por imposição os preços relativos de um prestador de serviço podem ser extremamente danosas ao mercado: serviços com preço defasado teriam tendência a deixar de serem prestados, fazendo com que terminais passassem a se especializar em um determinado tipo de serviço, para os quais sua tarifa fosse mais confortável, deixando de ofertar os demais, gerando desabastecimento. São abundantes na história econômica brasileira exemplos de tentativas de controle de preços de serviços e produtos não homogêneos, com consequências graves sobre o abastecimento e sobre a estabilidade monetária do País.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

85. Tal cenário não prestaria ao regulador, pois se estaria diante da análise caso a caso de valores em função dos serviços específicos, proporcionando que a assimetria de informação fosse determinante para empoderar o regulado na relação com o regulador e, também, não atenderia o usuário, pois, sem uma política tarifária abrangente, seria muito difícil que o regulado fosse incentivado a promover melhorias nos serviços (atualização, redução de custos etc.). Ou seja, tal cenário apenas deixaria o regulado em situação de maior manipulação da regulação.

86. Para a situação do terminal objeto deste Ato Justificatório, **não se vislumbrou o risco de haver abuso do poder econômico** por parte do futuro arrendatário, tampouco foram identificadas situações criticamente factíveis, capazes de levar a uma regulação na política de preços dos terminais. Portanto, não se julgou necessário estabelecer preço teto nesse empreendimento.

IX.1. Ausência de competidores

87. É sabido que a ausência de competidores em um determinado mercado ou relação desproporcional entre a demanda e a oferta pode levar ao estabelecimento de um preço superior àquele que seria observado em um ambiente competitivo.

88. O setor portuário possui, como característica inerente a sua estrutura de mercado, a limitação física à entrada de novos competidores. Ou seja, a restrição física de espaço na costa poderia, por si só, representar um entrave à competição e, conseqüentemente, origina alguma forma de discriminação de mercado.

89. Cabe lembrar que o mecanismo de seleção dos arrendatários por meio de processo licitatório resulta na antecipação da competição a um estágio anterior à atuação no mercado, pois os arrendatários devem competir antes de efetivamente participarem do mercado.

90. Pode-se ressaltar ainda que a oportunidade atual de agrupar terminais visando ganho de eficiência, aumento da capacidade e a adequação ao novo marco regulatório possibilita geração adicional de capacidade que influencia diretamente na dinâmica do setor.

91. Esse aumento da competição reverte parte do excedente do produtor em ganho aos consumidores e na geração de uma nova estrutura de competição e eficiência para o futuro, conforme ilustrado de maneira simplificada nas Figuras 03 e 04.

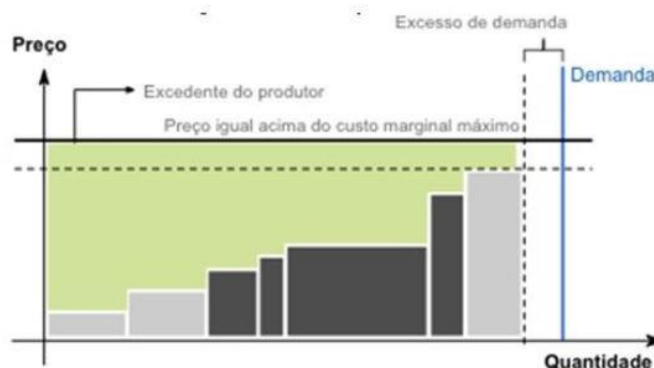


Figura 03: Gráfico Preço x Quantidade.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

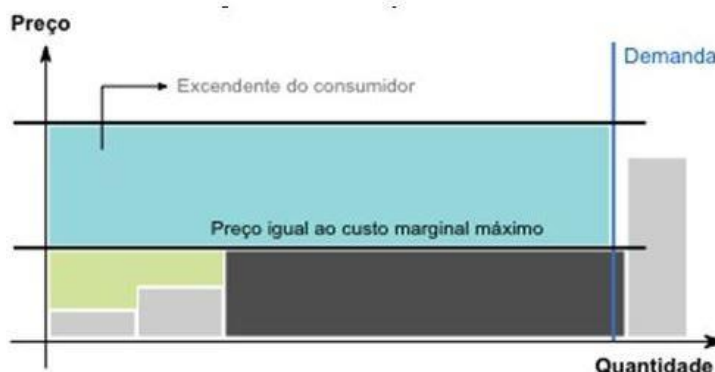


Figura 04: Gráfico Preço x Quantidade.

92. Como exemplo, ressalta-se a expansão da capacidade de granéis líquidos almejada pela etapa atual do Programa Avançar Parcerias, com a licitação de doze novos terminais no Pará, Paraíba, Espírito Santo e Santos.

93. Com elas, pretende-se atingir grande capacidade adicional de movimentação de granéis líquidos. Um eventual ganho de capacidade acima da demanda estimada poderá gerar um grande estímulo à competição desses futuros arrendatários.

94. Por outro lado, pode-se destacar a introdução de um teto tarifário para a movimentação e armazenagem de sal implementada nos recentes estudos do STS20 em Santos-SP.

95. Nesse caso, a escolha decorreu da verificação de uma inexistência de outros terminais que ofereçam serviço de armazenagem de sal em Santos, demonstrando uma situação de ausência de competição que requer a utilização de tarifas-teto.

96. Essa solução resultou não apenas da constatação de baixa competição, mas também do fato de que, embora o programa estabeleça parâmetros de produtividade elevados, a ausência de áreas armazenagem de sal em Santos não possibilitará solucionar o descompasso entre a demanda potencial de movimentação desse tipo de carga e a capacidade existente para este tipo de operação.

IX.2. Adoção de tratamento discriminatório por todos os participantes do mercado

97. Esse último aspecto está associado à prática lesiva à concorrência. Nesse caso, existem mecanismos de controle específicos, como a atuação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica e demais órgãos de controle que garantem a coibição desse tipo de atuação.

98. Vale ressaltar que, embora essas características sejam indutoras de práticas anticompetitivas, sua efetivação só ocorre perante a inexistência de mecanismos de controle e regulação, bem como da falta de transparência sobre as informações que possibilitem a verificação competição neste mercado.

99. Nesse passo, as minutas dos contratos de arrendamento, elaboradas pelo Poder Executivo e encaminhadas ao egrégio Tribunal de Contas da União reservaram uma seção exclusivamente dedicada aos direitos dos usuários, dentre os quais se destacam: a) receber serviço adequado a seu pleno atendimento, livre de qualquer abuso de poder econômico; e; b) obter e utilizar as Atividades relacionadas ao arrendamento, com liberdade de escolha entre todos os prestadores do porto.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

100. Ressalta-se, ainda, que é conferida à ANTAQ a capacidade de coadjuvar o Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE na prerrogativa de identificar, informar e coibir qualquer prática lesiva à livre concorrência ou tratamento discriminatório na prestação das atividades aos usuários.

101. Adicionalmente, faz-se mister informar que, está em andamento na ANTAQ, a publicação de Norma que regulamenta a prestação de serviço portuário em bases não discriminatórias e a utilização excepcional de áreas e instalações portuárias concedidas, arrendadas e autorizadas.

102. A norma em questão garantirá o atendimento ao princípio da universalidade que permeia as atividades prestadas dentro dos Portos Organizados, facultando à ANTAQ a possibilidade de imposição de obrigações às arrendatárias e aos operadores portuários sempre que houver:

- a) Recusa ilegítima de prestação de serviço; e
- b) Prática de preços, tarifas portuárias ou tarifas de serviço discriminatórias.

103. A ação da ANTAQ trará maior segurança aos usuários dos portos, somando-se às capacidades fiscalizatórias já listadas acima.

104. Resta claro, portanto, que a solução regulatória mais adequada para que seja coibido o fechamento do acesso às instalações portuárias pelos arrendatários (ou, de outro lado, seja garantido o acesso aos serviços prestados) não é a regulação de tarifas, mas, sim, o uso do poder regulador da Agência, determinando um sistema de sanções suficientes para impedir, sancionar e educar os agentes regulados.

105. Destaca-se, também, que, dentre as diretrizes do novo marco regulatório, Lei nº 12.815, de 2013, está a expansão da infra e superestrutura dos portos brasileiros, ampliando-se as opções para atendimento à movimentação das cargas e o estímulo à concorrência:

Art. 3º A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes:

*I - expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias;
[...]*

V - estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.

106. Essas diretrizes permearam todas as discussões que resultaram nos estudos a serem apresentados para licitação.

107. Destarte, para que as futuras arrendatárias possam gerir eficientemente os equipamentos públicos que lhes serão cedidos, com efeitos positivos em termos de produtividade na movimentação de cargas e de redução dos custos logísticos do país, é imperioso que a competição entre os agentes leve à fixação dos preços a serem cobrados dos usuários a partir das regras de oferta e demanda sem que sejam criados custos regulatórios não desejados, cuja eficiência seja discutível.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

IX.3. Cenário competitivo no terminal

108. No caso do terminal PAR32, não se vislumbrou o risco de haver abuso do poder econômico por parte do futuro arrendatário. Portanto, não se julgou necessário estabelecer preços máximos, ou regras de limitação de participação nesse empreendimento.

X. DEMONSTRAÇÃO DA INCORPORAÇÃO NOS EVTEAS DE MODELOS QUE EXPRESSAM E ESTIMULAM A CONCORRÊNCIA INTER E INTRAPORTOS

109. Para discorrer sobre esse tema, far-se-á referência à Nota Técnica - Competição, a qual foi encaminhada ao Tribunal de Contas da União em resposta ao item 9.1.4 do Acórdão nº 3661/2013:

9.1.4. finalização dos estudos determinados pelo acórdão 2.896/2009 – Plenário e incorporação dos estudos de concorrência inter e intraportos na modelagem dos terminais, em observância ao art. 7º, inciso III, da Lei 8.987/1995, ao art. 3º, caput e inciso V, da Lei 12.815/2013, com vistas à promoção da modicidade tarifária, em respeito ao art. 6º, caput e §1º, da Lei 8.987/1995, e ao art. 3º, inciso II, da Lei 12.815/2013;

110. De início, vale destacar que previamente à elaboração dos estudos, foi realizada a avaliação do cenário competitivo atual, tendo sido o estudo sobre competição realizado conjuntamente com o estudo de demanda, refletindo o entendimento de que a análise de competição é parte fundamental e indissociável da projeção da demanda portuária.

111. Os arrendamentos promovidos através do Programa Avançar Parcerias ampliam significativamente a capacidade nos principais portos brasileiros e viabiliza novas rotas de escoamento para fomentar a competição no mercado. Em paralelo, as estratégias competitivas de leilão fomentam a competição pelo mercado, melhorando a seleção dos operadores portuários.

X.1. Consideração dos cenários competitivos nos EVTEAS

112. As projeções de demanda para o terminal foram estruturadas a partir de duas etapas, refletindo dois grandes blocos de avaliação competitiva, denominados análise de demanda macro e análise de demanda micro.

113. Na análise de demanda macro, busca-se identificar como as cargas produzidas e consumidas no país são escoadas pelos portos brasileiros. Esse cenário corresponde à competição interportuária.

114. Para a demanda micro, busca-se identificar como as cargas destinadas a um Complexo Portuário são distribuídas entre os terminais existentes. Esse cenário corresponde à competição intraportuária.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

115. A demanda potencial por instalações portuárias no Brasil tem sido objeto de diversos estudos em âmbito nacional e regional. Para estimação de demanda potencial relativa à área de arrendamento **PAR32**, serviram de base à projeção da demanda os seguintes estudos:

- a) Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP (2017), Projeção de Demanda e Carregamento da Malha (Ano Base de 2016);
- b) Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina (2018).

116. Em âmbito nacional, esses estudos são os instrumentos oficiais de planejamento do setor portuário, indicativos para atração de investimentos e identificação de oportunidades.

117. No âmbito do setor portuário, esses estudos possibilitam a participação da sociedade no desenvolvimento dos portos e da sua relação com as cidades e o meio ambiente, proporcionando a integração com as políticas de expansão da infraestrutura nacional de transportes e a racionalização da utilização de recursos públicos.

X.2. Construção do modelo de demanda macro e competição

118. Conforme informações que constam no Plano Mestre do Complexo (2018), o açúcar ensacado escoado pelo Porto de Paranaguá tem origem no oeste paulista e destina-se, principalmente, a países onde inexitem refinarias ou cujos portos não possuem instalações modernas para recebimento de navios de maior porte, como, por exemplo, navios porta-contêineres.

119. Quanto à trajetória de longo prazo da exportação de açúcar ensacado, importa notar a tendência de migração da movimentação de açúcar em contêineres, com possibilidade de desaparecimento da movimentação na forma ensacada (*breakbulk*). Yemal e Pascotto (2009) atribuem essa migração a redução da oferta de navios *breakbulk*, bem como a existência de vantagens competitivas na movimentação em contêineres, tais como o menor manuseio das sacarias e menor nível de avarias e contaminações. Adicionalmente, a exportação via contêiner possibilita a formação de lotes menores, permitindo maior inserção do produto na cadeia global e a entrega a consumidores menores. As conclusões de Bombing (2011) reforçam o argumento em favor da tese da tendência de migração.

120. Além disso, a partir dos dados de movimentação de carga geral e de contêineres para o grupo de produtos que compõe o SH2-17, e ainda considerando-se os embarques de longo curso, verificamos uma redução gradual da movimentação na forma de carga geral, principalmente no que se refere aos dados de movimentação nacionais.

121. Importante notar, ainda, que o aumento da participação da carga em contêiner aumentou mesmo em um cenário de crescentes custos para a estufagem de açúcar nessa modalidade, conforme demonstram os dados da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres – ABTCC.

122. Independentemente do movimento de migração da carga para o transporte através de contêineres, verifica-se que o determinante para a demanda por exportação de açúcar ensacado no Complexo Portuário Paranaguá-Antonina encontra-se nas condições de operação dos países importadores da mercadoria. Como se tratam de países que detêm uma infraestrutura portuária que não permite a movimentação de contêineres, a demanda por açúcar

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

ensacado transportado em *breakbulk* deverá existir enquanto persistir essa condição de operação naqueles países.

123. Ou seja, no Porto de Paranaguá a movimentação do açúcar em contêiner não é um concorrente direto para o açúcar ensacado, no curto e médio prazo, visto que abordam mercados importadores distintos.

124. Registra-se, ainda, que no ano de 2015 o Porto de Santos deixou de movimentar açúcar ensacado em *breakbulk*, tornando o Complexo de Paranaguá-Antonina o destino natural da carga, uma vez que os principais exportadores de açúcar ensacado encontram-se instalados no oeste paulista.

125. Quanto à projeção de demanda, importante notar o histórico recente de movimentação no Complexo Portuário Paranaguá-Antonina. Conforme se verifica no gráfico abaixo, a movimentação de exportação de açúcar ensacado é volátil. A alta variabilidade da movimentação decorre, dentre outros fatores: a) a definição do mix de produção entre álcool e açúcar das usinas; b) estoques mundiais; c) preço internacional do açúcar e do petróleo; d) custo de estufagem e movimentação da carga via contêineres; d) aspectos ligados a cadeia logística (mais recentemente o *shortage* verificado na cadeia de contêineres). Todos esses fatores contribuem para a alta volatilidade da macrodemanda da carga ao longo dos anos.

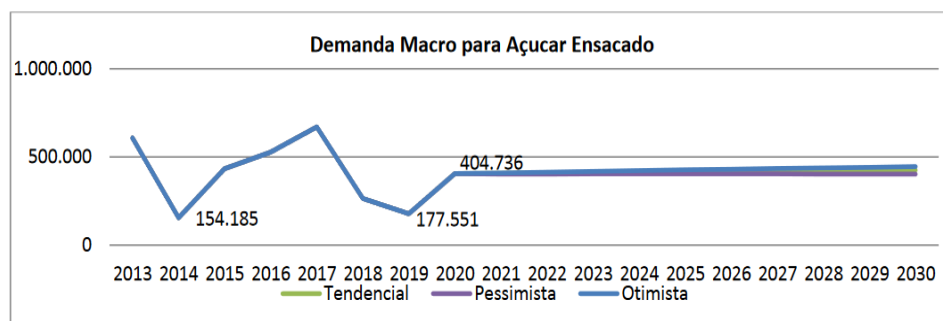


Tabela 04: 2013-2018: dados do anuário Antaq; 2019.

Obs: *2020 – média dos valores do período 2013-2019.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

126. Desse modo, entende-se que a demanda por açúcar ensacado deve se manter constante enquanto perdurar a necessidade dos países importadores pela operação *breakbulk*. Assim, as estimativas foram realizadas ajustando-se o ponto de partida (2020) à média do período 2013-2019, aplicando-se, ainda, as taxas de crescimentos dos cenários que constam no Plano Mestre.

127. Segue abaixo a projeção de demanda macro para o Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina:

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

DEMANDA MACRO			
Paranaguá-Antonina			
Carga Geral (açúcar ensacado)			
CENÁRIOS DE MOVIMENTAÇÕES (tonelada)			
ANO	Tendencial	Pessimista	Otimista
2013*	607.050	607.050	607.050
2014*	154.185	154.185	154.185
2015*	432.990	432.990	432.990
2016*	527.419	527.419	527.419
2017*	670.438	670.438	670.438
2018*	263.522	263.522	263.522
2019**	177.551	177.551	177.551
2020	404.736	404.736	404.736
2021	407.600	402.472	409.898
2022	410.483	402.862	415.125
2023	413.387	403.254	420.420
2024	416.311	403.645	425.781
2025	419.256	404.037	431.211
2026	421.087	404.429	435.386
2027	422.926	403.748	439.602
2028	424.773	403.067	443.858
2029	426.628	402.388	448.155
2030	428.491	401.710	452.494

Tabela 05: Demanda Macro Açúcar Ensacado - Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina.
Fonte: EVTEA - EPL – 2021 (*Realizado / **Anualizado 2020-2030 projeção)

X.3. Da construção do modelo de demanda micro e competição

128. Para estimar a demanda portuária no terminal **PAR32** foi realizada uma avaliação da dinâmica competitiva de mercado no Complexo Portuário de Paranaguá, incluindo análise da capacidade atual e futura das instalações existentes e projetadas na região sob a influência, com o objetivo de estimar a demanda potencial para terminal.

129. Por meio dos dados históricos de movimentação de açúcar ensacado obtidos junto à Autoridade Portuária, projeta-se em **50,78%** o *market share* do **PAR32** do total previsto para movimentação no Complexo Portuário Paranaguá-Antonina. Aplica-se esse percentual à demanda macro em três diferentes cenários: tendencial, otimista e pessimista.

130. Importa registrar, ainda, que os principais *players* que movimentam açúcar ensacado no Complexo possuem estruturas retroportuárias variáveis de armazenagem (fora do porto organizado), que são compartilhadas com demais produtos. Em função da variabilidade das capacidades estáticas dessas estruturas, verifica-se que a estimativa mais confiável de *share* de mercado para açúcar ensacado deriva dos dados históricos de operação obtidos junto à Autoridade Portuária.

131. Para estimar o giro futuro para o terminal **PAR32**, o giro futuro foi estimado a partir dos dados históricos constatados no terminal, definindo-se como parâmetro **24 giros anuais**, com tempo médio de armazenagem de 15 dias.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

132. A partir da definição de giro de estoque médio para o terminal **PAR32** e capacidade estática de **12.000t**, **resultante das intervenções planejadas no terminal**, é possível calcular a capacidade dinâmica nominal de armazenagem estimada em **288.000t**. A fim de se estimar a capacidade dinâmica efetiva, aplicou-se uma taxa de utilização máxima do armazém de 85%, que resulta numa capacidade efetiva de **244.800t**, conforme Seção C – Engenharia.

133. Por fim, para definir a alocação de cargas ano a ano, assume-se a premissa de que as intervenções necessárias na área do **PAR32** demandarão uma fase pré-operacional de 1 ano.

XI. JUSTIFICATIVA PARA A ADOÇÃO DO REGIME DIFERENCIADO DE CONTRATAÇÃO – RDC

134. A modalidade de licitação adotada para os arrendamentos portuários foi a do leilão, conforme expressamente autorizado pelo art. 6º, §1º, da Lei Federal nº 12.815, de 05 de junho de 2013.

Art. 6º Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento.

§ 1º As licitações de que trata este artigo poderão ser realizadas na modalidade leilão, conforme regulamento.

135. De outra sorte, tendo em vista que a Lei Federal nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, aplica-se subsidiariamente às licitações de arrendamento de instalação portuária, conforme previsão do art. 66 da Lei Federal nº 12.815, de 05 de junho de 2013, foi previsto que o leilão se dará por meio da apresentação de lances públicos pelas licitantes, durante a sessão pública do leilão.

Art. 66. Aplica-se subsidiariamente às licitações de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária o disposto nas Leis nºs 12.462, de 4 de agosto de 2011, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e 8.666, de 21 de junho de 1993.

136. A apresentação de lances públicos encontra respaldo no art. 17, inciso I da Lei Federal nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, favorecendo maior competitividade ao certame e a maior vantagem às ofertas pelo arrendamento das instalações portuárias licitadas.

Art. 17. O regulamento disporá sobre as regras e procedimentos de apresentação de propostas ou lances, observado o seguinte:

I - no modo de disputa aberto, os licitantes apresentarão suas ofertas por meio de lances públicos e sucessivos, crescentes ou decrescentes, conforme o critério de julgamento adotado;

137. A adoção da modalidade de leilão com apresentação de lances públicos está em linha com os recentes processos de concessão de serviços públicos promovidos pela União, a exemplo do 2º e 3º Estágio de concessões aeroportuárias promovidas pela União.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

138. Importante descrever, mesmo que de forma breve, a dinâmica dos lances públicos.
139. No cumprimento das etapas dos leilões, os proponentes deverão apresentar 3 (três) volumes de documentos, quais seja:

- a) O 1º volume apresentará as declarações preliminares, documentos de representação e a garantia de proposta;
- b) O 2º volume, a proposta pelo arrendamento; e
- c) O 3º volume, os documentos de habilitação.

140. Na Sessão Pública, o diretor irá solicitar à Comissão de Licitação de Áreas Portuárias – CLAP-, os 2ºs volumes, com as propostas pelo arrendamento, para a posterior abertura. Após, o diretor dirá o valor da proposta, que corresponderá ao valor de outorga.

141. Existindo duas ou mais propostas, ocorrerá a sessão de propostas à viva-voz, sendo que estão aptas a participar desta etapa as proponentes que estejam entre as 3 (três) maiores propostas daquele arrendamento e/ou as proponentes cujo valor da proposta seja igual ou superior a 90% do valor do maior valor de outorga do respectivo arrendamento.

142. Importante mencionar, que na fase à viva-voz, as propostas deverão sempre superar a própria proposta anterior e nunca ser de valor idêntico a outra proposta.

143. Em outro ponto, caso ocorra empate das propostas escritas, e não sendo efetuadas as propostas à viva-voz, a classificação será definida através de sorteio promovido pelo diretor da sessão, observado o disposto na legislação concernente.

144. O arranjo acima descrito para a etapa em viva-voz é extremamente vantajoso para a Administração Pública, pois:

- a) Considerando a diferença mínima entre as propostas escritas, os proponentes ganham uma nova chance para vencer a disputa promovendo uma maior concorrência e igualdade entre os competidores;
- b) Considerando a regra impõe que a proposta em viva-voz deva ser superior à proposta escrita, e a outra que impede oferecimento de valor idêntico a outra proposta, ocorrerá, conseqüentemente, a elevação do valor de outorga final.

145. Em março de 2017, encontra-se um exemplo de sucesso da dinâmica indicada. O Leilão ANTAQ nº 07/2016 para o arrendamento da área STM04, localizada no Porto Organizado de Santarém/PA, proporcionou, na fase à viva-voz, 28 (vinte e oito) lances. Considerando o valor da proposta inicial, houve um ganho de 62% (ágio em viva-voz) para o valor de outorga, a partir do avanço durante a disputa, indicado na tabela abaixo:

Empresa	Valor Inicial Ofertado	Posição Inicial	Valor Final Ofertado em Viva-Voz	Posição Final	Aumento
Consórcio Porto Santarém	R\$11.223.076,14	1º	R\$18.200.000,00	1º	62%
Aba Infra-Estrutura e Logística Ltda.	R\$5.700.000,00	3º	R\$18.000.000,00	2º	215%
Distribuidora Equador de Produtos de Petróleo Ltda.	R\$10.050.000,00	2º	R\$15.400.000,00	3º	53%

Tabela 17 – Comparativo da disputa inicial e por viva-voz em STM04.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

146. Destaca-se os seguintes pontos a partir dos dados apresentados:
- O valor final ofertado em viva-voz do vencedor foi 62% superior ao primeiro valor por ele apresentado; e
 - O terceiro colocado na apresentação de propostas iniciais pode disputar a área ofertando um valor que quase lhe garantiu a vitória, apenas 1,09% inferior ao lance vencedor e 215% do valor ofertado por ele inicialmente.

147. Assim, justifica-se a dinâmica acima indicada. Ademais, com base na disposição constante do art. 27 da Lei Federal nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, o Leilão prevê fase recursal única que sucede a fase de habilitação do vencedor do Leilão.

Art. 27. Salvo no caso de inversão de fases, o procedimento licitatório terá uma fase recursal única, que se seguirá à habilitação do vencedor.

148. A medida, também autorizada por meio do art. 14 do Decreto Federal nº 8.033, de 27 de junho de 2013, imprime maior eficiência no curso do processo licitatório, uma vez que concentra em uma única fase a análise de todos os recursos relacionados a fase de classificação e habilitação.

Art. 14. O procedimento licitatório terá fase recursal única, que se seguirá à habilitação do vencedor, exceto na hipótese de inversão de fases.

149. Da mesma sorte, com a fase recursal única, é reduzido o número de recursos a serem analisados pela Comissão de Licitação de Áreas Portuárias - CLAP -, na medida em que tais recursos serão voltados apenas ao proponente vencedor. De outro lado, sob o aspecto dos licitantes, a fase recursal não representa qualquer tipo de cerceamento de defesa, na medida em que, nesta fase, admite-se a apresentação de recursos relacionados a fase de apresentação de proposta e de habilitação.

150. Ainda no tocante ao regime de execução das licitações do PIL-PORTOS, o Poder Concedente à época, optou pela hipótese do inciso V do art. 8º da Lei nº 12.462/2011, denominado “contratação integrada”, a qual prevê a transferência o encargo da elaboração do Projeto Básico e Executivo e a execução das obras e serviços de engenharia.

Art. 8º Na execução indireta de obras e serviços de engenharia, são admitidos os seguintes regimes: V - contratação integrada.

151. A definição dessa diretriz teve como motivação a alteração da alocação de riscos de projeto, já que em decorrência da atribuição ao próprio licitante de apresentar a melhor solução para o atendimento dos fins esperados, estima-se a supressão de eventuais aditivos de reequilíbrio ao contrato, o que é peculiar ao regime geral (Lei nº 8.666/1993). É o que se busca evitar no regime diferenciado de contratação (RDC).

XII. VALOR DE RESSARCIMENTO DA EMPRESA AUTORIZADA PARA A REALIZAÇÃO DE ESTUDOS DE VIABILIDADE DAS LICITAÇÕES

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

152. Conforme determinação TCU do Acórdão nº 3.661/2013, foi incluído o valor de ressarcimento do EVTEA no fluxo de caixa do projeto.
153. Destaca-se que o valor de ressarcimento sobre o estudo está sendo considerado na equação econômico-financeira do projeto, como aporte no primeiro ano de contrato.
154. Dessa forma, a remuneração total devida pelo estudo de viabilidade da área PAR32 totaliza R\$222.492,48 (data base outubro/2019).
155. À seguir, segue a memória de cálculo do ressarcimento devido à EPL referente a elaboração dos estudos do PAR32.

COMPOSIÇÃO DO ORÇAMENTO REFERENCIAL TOTAL						
MÊS-BASE: outubro/2019						
Objeto: Atualização e adequação do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômico e Ambiental da Área PAR32						
Descrição:						
Porto: Paranaguá						
Área: PAR32						
Perfil de carga: Carga Geral						
Tipo de carga: Açúcar Envasado						
Porto do terminal: Médio						
Jurisdição: APFA						
Prazo de execução: 42 Dias corridos						
Descrição	Qtd (1)	Participação Mensal (%) (2)	Meses (3)	Nº HxMxMês (4)=(1x2x3)/176	Preço Unitário (R\$) (5)	Preço Total (R\$) (6)=(4 x 5)/176
A) EQUIPE TÉCNICA						
PES SOAL - EQUIPE TÉCNICA						
Gerente	1	10,0%	1,4	24,6	23.544,98	3.296,30
Assessor/Coordenador	1	80,0%	1,4	197,1	17.658,74	19.777,79
Assessor Técnico I			1,4		15.892,86	
Assessor Técnico II	1	80,0%	1,4	197,1	13.538,36	15.162,96
Assessor Técnico III			1,4		11.183,86	
Assessor Técnico IV	1		1,4		9.417,99	
PES SOAL - EQUIPE ECONÔMICA						
Gerente	1	10,0%	1,4	24,6	23.544,98	3.296,30
Assessor/Coordenador			1,4		17.658,74	
Assessor Técnico I	1		1,4		15.892,86	
Assessor Técnico II	1	80,0%	1,4	197,1	13.538,36	15.162,96
Assessor Técnico III	1		1,4		11.183,86	
Assessor Técnico IV	1		1,4		9.417,99	
PES SOAL - EQUIPE AMBIENTAL						
Gerente	1	10,0%	1,4	24,6	23.544,98	3.296,30
Assessor/Coordenador	1	10,0%	1,4	24,6	17.658,74	2.472,22
Assessor Técnico I			1,4		15.892,86	
Assessor Técnico II	1	33,0%	1,4	51,3	13.538,36	6.254,72
Assessor Técnico III	2	33,0%	1,4	162,6	11.183,86	10.333,89
Assessor Técnico IV			1,4		9.417,99	
PES SOAL - SUPORTE TÉCNICO-ADMINISTRATIVO						
Assistente I	1	80,0%	1,4	197,1	8.240,75	9.229,64
Assistente I	1	10,0%	1,4	24,6	8.240,75	1.153,71
Estagiário			1,4		477,00	
Subtotal A						89.436,79
B) ENCARGOS SOCIAIS 64,11% de A						Subtotal B 57.337,83
C) CUSTOS ADMINISTRATIVOS 30,00% de A						Subtotal C 26.831,04
SUBTOTAL A+B+C						173.605,76
D) DESPESAS GERAIS						
D.1) Imóveis	Qtd (1)	Participação Mensal (%) (2)	Meses (3)	Qtd.Mês (4) = (1x2x3)	Preço Unitário (R\$) (5)	Preço Total (R\$) (6)=(4x5)
Escritório	1	100,00%	1,4	1,4	1.812,59	2.537,63
D.2) Mobiliário	1	100,00%	1,4	1,4	779,56	1.091,38
D.3) Passagens	1				3.054,84	3.054,84
D.4) Estadia e Deslocamentos	1				1.206,58	1.206,58
D.5) Serviços Gráficos	1				203,00	203,00
Subtotal D						8.093,43
SUBTOTAL A+B+C+D						181.699,19
E) LUCRO 5,00% de (A+B+C+D)						Subtotal E 9.084,96
F) DESPESAS FISCAIS - FIS, COFINS e ISSQN 16,62% de (A+B+C+D+E)						Subtotal F 31.708,33
H) TOTAL GERAL (A+B+C+D+E+F)**						222.492,48

Tabela 18 – Composição Ressarcimento EPL PAR32.
Fonte: EVTEA - EPL - 2019.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

XIII. VALOR DE PAGAMENTO DOS CUSTOS REFERENTES AO LEILÃO

156. Conforme determinação do TCU, foi incluído na modelagem econômico-financeira o custo da realização do leilão. Para esse leilão opta-se pela realização na bolsa de valores oficial do Brasil, B3 em São Paulo.

157. Destaca-se que o pagamento do valor consta como obrigação contratual do vencedor do certame a ser comprovado antes da assinatura do contrato.

158. O valor de remuneração de **R\$ 258.269,70** à B3 foi definido com base em contrato firmado com a ANTAQ, considerando que o leilão deve ser realizado em conjunto com outras áreas que irão à leilão no mesmo evento.

XIV. ADEQUAÇÃO DOS ESTUDOS AOS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO DO SETOR PORTUÁRIO

159. Os estudos de viabilidade de arrendamentos portuários objetivam a avaliação de empreendimentos e servem de base para abertura de procedimentos licitatórios. Em linhas gerais, busca-se identificar a estimativa inicial de valores remuneratórios pela exploração do ativo para abertura de licitação, considerando-se, para tanto, diversas variáveis de ordem jurídica, técnica, operacional, econômica, financeira, contábil, tributária e ambiental.

160. Desse modo, nos estudos foram definidos os valores, prazos e demais parâmetros referentes ao empreendimento, necessários para subsidiar a abertura de procedimento licitatório, com vistas a propiciar remuneração adequada à Autoridade Portuária, bem como permitir retorno adequado aos possíveis investidores.

161. Nesse contexto, a Empresa de Planejamento e Logística - EPL foi instada pelo Governo Federal a realizar a elaboração dos estudos para o **PAR32**.

162. De maneira geral, o processo de atualização desses estudos consiste na revisão das informações e premissas anteriormente adotadas, em especial as seguintes verificações:

- a) Atualização da situação jurídica e contratual das áreas/instalações a serem licitadas;
- b) Atualização da situação atual da área, tais como: dimensão da área, *layout*, tipo de carga, acessos, inventários de bens existentes, operação etc.;
- c) Atualização das premissas operacionais do estudo: demanda, preços, custos, investimentos, capacidade, câmbio, impostos, valor de arrendamento, licenciamento ambiental etc.;
- d) Incorporação de determinações/contribuições de órgãos intervenientes ocorridas nas primeiras rodadas de leilões portuários, tais como: TCU, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP entre outros; e
- e) Incorporação de normas/regras supervenientes à elaboração original dos estudos.

163. No tocante aos procedimentos de execução dos estudos, oportuno mencionar que são adotados os regimentos e normativos que estabelecem as diretrizes para elaboração de

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
 PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

projeto de arrendamentos portuários, bem como os principais instrumentos de planejamento do setor portuário para o Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, a seguir especificado.

INSTRUMENTO	DESCRIÇÃO
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;	Lei dos Portos
Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, e alterações posteriores;	Regulamento da Lei dos Portos
Resolução Normativa nº 7-ANTAQ, de 30 de maio de 2016;	Regulamento de áreas no Porto Organizado
Resolução nº 3.220-ANTAQ, de 8 de janeiro de 2014;	Regulamento de elaboração de EVTEA
Resolução nº 5.464-ANTAQ, de 23 de junho de 2017;	Manual de análise de EVTEA
Plano Nacional de Logística Portuária – PNL (2017);	Planejamento setorial
Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina (2018);	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Paranaguá (2018)	Planejamento setorial
Regulamento de Exploração dos Portos de Paranaguá e Antonina (2016)	Planejamento setorial

Tabela 19 – Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas em localizadas no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina. - Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

XV. DEFINIÇÃO DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO

164. As justificativas para a formulação de parâmetros de desempenho para os terminais do Programa de Arrendamentos, especialmente no que diz respeito às áreas do Bloco I (Portos de Santos e Pará), foram apresentadas de forma exaustiva na Nota Técnica Regulação de Nível de Serviço (vide Anexo II), apresentada ao Tribunal de Contas da União em resposta à determinação 9.1.19 do Acórdão nº 3661/2013.

165. O desempenho operacional do **PAR32** destinado à movimentação de carga geral foi mensurado pelos seguintes aspectos:

- a) **Consignação Média:** A média desse indicador para o período de 2014 a 2018 para açúcar ensacado é de 17.361 toneladas por navio. Porém para efeito de estudo, foi utilizado a maior consignação no período que foi 17.779 toneladas por navio.

AÇÚCAR ENSACADO BERÇO 205	2014	2015	2016	2017	2018
	17.518	17.779	17.369	17.567	16.570

Tabela 20 – Histórico de consignação média, período 2014-2018
 Fonte: EVTEA - EPL – 2021

- b) **Taxa de Ocupação de Berço:** O berço a ser utilizado pelo terminal é o berço 205, sendo que sua taxa de ocupação observada foi de **32,57%** - Seção D – Operacional.

	Berço 205
2014	27,59%
2015	47,08%
2016	28,40%
2017	20,14%
2018	39,63%
MÉDIA	32,57%

Tabela 21 – Taxa de Ocupação do Berço 205 no Porto de Paranaguá
 Fonte: EVTEA - EPL – 2021

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

c) **Prancha Média:** As médias observadas entre 2014 e 2018 para as sacas de açúcar são de 84 toneladas por hora no caso da Prancha Média Operacional e de 78 toneladas por hora na Prancha Média Geral. Com as melhorias de embarque propostas na Seção C - Engenharia estima-se que a produtividade conseguirá alcançar o patamar de produtividade média ponderada de **110 toneladas/hora** para açúcar ensacado.

AÇÚCAR ENSACADO BERÇO 205	2014	2015	2016	2017	2018
Geral	85	52	81	89	83
Operacional	87	54	98	93	86

Tabela 22 – Prancha média no Berço 205 do Porto de Paranaguá, período de 2014 a 2018
Fonte: EVTEA - EPL – 2021

d) **Nível de Serviço:** Níveis acima de 100% indicam que o tempo de espera do navio é maior que o tempo de operação. O nível médio de serviço observados entre 2014 e 2018 no Porto de Paranaguá para as cargas de sacas de açúcar foi de **148,84%**.

AÇÚCAR ENSACADO BERÇO 205	2014	2015	2016	2017	2018
	70,0%	87,6%	178,2%	240,2%	168,2%

Tabela 23 – Histórico de nível de serviço ao navio no Berço 205 do Porto de Paranaguá, período de 2014 a 2018
Fonte: EVTEA - EPL – 2021

XVI. FORMA DE PAGAMENTO PELA EXPLORAÇÃO DO ARRENDAMENTO

XVI.1. Terminais com Valor Presente Líquido positivo

166. Para os estudos do Programa de Arrendamentos Portuários optou-se por considerar, como forma de pagamento pela exploração do terminal, parcelas variáveis e parcelas mensais fixas com valores pré-definidos no EVTEA.

167. A definição dos percentuais entre as parcelas fixas e variáveis foi definida por diretriz do Poder Concedente, assegurada no art. 16, inciso II, da Lei nº 12.815/2013, buscando adequar os parâmetros de pagamentos pela exploração da área aos movimentos sazonais observados na economia brasileira.

168. Nas licitações anteriores optou pelo estabelecimento do percentual de 30% para parcela fixa, e 70% para parcela variável, com o objetivo de ampliar o compartilhamento de riscos considerando o momento de instabilidade econômica observado ao longo do desenvolvimento dos estudos para estas licitações.

169. Atualmente percebe-se um cenário econômico mais estável, sendo assim, entende-se que um balanceamento da matriz de riscos a partir de ajustes nos percentuais de outorga não reduz a atratividade no certame.

170. Dessa forma calculou-se o VPL sem pagamentos ao Poder Concedente e, para zerar o mesmo, converteu-se 50% do seu valor em parcelas mensais fixas e 50% em parcelas variáveis. Para capturar o valor excedente no leilão (i.e., o ágio ofertado pelos interessados), o Poder

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

Concedente receberá um valor ofertado pelo licitante pago em 6 parcelas, conforme especificado no edital, caracterizando a mais valia que o licitante verifica no terminal.

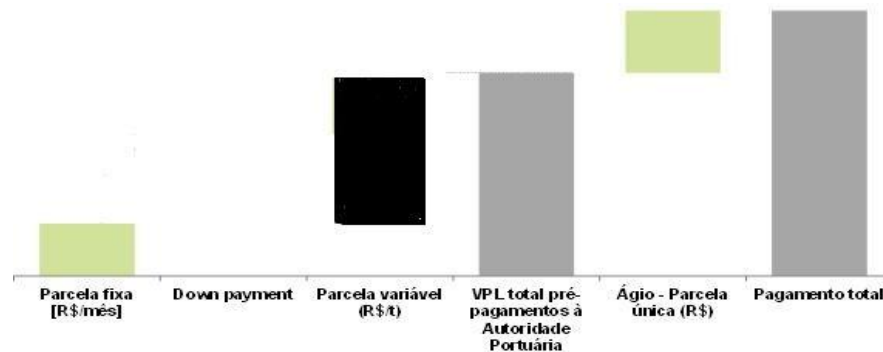


Figura 05 - Pagamentos pela exploração do arrendamento
(obs.: figura ilustrativa)

XVI.2. Terminais com Valor Líquido negativo ou marginalmente positivo

171. Já para os pagamentos do valor de arrendamento de terminais com viabilidade negativa ou marginalmente positivos foram determinados pagamentos iguais a 3% da Receita Bruta Global, divididos também em parcelas mensais fixas (equivalentes 50% do montante) e parcelas variáveis (equivalentes a 50% do montante).

172. Para capturar o valor excedente no leilão (i.e., o ágio ofertado pelos interessados), o Poder Concedente receberá um valor ofertado pelo licitante pago em 6 parcelas, conforme especificado no edital, caracterizando a mais valia que o licitante verifica no terminal.

173. Destaca-se que o estudo em questão enquadra-se na primeira hipótese, possuindo VPL positivo, tendo sido assim estabelecido a divisão do VLP em valores de arrendamento sendo 50% para arrendamento variável e 50% para fixo.

XVII. CAPITAL SOCIAL MÍNIMO

174. Primeiramente, acerca da justificativa dos valores definidos como necessários para a composição do capital social, é salutar definir a importância que o capital social possui para o início das atividades de uma empresa.

175. Geralmente, no começo de suas atividades operacionais, as companhias ainda não detêm uma carteira de clientes suficientemente grande para cobrir os custos e despesas inerentes ao negócio. Nesse ponto, os investimentos dos proprietários, integralizados como capital social, são vitais para a manutenção e a efetivação das operações.

176. Tendo esse princípio como justificativa, a obrigatoriedade de que o capital social seja de, no mínimo, 20% do Capex ou o equivalente a 12 meses de aluguel, possui relação direta com esse princípio, pois permite que o futuro arrendamento portuário possa se estabilizar, notadamente nos primeiros anos de atividade.

177. Esse motivo, qual seja, a exigência de capital social mínimo e, conseqüentemente, de sua total integralização após a celebração do contrato, torna-se ainda mais relevante e

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

pertinente quando os serviços são estabelecidos através de políticas públicas, precedidos de licitação.

178. Isso porque a concretização da oferta de tais serviços, isto é, a efetiva capacidade de se colocar em operação, passa a fazer parte do planejamento do setor, inclusive sendo considerada em futuras tomadas de decisões acerca de outros empreendimentos.

179. Assim, entende-se como imprescindível a exigência de um capital social mínimo, conforme valores definidos (20% do Capex ou 12 meses de aluguel), bem como a sua total integralização após a celebração do contrato, de modo a não comprometer a saúde financeira do contrato de arrendamento, principalmente nos primeiros anos de atividade, fato que vai ao encontro do planejamento definido para o setor, ou seja, do interesse público.

XVIII. DA UTILIZAÇÃO DO VALUE AT RISK (VaR) PARA CÁLCULO DA MOVIMENTAÇÃO MÍNIMA EXIGIDA - MME DO TERMINAL

180. A Movimentação Mínima Exigida – MME, tem por objetivo criar mecanismos de incentivo para otimização das operações, utilizando-se de métrica pré-definida que deve ser desempenhada pelos arrendatários.

181. A utilização de MME proporciona garantia mínima de utilização eficiente das áreas ao Poder Público, induzindo o arrendatário a operar em níveis iguais ou superiores aos pré-determinados pelo estudo de viabilidade.

182. No que tange a metodologia para definição da MME a ser aplicada ao **PAR32 para o açúcar movimentado no perfil carga geral**, por falta de dados detalhados no sistema Comexstat, utilizou-se a movimentação histórica anual observada de exportação de açúcar encacado – carga geral, com dados extraídos do Anuário da ANTAQ dos anos de 2010 a 2018 do Complexo Portuário.

183. Ainda, em atendimento à recomendação contida no Acórdão 1750/2021-TCU-Plenário, utilizou-se a metodologia do Value at Risk (VaR) histórico para um **grau de confiança de 95%**, considerando as especificidades da movimentação de açúcar na modalidade de carga geral, e por entender que a utilização dos dados do Complexo refletem melhor as condições de volatilidade da demanda que os dados em nível nacional.

184. Nesse sentido, a seguir apresenta-se a base de dados da ANTAQ e o cálculo do VaR para diferentes níveis de confiança.

Açúcar Encacado - Carga Geral – Paranaguá e Antonina									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Total	0	1.404.003	520.316	607.050	154.185	432.990	527.419	670.438	263.522
V@R Método Histórico									
2014	154.185,00		-64,39%						
2016	527.419,00		-21,33%						
2015	432.990,00		-17,90%						
2012	520.316,00		-14,29%						
2017	670.438,00		154,41%						
2011	1.404.003,00		169,84%						
2013	607.050,00		293,72%						
						Histórico			
						V@R histórico (99%)			-61,81%
						V@R histórico (95%)			-51,47%
						V@R histórico (90%)			-38,56%

Tabela 24 – Cálculo do VAR histórico para a área PAR32

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

185. Para a área de arrendamento **PAR32** chega-se a um VaR de 51,47%. Assim, o valor da MME, para cada ano do açúcar movimentado no perfil carga geral, é calculado como $(1 - \text{VaR})$, chegando-se a um percentual para cálculo da **MME de 48,53%** da micro demanda projetada:

Ano	Micro Demanda (Tendencial)	MME (açúcar – carga geral – 48,53%)
2021	0	0
2022	208.458	101.158
2023	209.933	101.874
2024	211.418	102.595
2025	212.913	103.320
2026	213.843	103.771
2027	214.777	104.225
2028	215.715	104.680
2029	216.657	105.137
2030	217.603	105.596

Tabela 25 – Movimentação Mínima Exigida – MME (em t) para a área de arrendamento **PAR32**.
Fonte: EVTEA - EPL

XIX. DEFINIÇÃO DA TAXA INTERNA DE RETORNO REFERENCIAL EM 9,38%

186. Para a estipulação da Taxa Interna de Retorno - TIR, foi utilizado o conceito do custo médio ponderado de capital – *Weighted Average Cost of Capital* – WACC, por meio de metodologia estabelecida na Nota Técnica Conjunta nº 2/2018/SEPRAC/STN/SEFEL-MF, de 30/10/2018 (vide Anexo III).

XX. JUSTIFICATIVA PARA OS PARÂMETROS AMBIENTAIS

187. O estudo ambiental preliminar visa subsidiar a avaliação dos aspectos ambientais relevantes associados ao desenvolvimento de atividades portuárias no âmbito do arrendamento. A avaliação é realizada com base nos estudos realizados anteriormente para a área, na situação de ocupação atual da área e do entorno, no licenciamento ambiental do porto e da área de arrendamento, na vistoria de campo, na proposta de ocupação e funcionamento futuro do terminal, e na legislação ambiental aplicável, abrangendo os seguintes tópicos:

- Descrição da área de arrendamento;
- Licenciamento ambiental;
- Análise documental e visitas técnicas;
- Definição do estudo ambiental necessário ao licenciamento;
- Avaliação dos potenciais passivos ambientais;
- Identificação dos principais impactos ambientais;
- Proposição de programas ambientais;
- Gerenciamento de Áreas Contaminadas; e
- Precificação dos custos ambientais.

188. Com base nestas avaliações, faz-se a previsão do processo de licenciamento ambiental para o empreendimento e a proposição de medidas de controle e gerenciamento

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

ambiental ou, quando pertinente, medidas compensatórias a serem adotadas pelo futuro arrendatário, bem como estimativa dos custos associados ao processo de licenciamento e à gestão ambiental.

189. A área localiza-se dentro da poligonal do Porto Organizado de Paranaguá, litoral do estado do Paraná, na margem sul da Baía de Paranaguá. O Terminal é destinado à movimentação e armazenagem de carga geral, com ênfase em açúcar ensacado.

190. Trata-se de área *brownfield*, totalmente implantada, composta por um armazém, com área de 6.651 m², que conta atualmente com correias transportadoras e *shiploader*, para carregamento de navios, sendo que estes não fazem parte da modelagem e nem da área do PAR32.

191. Estão previstas obras de melhoramento, que resultarão na ampliação da capacidade de armazenamento, porém sem alteração de suas dimensões. Ressalta-se que não haverá mudança da atividade realizada – movimentação de açúcar ensacado.

192. Na Tabela a seguir é apresentada a documentação disponibilizada para consulta durante a visita técnica realizada pela EPL em outubro de 2019 ao Terminal, atualmente em operação.

Documentação do Terminal	Órgão Emissor	Objeto	Emissão	Validade
LO nº 24805	Instituto Ambiental do Paraná – IAP	Elevação mecanizada (via <i>shiploader</i>) de sacarias de açúcar e caixarias para embarcações atracadas	20/02/2019	20/02/2023
Licença de Operação nº 1173/2013	IBAMA	Porto Organizado de Paranaguá	26/07/2013	10 anos

Tabela 26: Documentação avaliada referente à área PAR32.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

193. Analisando-se a situação do licenciamento ambiental do Terminal, observa-se que este possui a LO nº 24805/2019, emitida em 20/02/2019, para a atividade de “elevação mecanizada (via *shiploader*) de sacarias de açúcar e caixarias para embarcações atracadas”. Como o licenciamento ambiental da área PAR32, atualmente, é de competência do Instituto Ambiental do Paraná – IAP/PR, adota-se como premissa que esse órgão deverá permanecer à frente do processo de licenciamento da área, devendo ser consultado quanto aos estudos necessários para prosseguimento do processo de licenciamento.

194. Dentro dessa premissa, tomando-se como base a Resolução CEMA nº 065, de 01 de julho de 2008, artigo 73, tendo em vista que a área sofrerá intervenções que resultarão na ampliação de sua capacidade de armazenamento, entende-se que se fará necessária a obtenção de licença de instalação para a realização das obras e posterior nova licença de operação.

195. Ressalta-se que não haverá alteração da atividade atualmente desenvolvida no Terminal PAR32.

196. Considerando-se a característica da área e da atividade do terminal, além das determinações colocadas pelo IAP, observa-se que o estudo mais indicado para o empreendimento em questão para subsidiar a análise do requerimento da LI para a realização das obras, será o Plano de Controle Ambiental - PCA. Para a obtenção da nova LO deverá ser necessária a apresentação de relatório de atendimento às condicionantes de LI.

197. Porém, conforme já exposto, antes do início das intervenções, o novo arrendatário deverá consultar o IAP para confirmação dos procedimentos a serem adotados.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

198. Conforme definido na LO nº 24805, quando da Renovação da LO – RLO, deverá ser apresentado o PGRS atualizado, em conformidade com o Decreto nº 6.674/2002, art. 16 e diretrizes do anexo 5 da Resolução CEMA nº 70/2009.

XX.1. Identificação de passivos ambientais

199. Um passivo ambiental deve ser reconhecido quando existe a obrigação por parte da arrendatária de incorrer em custos relativos à promoção de ações de recuperação, restauração, encerramento ou remoção. Após ter ciência do passivo, este deve ser declarado ao órgão para que possam ser realizadas as ações necessárias.

200. A avaliação dos potenciais passivos ambientais foi resultado da análise documental e informações obtidas por meio de vistoria técnica na área de interesse.

201. De forma a padronizar a classificação da área no que tange a passivos ambientais relativos a áreas contaminadas, foram consideradas as premissas apresentadas na Decisão de Diretoria da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB) 103/2007/C/E de 2007. Deve ser observado que a mesma está em consonância com a Resolução do CONAMA nº 420/2009, Norma ABNT NBR 15515-1/2007: Passivo ambiental em solo e água subterrânea – Parte 1: Avaliação Preliminar e a norma norte americana *ASTM E 1527-05 Environmental Site Assessments: Phase I Environmental Site Assessment Process*.

202. Diante das informações coletadas e após vistoria a campo, verificou-se que a área de interesse não apresentou indícios de contaminação ou passivos ambientes detectados.

XX.2. Prazo para identificação de passivos não conhecidos

203. Diante do cenário apresentado, estabeleceu-se um prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias, contados da data de assunção à área, para que o futuro arrendatário identifique os Passivos Ambientais não conhecidos e existentes até a data de celebração do contrato de arrendamento. Esses deverão de responsabilidade do Poder Concedente para fins de eventual reequilíbrio contratual, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental em relação ao passivo não conhecido.

XXI. DA OBTENÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA AMBIENTAL

204. Cabe ressaltar que o relatório ambiental aborda de maneira conceitual as principais práticas adotadas pelos órgãos ambientais estaduais e federal, de forma a indicar a provável condução do processo de licenciamento ambiental das áreas a serem arrendadas. Em todos os casos, deverá ser avaliado e considerado como documento oficial, balizador do processo de licenciamento e estudos que deverão ser realizados, o Termo de Referência (TR) ou Parecer Técnico emitido pelo órgão ambiental competente. O relatório ambiental fornecerá informações acerca dos documentos, projetos e estudos ambientais, necessários ao início ou prosseguimento do processo de licenciamento correspondente à licença a ser requerida.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

205. Neste contexto, cabe destacar a Lei n. 12.815/2013, que estabelece em seu Art.14, item III, que:

*“Art. 14. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de:
I - consulta à autoridade aduaneira;
II - consulta ao respectivo Poder Público municipal; e
III - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.”*

206. O Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013 que regulamenta o disposto na Lei nº 12.815/2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias; em seu CAPÍTULO II, Seção I, Art. 7º estabelece que:

“Definido o objeto da licitação, a Antaq deverá adotar as providências previstas no art. 14 da Lei no 12.815, de 2013”.

207. Portanto, a referida Agência será responsável por encaminhar o pedido de Termo de Referência para o órgão ambiental. O Termo de Referência ou Parecer Técnico será emitido com base no preenchimento de Ficha de Abertura do Processo (FAP), no caso dos licenciamentos conduzidos pelo Ibama, ou por meio de formulários específicos disponibilizados nos órgãos estaduais, devendo o relatório ambiental ser analisado pelos técnicos do órgão ambiental competente e, posteriormente, emitido um parecer informando como deverá prosseguir o processo de licenciamento da área.

XXII. DO ENVIO AO TCU DAS COMUNICAÇÕES DIRIGIDAS ÀS EMPRESAS

208. Considerando as competências da Portos do Paraná, pelos termos do Convênio de Delegação de Competências nº 001/2019 e da Comissão de Licitação de Áreas Portuárias - CLAP constituída pela Portaria nº 258/2021-APPA, todas as comunicações dirigidas às empresas, por padrão, serão feitas pela APPA.

XXIII. CONCLUSÃO

209. Ante ao exposto, constata-se que a modelagem do terminal **PAR32** foi concebida conforme um conjunto de diretrizes orientadas por políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do setor portuário, com foco na atração de investimentos e melhorias nos portos e terminais portuários brasileiros, levando-se em consideração as características locais, principalmente.

210. Todos os aspectos legais foram rigorosamente observados, tendo havido acompanhamento por parte do TCU que manifestou-se de forma definitiva através através do **Acórdão nº 2785/2021-Plenário**, de 24 de novembro de 2021, processo nº TC 012..474/2021-5, disponível em: <https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/#/redireciona/acordao-completo/%22ACORDAO-COMPLETO-2520417%22>.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

211. Dessa forma, sugerimos ao Diretor Presidente da Portos do Paraná que, em caso de concordância com as diretrizes expostas neste Ato Justificatório e com o EVTEA PAR32 versão “rev. 02”, promova a abertura procedimento licitatório.
212. À consideração superior.

Em, 17 de janeiro de 2022.

(assinado eletronicamente)

Bruna Pereira Veiga Nicolau

Coordenadora de Modelagem em Arrendamentos
Gerência de Arrendamentos – Portos do Paraná

- [1] MARTINS, Marcio Sampaio Mesquita. A implementação de políticas públicas por meio das agências reguladoras. Jus Navigandi, Teresina, ano 16, n. 2761, 22 jan. 2011.
- [2] De acordo com o fechamento do levantamento em fevereiro de 2013.
- [3] FILHO, Marçal Justen (2003). *Teoria Geral das Concessões de Serviço Público*. São Paulo: Dialética, p. 252.



ePROTOCOLO



Documento: **PAR32ATOJUSTIFICATORIO0022022GARRAcordaoTCU.pdf**.

Assinatura Avançada realizada por: **Bruna Pereira Veiga Nicolau** em 17/01/2022 15:06.

Inserido ao protocolo **16.646.574-5** por: **Bruna Pereira Veiga Nicolau** em: 17/01/2022 14:52.



Documento assinado nos termos do Art. 38 do Decreto Estadual nº 7304/2021.

A autenticidade deste documento pode ser validada no endereço:
<https://www.eprotocolo.pr.gov.br/spiweb/validarAssinatura> com o código:
38d757b66cd859ad135644bdac48841a.