



Empresa de Planejamento e Logística S.A.

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

NOTA TÉCNICA Nº 3/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL

Brasília, 03 de março de 2021.

PROCESSO Nº 50840.100360/2021-20

INTERESSADO: DIRETORIA DE PLANEJAMENTO

1. ASSUNTO

1.1. Elaboração de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental referentes à área portuária localizada dentro da poligonal do Complexo Portuário de Santos, denominada área **STS11** no âmbito do planejamento setorial.

2. REFERÊNCIAS

2.1. Ofício nº 144/2019/SNPTA/SNPTA, de 22 de outubro 2019.

3. DESTINATÁRIO

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

4. INTRODUÇÃO

4.1. A presente Nota Técnica Conjunta tem por objetivo descrever o processo de análise e atualização do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental da área denominada **STS11**, localizada dentro da poligonal do Complexo Portuário de Santos, destinada à movimentação e armazenagem de Granéis Sólidos Vegetais.

4.2. A Empresa de Planejamento e Logística S/A - EPL foi instada por meio do Ofício nº 144/2019/SNPTA/SNPTA, de 22 de outubro de 2019, a realizar a preparação do estudo do terminal portuário **STS11**.

4.3. De maneira geral, o processo de elaboração e atualização de estudos consiste na análise das informações e premissas originalmente adotadas, em especial as seguintes verificações:

- Revisão e atualização da situação jurídica e contratual das áreas/instalações a serem licitadas, incorporando o resultado das discussões dos outros processos de áreas já licitadas pelo Governo Federal;
- Revisão e atualização da situação atual da área, tais como: dimensão da área, layout, tipo de carga, acessos, inventário de bens existentes, operação etc.;
- Revisão e atualização das premissas operacionais do estudo, tais como: demanda, preços, custos, investimentos, capacidade, taxa de câmbio, impostos, valor de arrendamento, licenciamento ambiental etc.;
- Avaliação de ativos existentes e situação locacional da área;
- Incorporação de determinações/contribuições de órgãos intervenientes, tais como Tribunal de Contas da União - TCU, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, ocorridas em rodadas anteriores de leilões portuários;
- Incorporação de normas/regras supervenientes à elaboração original dos estudos.

4.4. Foram adotados os regramentos e normativos que estabelecem diretrizes para a elaboração de projetos de arrendamentos portuários, bem como os principais instrumentos de planejamento setorial do governo, em especial:

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 Santos (2019);	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ do Porto de Santos (2020).	Planejamento setorial
Regulamento de Exploração Portuária-REP (2014)	Planejamento setorial
Comex Stat - Ministério da Economia (2019)	Planejamento setorial

Tabela 1 - Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas em Portos Organizados.

Fonte: Elaboração Própria.

4.5. Convém ressaltar que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA de áreas portuárias possuem nível de detalhamento conceitual, servindo como indicativo para a exploração futura da área no que se refere à solução de engenharia.

4.6. As exigências nos contratos portuários são pautadas em *performance*, exigindo-se, de acordo com a caracterização do projeto, métricas de desempenho em termos de produtividade operacional e disponibilidade de capacidade.

4.7. Dessa forma, o projeto que será efetivamente implantado após a licitação, é definido pelo licitante vencedor, aprovado preliminarmente pelo Poder Concedente por meio do PBI - Plano Básico de Implantação, e, posteriormente, deve conter aprovação da Autoridade Portuária previamente à execução das obras.

4.8. A responsabilidade pelo projeto efetivo, portanto, caberá ao futuro licitante vencedor, quando serão exigidos o projeto executivo da obra e a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica - ART do engenheiro responsável.

4.9. Partindo dessa premissa, o objetivo do presente estudo de viabilidade é definir a partir de uma solução de engenharia conceitual 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.

## 5. CONTEXTUALIZAÇÃO

5.1. Em um contexto histórico recente, o TCU realizou processo de acompanhamento e análise dos estudos de viabilidade e minutas de editais e contratos referentes ao Bloco 1 do Programa de Arrendamentos Portuários – PAP do Governo Federal. Os referidos estudos e minutas foram encaminhados para análise em outubro de 2013, tendo sido realizados os seguintes procedimentos de acompanhamento:

- 15/10/2013 – Autuado no TCU, o Processo TC 029.083/2013-3, para análise dos editais de licitação referentes ao Bloco 1 do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal (Santos, Belém, Santarém, Vila do Conde e terminais de Outeiro e Miramar).
- 11/12/2013 – Exarado o Acórdão nº 3.661/2013/TCU-Plenário, que condicionou a publicação dos editais de licitação à adoção de 19 providências:
- 30/12/2013 – Apresentado pela Advocacia-Geral da União – AGU o Pedido de Reexame em face do Acórdão nº 3.661/2013/TCU-Plenário, reconhecendo a contribuição do acórdão para o aprimoramento dos procedimentos licitatórios, mas fazendo ressalvas sobre um de seus itens (9.1) e quatro de seus subitens: (9.1.13; 9.1.14; 9.1.15 e 9.1.17), agrupados em três temas: condicionamento de que todas as providências sejam atendidas para que se publiquem os editais de licitação; necessidade de utilização dos estudos da USP para definição das tarifas utilizadas nos estudos; e imposição de tarifas-teto para todos os terminais do programa.
- 24/1/2014 – Protocolado no TCU documento atestando o atendimento de 15 das 19 providências indicadas nos subitens do Acórdão nº 3.661/2013.
- 25/2/2014 – Autuado no TCU o Processo nº 004.440/2014-5 (atualmente apensado ao processo principal 029.083/2013-3), para monitoramento das condicionantes estabelecidas no Acórdão nº 3.661/2013.
- 11/6/2014 – Exarado, no Processo nº 004.440/2014-5, o Acórdão nº 1.555/2014/TCU-Plenário, atestando o cumprimento de 15 das 19 condicionantes:
- Na sequência, o Deputado Federal Augusto Rodrigues Coutinho de Melo opôs Embargos de Declaração, alegando supostas omissões e contradições no Acórdão nº 1.555/2014, que havia atestado o cumprimento de 15 das 19 condicionantes. O embargante alegou, em suma, que: (i) cabe ao Poder Legislativo monitorar os gastos públicos, com o auxílio do TCU; (ii) na condição de autor de representação autuada sob o nº TC 012.687/2013-8 (que questiona a legalidade da Portaria nº 38/2013, da SEP/PR), o referido deputado dispõe de legitimidade para defender os interesses da Nação; e (iii) que os fatos apontados na referida representação guardam sintonia com o objeto do processo TC 004.440/2014-5.
- 18/7/2014 – Conhecimento via despacho do TCU, dos Embargos de Declaração opostos pelo Deputado Federal Augusto Rodrigues Coutinho de Melo.
- 25/7/2014 – Interposto pela AGU, agravo em face do despacho anterior, alegando ilegitimidade do embargante, sob o fundamento de que o parlamentar não seria parte nem terceiro interessado no processo em questão.
- 12/11/2014 – Proferido pelo TCU o Acórdão nº 3.143/2014/TCU-Plenário, negando provimento ao Agravo interposto pela AGU.
- 11/3/2015 – Pedido de vistas ao Processo nº 029.083/2013-3, pelo Ministro Vital do Rêgo, em Sessão Ordinária do Plenário do TCU.
- 15/4/2015 – Proferido pelo TCU o Acórdão nº 828/2015/TCU-Plenário, negando provimento aos Embargos de Declaração opostos pelo Deputado Federal Augusto Rodrigues Coutinho de Melo.
- 6/5/2015 – Proferido pelo TCU o Acórdão nº 1.077/2015/TCU-Plenário, autorizando as licitações do Bloco 1 do PAP.
- 31/7/2015 – Solicitados pela SeinfraHidroferrovias do TCU à SEP/PR, esclarecimentos sobre os estudos referentes ao Bloco 1, Fase 1 (áreas prioritárias) do PAP.
- 11/8/2015 – Enviados pela SEP/PR ao TCU, os esclarecimentos em relação a todos os questionamentos levantados.
- 30/9/2015 – Proferido, pelo o Acórdão nº 2.413/2015/TCU-Plenário, atestando que não foram detectadas irregularidades ou impropriedades que desaconselhassem o regular prosseguimento do processo licitatório do Bloco 1, Fase 1, do PAP, tendo determinado o seguinte:
- 23/11/2016 – Publicação do Acórdão nº 2.990/2016/TCU-Plenário, dando autorização à instauração do procedimento licitatório do Leilão n. 01/2017-ANTAQ, referente ao Terminal de Trigo do Rio de Janeiro;
- 29/11/2017 – Publicação do Acórdão nº 2.666/2017/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame de áreas não afeta às operações portuárias destinadas à movimentação de GLP (Gás liquefeito de Petróleo) em Belém/PA, áreas BEL05, BEL06 e MIR01;
- 24/01/2018 – Publicação do Acórdão nº 122/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame do terminal portuário destinado à movimentação de veículos do porto de Paranaguá/PR, denominado PAR12 no âmbito do planejamento setorial.
- 24/01/2018 – Publicação do Acórdão nº 123/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação dos certames dos terminais portuários destinados à movimentação de carga geral, prioritariamente papel e celulose, localizados nos portos de Itaquí/MA e Paranaguá/PR, denominados IQI18 e PAR01, respectivamente, no âmbito do planejamento setorial.
- 24/01/2018 – Publicação do Acórdão nº 124/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame do terminal voltado à movimentação e armazenagem de cavacos de madeira a granel para exportação no Porto de Santana/AP denominado MCP01 no âmbito do planejamento setorial;
- 26/09/2018 – Publicação do Acórdão nº 2.261/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame do terminal portuário destinado à movimentação de granéis líquidos combustíveis do porto de Vitória/ES, denominado VIX30 no âmbito do planejamento setorial.
- 24/10/2018 – Publicação do Acórdão nº 2.436/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de granéis líquidos combustíveis do porto de Cabedelo/PB, denominados AI-01, AE-10 e AE-11 no âmbito do planejamento setorial.
- 28/11/2018 – Publicação do Acórdão nº 2.732/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de granéis líquidos combustíveis do Complexo Portuário Belém/Vila do Conde, denominados BEL02A, BEL02B, BEL04, BEL08, BEL09 e VDC12 no âmbito do planejamento setorial.
- 13/03/2019 – Publicação do Acórdão nº 490/2019/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de granéis líquidos combustíveis do Complexo Portuário de Santos-SP, denominado STS13A no âmbito do planejamento setorial.
- 19/02/2020 – Publicação do Acórdão nº 352/2020/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de granéis líquidos combustíveis do Complexo Portuário de Itaquí-MA, denominados IQI03, IQI11, IQI12 e IQI13 no âmbito do planejamento setorial.
- 01/04/2020 – Publicação do Acórdão nº 736/2020/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de carga geral especialmente celulose no Complexo Portuário de Santos-SP, denominados STS14 e STS14A no âmbito do planejamento setorial.
- 05/08/2020 – Publicação do Acórdão nº 2020/2020/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de granel sólido mineral e vegetal no Complexo Portuário de Aratu-BA, denominados ATU12 e ATU18 no âmbito do planejamento setorial.
- 13/08/2020 – Publicação do Acórdão nº 2116/2020 – TCU-Plenário, deliberando pela ausência de inconsistência que obste o regular prosseguimento do processo concessório do terminal portuário denominado MAC10, localizado no Porto de Maceió-AL.
- 21/10/2020 – Publicação do Acórdão nº 2795/2020 – TCU-Plenário, arquivando o processo de análise do terminal portuário denominado PEL01, localizado no Porto de Pelotas-RS, sem a necessidade de manifestação prévia da corte de contas.
- 02/12/2020 – Publicação do Acórdão nº 3263/2020 – TCU-Plenário, arquivando o processo de análise dos terminais portuários denominados IQI03, IQI11, IQI12, IQI13, localizados no Porto de Itaquí-MA, sem a necessidade de manifestação prévia da corte de contas.
- 08/12/2020 – Publicação do Acórdão nº 4058/2020 – TCU-Plenário, arquivando o processo de análise do terminal portuário denominado MCP02, localizado no Porto de Santana-AP, sem a necessidade de manifestação prévia da corte de contas.

5.2. As indicações de aperfeiçoamentos/correções sugeridas pelo TCU ao longo das discussões anteriores no âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários, acima mencionadas, foram assumidas no presente estudo, como se notará ao longo da nota técnica.

## 6. O ESTUDO

6.1. O estudo foi atualizado pela Empresa de Planejamento e Logística-EPL, conforme determinação do Ofício nº 144/2019/SNPTA/SNPTA, de 22 de outubro

- de 2019.
- 6.2. Nos dias 04,05 e 06 de novembro de 2020, foi realizada visita técnica ao terminal em questão pela equipe técnica da Empresa de Planejamento e Logística - EPL.
- 6.3. Inicialmente, em observância às recomendações e determinações do Tribunal de Contas da União – TCU adotou-se a estrutura organizacional dos demais estudos do Governo Federal, que tem por objetivo possibilitar que os licitantes venham a ter informações mais completas sobre o projeto, facilitando a tomada de decisão e dando mais transparência ao processo.
- 6.4. Neste sentido, a seguir, apresenta-se a estrutura do EVTEA.
- Seção A – Apresentação;
  - Seção B – Estudo de Mercado;
  - Seção C – Engenharia;
  - Seção D – Operacional;
  - Seção E – Financeiro;
  - Seção F – Ambiental.
- 6.5. A seguir, discorre-se sobre as análises e atualizações realizadas em cada seção do estudo.

#### *Seção A – Apresentação*

- 6.6. A “Seção A – Apresentação” disponibiliza informações obrigatórias sobre o EVTEA, em atendimento à norma que regulamenta a elaboração e estudos de viabilidade de arrendamentos do setor portuário– Resolução nº 3.220-ANTAQ/2014, podendo-se citar:
- Justificativa para o projeto;
  - Data-base do estudo;
  - Responsabilidade técnica sobre a elaboração e atualização do estudo;
  - Padrão normativo do estudo;
  - Descrição do Porto; e
  - Descrição da Área.
- 6.7. Nessa seção, foi realizada uma descrição da atual classificação da área **STS11** no âmbito do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), além da apresentação das condições atuais do porto, tal como descrito no Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019). Também foi indicada a localização exata da área a ser arrendada, seu perímetro e dimensão.
- 6.8. Em síntese, são abordadas informações gerais do estudo, incluindo aquelas relacionadas à atualização do estudo e às novas exigências normativas em razão da Resolução nº 3.220-ANTAQ/2014.

#### *Seção B – Estudo de Mercado*

- 6.9. A análise de demanda por movimentação portuária no terminal de granel sólido vegetal, na área **STS11** tem por objetivo verificar a viabilidade econômica do empreendimento, orientando o dimensionamento e o porte do projeto. Essa análise é realizada a partir da avaliação do mercado e tem como resultado projeções de demanda em nível macro e micro.
- 6.10. Segundo os dados apresentados pela Autoridade Portuária de Santos, em 2020, o Complexo Portuário de Santos movimentou 64,19 milhões de toneladas de graneis sólidos vegetais e, em 2019, 54,94 milhões de toneladas, sendo que o açúcar representou 32,61% do total movimentado em 2020, 32,87% referente à movimentação de soja, 22,57% de milho, 10,47% de farelo de soja e 1,65 de trigo.
- 6.11. Para a área de arrendamento **STS11** define-se como demanda mais relevante de graneis sólidos vegetais de exportação. O principal sentido de movimentação é o embarque na navegação de longo curso, tendo em vista que os volumes exportados de soja, farelo de soja, milho e açúcar representaram 98,35% do total movimentado em 2020 e 97,86% em 2019. O trigo opera no sentido desembarque na navegação de longo curso.
- 6.12. Para estimar a demanda macro potencial relativa à área de arrendamento **STS11**, serviram de base à projeção da demanda os seguintes estudos:
- Plano Nacional de Logística Portuária – PNL (2019), atualização da projeção de demanda e carregamento da malha (Ano Base de 2018);
  - Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019);
  - Projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA;
  - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZ - 2020); e
  - Estimativas de Produção para as safras de Grãos e Açúcar - CONAB
- 6.13. Com base nos dados do Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019), nas Projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA e nas Projeções sobre a produção de Grãos, especialmente soja, farelo de soja, milho e a de Açúcar realizada pela Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB), com as quais são extraídas as projeções de demanda macro, com início no ano de 2023 até o ano de 2047. Posteriormente, a demanda macro identificada será segregada entre os participantes de mercado de forma a calcular a demanda micro para o terminal **STS11**.
- 6.14. Contudo, as projeções do Plano Mestre de Santos (2019) utilizam como base as informações relativas às movimentações de 2017. Nesse sentido, a demanda macro foi atualizada com base na metodologia desenvolvida para cada um dos graneis sólidos vegetais.

#### *Grãos de Soja*

- 6.15. Estima-se que a produção de soja crescerá em torno de 2,66% a.a. até 2030 considerando o cenário tendencial, 4,44% a.a. no cenário otimista e 0,55% no cenário pessimista, conforme as Projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA. Essas taxas de crescimento serão adotadas para a projeção da produção nacional de soja no período entre 2021 a 2030. Para o período entre 2031 a 2047, consideram-se as projeções do Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019) nos diversos cenários.
- 6.16. Para estimar a demanda macro de exportação de soja no Complexo Portuário de Santos consideram-se os seguintes parâmetros de análise.
- Projeção da produção de soja entre 2021 a 2047, por unidade da federação na área de influência do Complexo Portuário de Santos, com base nas projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA e nas projeções do Plano

Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019);

- Aplicação da participação média das exportações de soja entre 2017 a 2020 sobre a projeção da produção futura de soja entre 2021 a 2047;
- Participação média das exportações de soja entre 2017 a 2020, por unidade da federação, na área de influência do Complexo Portuário de Santos.

6.17. Para estimar o volume de exportação de soja que poderá ser capturado pelo Complexo Portuário de Santos, considerou-se como parâmetro a média dos volumes exportados de soja em Santos entre 2017 a 2020 de cada unidade da federação, tendo em vista a área de influência do Complexo Portuário de Santos.

6.18. A projeção da demanda macro de exportação de soja para o Complexo Portuário de Santos entre 2021 a 2047 considera a participação média das exportações brasileiras de soja aplicada sobre a produção das unidades da federação na área de influência do Complexo, bem como a participação média das exportações de soja por unidade da federação.

#### ***Farelo de Soja***

6.19. Com relação ao farelo de soja adotam-se os mesmos critérios utilizados para estimar a demanda macro de exportação de soja no Complexo Portuário de Santos. Consideram-se os seguintes parâmetros de análise.

- Projeção da produção de soja entre 2021 a 2047, por unidade da federação na área de influência do Complexo Portuário de Santos, com base nas projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA e nas projeções do Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019);
- Aplicação da participação média das exportações de farelo de soja entre 2017 a 2020 sobre a projeção da produção futura de soja entre 2021 a 2047;
- Participação média das exportações de farelo de soja entre 2017 a 2020, por unidade da federação, na área de influência do Complexo Portuário de Santos.

6.20. Para estimar o volume de exportação de farelo de soja que poderá ser capturado pelo Complexo Portuário de Santos, considerou-se como parâmetro a média dos volumes exportados de farelo de soja em Santos entre 2017 a 2020 de cada unidade da federação, tendo em vista a área de influência do Complexo Portuário de Santos.

6.21. A projeção da demanda macro de exportação de farelo de soja para o Complexo Portuário de Santos entre 2021 a 2047 considera a participação da exportação total em relação à produção de cada unidade, bem como a exportação de farelo de soja que será capturada pelo Complexo Portuário de Santos.

#### ***Milho***

6.22. A Companhia Nacional de Abastecimento – Conab estima a safra 2020/21 de milho em 105,4 milhões de toneladas, ou seja, aumento de 2,9% em relação a safra 2019/20.

6.23. Estima-se que a produção de milho crescerá em torno de 1,94% a.a. até 2030 considerando o cenário tendencial, 3,95% a.a. no cenário otimista e -0,51% no cenário pessimista, conforme as Projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA. Essas taxas de crescimento serão adotadas para a projeção da produção nacional de milho no período contratual entre 2021 a 2030. Para o período entre 2031 a 2047, consideram-se as projeções do Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019) nos diversos cenários.

6.24. Para estimar a demanda macro de exportação de milho no Complexo Portuário de Santos consideram-se os seguintes parâmetros de análise.

- Projeção da safra de milho entre 2021 a 2047, por unidade da federação na área de influência do Complexo Portuário de Santos, com base nas projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA e nas projeções do Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019);
- Aplicação da participação das exportações de milho por unidade da federação em relação à produção entre 2017 a 2020 sobre a projeção da produção futura de milho entre 2021 a 2047;
- Participação média das exportações de milho entre 2017 a 2020, por unidade da federação, na área de influência do Complexo Portuário de Santos.

6.25. A projeção da demanda macro de exportação de milho para o Complexo Portuário de Santos entre 2021 a 2047 considera a participação das exportações totais de milho de cada unidade da federação, bem como a exportação de milho que será capturada pelo Complexo Portuário de Santos.

#### ***Açúcar***

6.26. Conforme a previsão da Companhia Nacional de Abastecimento, para o exercício 2020/21, o açúcar deverá atingir uma produção de 41,8 milhões de toneladas, representando incremento de 40,4% em relação à safra 2019/20. A região Centro Sul é a principal região produtora de açúcar do país com participação de 92,35% da produção nacional, sendo que São Paulo tem participação relevante de 63,1%.

6.27. Estima-se que a produção de açúcar crescerá em torno de 2,9% a.a. até 2030 considerando o cenário tendencial, 6,2% a.a. no cenário otimista e -1,8% no cenário pessimista, conforme as Projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA. Essas taxas de crescimento serão adotadas para a projeção da produção nacional de açúcar no período contratual entre 2023 a 2030. Para o período entre 2031 a 2047, consideram-se as projeções do Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019) nos diversos cenários.

6.28. Para estimar a demanda macro de exportação de açúcar no Complexo Portuário de Santos consideram-se os seguintes parâmetros de análise.

- Projeção da safra de açúcar entre 2021 a 2047, por unidade da federação na área de influência do Complexo Portuário de Santos, com base nas projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA e nas projeções do Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019);
- Aplicação da participação das exportações de açúcar em relação à produção entre 2017 a 2020 sobre a projeção da produção futura de açúcar entre 2021 a 2047;
- Aplicação da participação média das exportações de açúcar do Complexo Portuário de Santos entre 2017 a 2020 em relação às exportações totais de açúcar.

6.29. Portanto, a projeção da demanda macro de exportação de açúcar para o Complexo Portuário de Santos entre 2021 a 2047, considera a participação das exportações totais de açúcar, bem como a participação média das exportações de açúcar do Complexo Portuário de Santos entre 2017 a 2020, que será aplicada sobre as projeções futuras entre 2021 a 2047.

#### ***Demanda Micro***

6.30. Para a análise do potencial de atração de cargas para o terminal **STS11**, foram feitas análises dinâmicas da demanda de todas as cargas de granel sólido vegetal, considerando-se a capacidade instalada no Complexo. Para as análises, foram utilizadas informações tanto do Plano Mestre quanto das extraídas da visita técnica realizada.

6.31. Para estimar a demanda micro faz-se necessário identificar as capacidades instaladas e planejadas e o giro médio de estoque. Consideram-se em termos de capacidades as infraestruturas de armazenagem, berços de atracação e expedição. Assim, foram definidas as seguintes informações e premissas para cada carga a ser movimentada no terminal **STS11**:

- Estimativa de giro médio de estoque;
- Capacidades estáticas estimadas das instalações futuras; e
- Capacidades estáticas das instalações em operação.

6.32. No tocante à definição de giro médio de estoque consideraram-se as movimentações históricas por terminal referente aos anos de 2019 a 2020. Considerando a amplitude de giro de estoque entre os terminais de granéis sólidos vegetais no Complexo Portuário de Santos, aplica-se o tratamento estatístico na amostra coletada.

6.33. Após o tratamento dos dados, identifica-se a média normal geral histórica de giro de estoque das instalações que compõem o Complexo Portuário de Santos, definida em 24,37 giros anuais, aplicou-se um coeficiente de aumento de eficiência para os próximos 25 anos, equivalente a 25% em relação à média normal histórica, correspondendo a 30,46 giros anuais na média do complexo.

6.34. Para definição do dimensionamento do terminal **STS11** realizou-se uma análise de compatibilização entre a demanda total prevista para o Complexo Portuário de Santos e a capacidade de movimentação portuária necessária para atendimento da demanda projetada.

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

- Manutenção das capacidades instaladas nas áreas em operação no Complexo Portuário de Santos;
- Operação no ano de 2025, com capacidade estática de armazenagem de 90.000 m<sup>2</sup> e capacidade dinâmica de 3.150.000 toneladas;
- Inclusão de capacidades planejadas (armazenagem e berço) de acordo com cada cronograma de ampliação, vide Seção C – Engenharia;
- Atendimento à demanda no cenário tendencial do Complexo Portuário de Santos até o horizonte contratual projetado para o ano de 2047, acrescido de um coeficiente de segurança operacional que visa garantir capacidade disponível para cobrir variações mensais de movimentação, definido em 10% da demanda macro;
- O dimensionamento da demanda macro de granéis sólidos vegetais, no cenário tendencial para o Complexo Portuário de Santos, que ocorre no ano de 2047, no montante de 99.162.986 toneladas, conforme tabela a seguir;
- Instalação do terminal **STS11**, com capacidade dinâmica limitada a 15.600.000 toneladas, tendo em vista as restrições na capacidade aquaviária, vide Seção C - Engenharia;
- Implantação do projeto, para o qual se considera prazo total de 25 anos com celebração de contrato no ano de 2023 e três (3) anos para obras, regularizações das licenças, autorizações e implantação das capacidades de armazenagem.

6.36. Para definir a atracação de cargas ano a ano, é necessária a assunção de premissa relativa ao prazo de implantação do projeto, para o qual se considera prazo total de 25 anos com celebração de contrato no ano de 2023, e três (3) anos de obras em razão das condições atuais da área, bem como a utilização da capacidade de armazenagem existente de 90.000 m<sup>2</sup> a partir 2025. Dessa forma, estima-se o início das operações em 2025.

6.37. Estima-se que a evolução da captura de mercado (*ramp up*) ocorra em três (3) anos após a entrada em operação da capacidade estática dimensionada para o terminal. A estimativa de três (3) anos considera o déficit de capacidade identificado para o complexo, que deve facilitar a atracação de cargas de forma célere.

#### ***Cálculo da Movimentação Mínima Exigida (MME)***

6.38. O indicador de quantidade de carga movimentada por meio aquaviário, denominado Movimentação Mínima Exigida – MME tem por objetivo criar mecanismos de compartilhamento de risco entre o Poder Concedente e o arrendatário, utilizando-se de métrica pré-definida.

6.39. A métrica de movimentação aquaviária traz consigo premissas de capacidade estática e giro de estoque, sintetizando esses elementos em único indicador, facilmente mensurado.

6.40. Para definição da MME a ser aplicada na área de arrendamento **STS11**, utilizou-se a movimentação histórica observada na exportação de granéis sólidos vegetais no sistema ComexStats do ano de 2000 a 2020 no Complexo Portuário de Santos.

6.41. A partir desses dados calcula-se uma banda de variação, denominada fator  $\alpha$  (alpha), conforme metodologia abaixo:

- Passo 1: Calcular o desvio padrão do universo amostral no período analisado;
- Passo 2: Calcular a média aritmética simples dos valores de todo o universo amostral no período analisado;
- Passo 3: Calcular o percentual do desvio padrão do “passo 1” em relação à média do “passo 2”;
- Passo 4: Aplicar o percentual do “passo 3” sobre cenário tendencial (base), como redutor. Isto definirá a série de MME para o contrato.

6.42. No caso do arrendamento **STS11**, o  $\alpha$  foi baseado no histórico de movimentação anual nacional de soja, farelo de soja, milho e açúcar, considerando as participações de cada produto no Complexo de Portuário de Santos.

6.43. Para a área de arrendamento **STS11**, chega-se à banda de variação  $\alpha$  (*alpha*) ponderada no valor de **44,57%** para granéis sólidos vegetais.

#### ***Estimativa de Preço***

6.44. As estimativas de preço para o terminal de granéis sólidos vegetais têm por objetivo remunerar as atividades realizadas nos terminais, tais como recebimento, armazenagem e expedição dos produtos.

6.45. A definição de preços para remuneração das atividades no âmbito dos estudos de viabilidade possui caráter referencial, utilizado exclusivamente para precificar o valor do empreendimento e a abertura de licitação. Portanto, vale destacar que o estabelecimento do nível de preços que será efetivamente praticado ao longo do horizonte contratual será definido livremente pelo vencedor da licitação, observada as regras de concorrência e abusividade de preços.

6.46. Para a cobrança do terminal em questão definiu-se uma remuneração básica que engloba todos os serviços que possam ser solicitados pelo usuário.

6.47. Para estimar a receita média unitária do terminal procedeu-se o levantamento em sítios eletrônicos dos preços praticados pelos terminais aquaviários das cargas objeto do **STS11**. Os resultados das pesquisas dos preços, bem como as receitas médias unitárias, podem ser encontrados na Seção B do Estudo.

### ***Seção C – Engenharia***

6.48. A Seção C – Engenharia buscou verificar a necessidade de investimentos na área do arrendamento, bem como dimensionar adequadamente as capacidades dos diversos sistemas que compõem o terminal.

6.49. Cabe destacar que o layout final do terminal **STS11**, o dimensionamento das estruturas e medidas de segurança são prerrogativas do vencedor do leilão, observadas as condicionantes contratuais e editalícias.

6.50. A área **STS11** constitui-se como uma área para instalação portuária, caracterizada como *brownfield* (previamente ocupada por estruturas permanentes), destinada à implantação de empreendimento para movimentação, armazenagem e distribuição de granéis sólidos vegetais, localizada no Complexo Portuário de Santos, com área total de **87.934 m<sup>2</sup>**.

6.51. A futura área **STS11** é ocupada atualmente por diversos contratos de arrendamento, que se encontram em término contratual, em situação precária de exploração e/ou que tiveram o perfil de carga reposicionada no zoneamento do Porto de Santos. O único trecho que terá mantida a vocação será o atualmente explorado pelo contrato do “Armazém 12A”<sup>[1]</sup>, parte integrante do **STS11**, com vigência até o ano de 2024, por isso foi previsto **regra de transição em duas etapas** que antecedem a situação definitiva desse futuro arrendamento. As demais áreas que integram o **STS11** atualmente estão vocacionadas para perfis de carga distintos, por isso serão em sua maioria objeto de intervenções voltadas a reconfiguração das estruturas de armazenagem, recepção e expedição das cargas.

6.52. Para a **primeira etapa de transição**, dois primeiros anos do contrato, o futuro arrendatário **STS11** receberá área inicial de **61.976 m<sup>2</sup>**, na **segunda etapa de transição**, terceiro ano de contrato, receberá a área complementar de 25.958 m<sup>2</sup>, até então operada pelo terminal Armazém 12A, de forma a obter sua área de arrendamento definitiva de **87.934 m<sup>2</sup>**.

6.53. O detalhamento da regra de transição está especificado na Seção C, caderno de engenharia, contendo delimitação das áreas e descrição da capacidade estática existente e projetada.

6.54. Tendo como referência a expansão no porte do navio de projeto referencial para as operações previstas, navios graneleiros de até 80.000 TPB, foram redimensionados os berços existentes "ARM 12-A", "ARM 13/14" e "ARM 15", com extensão total de 629 metros, e avaliada a eventual possibilidade de expansão do cais. Contudo, dada as limitações impostas pelo canal de acesso à montante e a passagem entre os cabeços 181 e 182 para passagem de catraias de passageiros à jusante, não se vislumbrou condições seguras para resguardar a continuidade de três berços operacionais com embarcações desse porte. Dessa forma, a limitação de capacidade do terminal se dará pela capacidade ofertada no sistema aquaviário por dois berços de atracação, conforme detalhado na Seção C do Estudo.

6.55. Com base no porte final projetado para o terminal **STS11**, foram estabelecidas as intervenções e investimentos a serem realizados pelo futuro arrendatário, conforme Seção E, Financeiros – Investimentos Previstos, no valor total de **R\$ 541 milhões (data-base outubro/2020)**.

6.56. Os **ativos existentes** foram relacionados levando em consideração subsídios fornecidos pela Autoridade Portuária. Ante o exposto, foram estabelecidos os valores dos ativos, conforme Seção E, Financeiros – Ativos Existentes, no valor total de **R\$ 366 milhões (data-base outubro/2020)**.

6.57. Segundo a metodologia exposta, procedeu-se ao dimensionamento da área e das estruturas operacionais necessárias à operação do Terminal, cuja metodologia está demonstrada no próprio estudo (Seção C – Engenharia).

6.58. O dimensionamento do terminal teve como premissa atender a demanda projetada para 25 anos de contrato, com suas respectivas capacidades. Para maiores detalhes, consultar Seção B – Estudos de Mercado.

6.59. As intervenções relacionadas ao CAPEX têm como ponto de partida realizar investimentos para o desenvolvimento do Terminal, adequações necessárias, instalação de novos equipamentos e serviços de infraestrutura da área de arrendamento, tendo como referência melhores práticas de armazenagem, movimentação e embarque observadas e/ou projetadas em terminais congêneres.

6.60. Destaca-se que a efetiva solução de engenharia caberá ao futuro arrendatário, com base nas capacidades e níveis de serviço projetados e nas demais obrigações de edital e contrato.

#### **Custos Unitários**

6.61. Os custos unitários foram referenciados em dados oficiais do governo, a saber, no Sistema de Custos Portuários (SICPORT) da ANTAQ, SINAPI, SICRO, composições de custos EPL, pesquisas de mercado e subsídios da Autoridade Portuária.

6.62. O item **“Cercamento muro”** teve o valor obtido com base no custo unitário do Sistema de Custos Portuários SICPORT data 07/2010, modelo Guardrail em concreto armado, 0,70 x 0,80 x 2,50m, posteriormente atualizado para a data-base de outubro/2020 por meio do Índice de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item “Obras complementares”). O quantitativo foi estimado através do perímetro da área projetada para o terminal, layout delimitação da área.

6.63. O item **“Sistema de Combate a Incêndio”** teve como referência o custo unitário do Sistema de Custos Portuários (SICPORT), que estima os valores para Instalações para combate a incêndio do terminal como 0,3% do valor total das obras civis. Após cálculo do valor foi realizada atualização por meio do Índice de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (outubro 2020).

6.64. O item **“Pavimento Rígido”** teve o custo unitário estabelecido com base em referência no Sistema de Custos Portuários (SICPORT) da ANTAQ, data 06/2015, atualizado para data-base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (item pavimentação). O item utilizado foi o pavimento tipo 1, recomendado para tráfego médio a pesado ( $10^5 \leq N \leq 10^6$ ), caminhões e pás-carregadeiras.

6.65. O item **“Demolição do Armazém existente”** teve o valor aproveitado do EVTEA da empresa Elevações Portuárias (então RUMO) para demolição do Armazém X no Porto de Santos, de 9.200 m<sup>2</sup>, no valor unitário de R\$ 71,52, data-base de jul/2014, atualizado pelo Índice de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (item Obras complementares) para o valor de R\$ 92,41, data-base novembro/2020. O quantitativo foi definido através do somatório das áreas dos armazéns existentes, totalizando 37.218 m<sup>2</sup>.

6.66. O item **“Demolição de silos existente”** teve o valor obtido através de planilha com composição de custo utilizando itens da tabela SINAPI (outubro de 2020) e SICRO julho 2020 (atualizado FGV item “Obras complementares”), Estado de São Paulo.

**PLANILHA DE ESTIMATIVA DE CUSTOS**

Demolição Silos STS11

Demolição sem reaproveitamento

Data: OUTUBRO/2020



FONTE DE PESQUISA DE PREÇOS:

SICRO BA ABRIL/19 E SINAPI 07/2019

SINAPI - SICRO

ÁREA TOTAL DA OBRA: 583,84 m²

SILOS CEREAISUL						
ITEM 1		DEMOLIÇÃO CONCRETO ARMADO				
SICRO	SINAPI	DESCRIÇÃO DO ITEM	UNI	QUANTIDADE	CUSTO UNI	CUSTO TOT.
1600438		Demolição de concreto armado	m³	2.952,43	R\$ 540,66	R\$ 1.596.26
SICRO - ÍNDICES DE REAJUSTAMENTO DE OBRAS PORTUÁRIAS - Obras Complementares				SOMA PARCIAL		R\$ 1.596.26
	jul/20	544,608				
	out/20	570,887				
VALOR CORRIGIDO JULHO 2019						R\$ 1.673.28

ITEM 2		CARGA DE ENTULHO GERADO				
SINAPI	COMPOSIÇÃO	DESCRIÇÃO DO ITEM	UNI	QUANTIDADE	CUSTO UNI	CUSTO TOT.
100981		CARGA, MANOBRA E DESCARGA DE ENTULHO EM CAMINHÃO BASCULANTE 6 M³ COM ESCAVADEIRA HIDRÁULICA (CAÇAMBA DE 0,80 M³ / 111 HP) E DESCARGA LIVRE (UNIDADE: M3). AF_07/2020	m³	2.952,43	R\$ 5,72	R\$ 16.88
SOMA PARCIAL						R\$ 16.88

ITEM 3		REMOÇÃO DE ENTULHO E DESTINAÇÃO FINAL				
SINAPI	COMPOSIÇÃO	DESCRIÇÃO DO ITEM	UNI	QUANTIDADE	CUSTO UNI	CUSTO TOT.
97915		TRANSPORTE COM CAMINHÃO BASCULANTE DE 6 M3, EM VIA URBANA PAVIMENTADA, DMT ACIMA DE 30 KM (UNIDADE: M3XKM). AF_01/2018	m³.km	97.725,44	R\$ 0,70	R\$ 68.40
	67826	CAMINHÃO BASCULANTE 6 M3 TOCO, PESO BRUTO TOTAL 16.000 KG, CARGA ÚTIL MÁXIMA 11.130 KG, DISTÂNCIA ENTRE EIXOS 5,36 M, POTÊNCIA 185 CV, INCLUSIVE CAÇAMBA METÁLICA - CHP DIURNO. AF_06/2014				
	67827	CAMINHÃO BASCULANTE 6 M3 TOCO, PESO BRUTO TOTAL 16.000 KG, CARGA ÚTIL MÁXIMA 11.130 KG, DISTÂNCIA ENTRE EIXOS 5,36 M, POTÊNCIA 185 CV, INCLUSIVE CAÇAMBA METÁLICA - CHI DIURNO. AF_06/2014				
SOMA PARCIAL						R\$ 68.40
SOMA TOTAL SEM BDI						R\$ 1.758.58

ITEM 04		SERVIÇOS ALOCADOS				
		DESCRIÇÃO DO ITEM				CUSTO TOT.
		BDI DE 26,18% REFERENTE AO TOTAL PARCIAL DA ESTIMATIVA			0,2618	R\$ 460.39

<b>BDI ***</b>	<b>%</b>	<b>26,18%</b>		
*** BDI referencial para terraplenagem extraído do contrato Suape Nº 013/2014			<b>TOTAL DA ESTIMATIVA</b>	<b>R\$ 2.218.97</b>
			BOTA FORA	
			<b>33,1</b>	

Tabela 2 – Estimativa de Custos de Demolição e Remoção STS11.

Fonte: Elaboração Própria.

6.67. Os itens “**Construção de silos novos**” tiveram os valores aproveitados do Projeto Executivo de ampliação do Terminal XXXIX (processo SEI 0045003878/2014-94) para construção de silos de concreto, data-base de março/2019, atualizado pelo Índice de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV, data-base novembro/2020. O quantitativo de Silos foi definido para obter capacidade estática total de 516.600 m².

6.68. O item “**Carregador de navios (Shiploader)**” teve o valor obtido com base no custo unitário do Sistema de Custos Portuários SICPORT data 06/2015, modelo Capacidade de 3000 t/h, tipo móvel sobre trilhos, posteriormente atualizado para a data-base de outubro/2020 por meio do Índice de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item “Equipamentos”). O quantitativo foi estimado através da prancha média almejada, sendo necessários dois equipamentos, sendo instalado um em cada berço.

6.69. Os itens “**Sistemas de despeiramento por transportadores e por moega ferroviária**”, “**Pá carregadeira**”, “**Torre de Transferência**”, “**balança ferroviária**” e “**Balança de Fluxo**” tiveram o custo unitário estabelecido com base em referência no Sistema de Custos Portuários (SICPORT) da ANTAQ, atualizado para data-base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (itens Equipamentos).

6.70. O item “**Sistema de recepção ferroviária**” foi estimado com base no valor de equipamento **similar** identificado em estudo pretérito Itaquí, (Carregamento ferroviário granéis líquidos), no âmbito das análises do estudo do terminal Ultra, atualizado para data-base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (item Equipamentos).

6.71. O item “**Sistema de recepção rodoviária**” foi estimado com base no custo unitário estabelecido com base em referência no Sistema de Custos Portuários (SICPORT) da ANTAQ, junho 2015, atualizado para data-base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (itens Equipamentos). O modelo adotado foi o tombador de caminhões Hidrapark HPSM21, Capacidade de 90 t; HPSM21 - sobre moega Dimensões: 3 X 25m; Motor, sendo necessário 7 unidades.

6.72. Os itens “**Correia Transportadora 3.000 t/h**”, “**Correia Transportadora 3.000 t/h tripper cais**” e “**Elevador de Canecas 1.000 t/h**” tiveram o custo unitário estabelecido com base em referência no Sistema de Custos Portuários (SICPORT) da ANTAQ, atualizado para data-base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (itens Equipamentos).

6.73. Os itens “**Correia Transportadora 1.000 t/h**” e “**Elevador de Canecas 3.000 t/h**” tiveram o custo unitário aproveitado de pesquisa de mercado realizada pela EPL, definidos por **similaridade**, no âmbito do estudo do terminal ATU18, em 10/2019 (equipamentos do Grupo Zhengchang), atualizado para data-base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (item Equipamentos).

6.74. O item “**Subestação de Energia Elétrica**” foi estimado com base nos valores de estudos pretéritos CODEBA (data-base 08/2012), atualizado para data-

base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (item Rede Elétrica).

6.75. Os itens **“Ramal Ferroviário Interno”** e **“AMV”** tiveram os preços unitários aproveitados de estudos pretéritos do IQI18 e PAR01, do Programa de Arrendamento Portuário, desenvolvidos no âmbito do Poder Concedente, submetidos e aprovados pelo Tribunal de Contas da União - TCU<sup>[2]</sup>, atualizados para data-base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item “linhas férreas”).

6.76. O item **“Balança Rodoviária”** teve pesquisa de mercado realizada pela EPL em 02/2018 (modelo Toledo 950i), no âmbito do estudo do terminal SUA05, atualizado para data-base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (item Equipamentos). Na modelagem foram consideradas 6 balanças rodoviárias para atendimento de 7 pontos de descarregamento rodoviário.

6.77. O item **“Dragagem de Aprofundamento”** teve o valor obtido com base no cálculo de volume e preço unitário de contratos anteriores da então Companhia Docas de São Paulo (CODESP) na região do Cais de Outeirinhos, posteriormente atualizado para a data-base de outubro/2020 por meio do índice de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item “Dragagem”). Foi prevista a necessidade de dragagem de 68.125 m<sup>3</sup> a um custo unitário de R\$ 65,99.

6.78. A figura abaixo ilustra a delimitação da área destinada a dragagem para atender navio do tipo graneleiro de 80.000 TPB (LOA de 240 m, Boca de 36,5 m e calado 14 m). A dragagem de aprofundamento foi estimada para a cota de -15m (DHN).

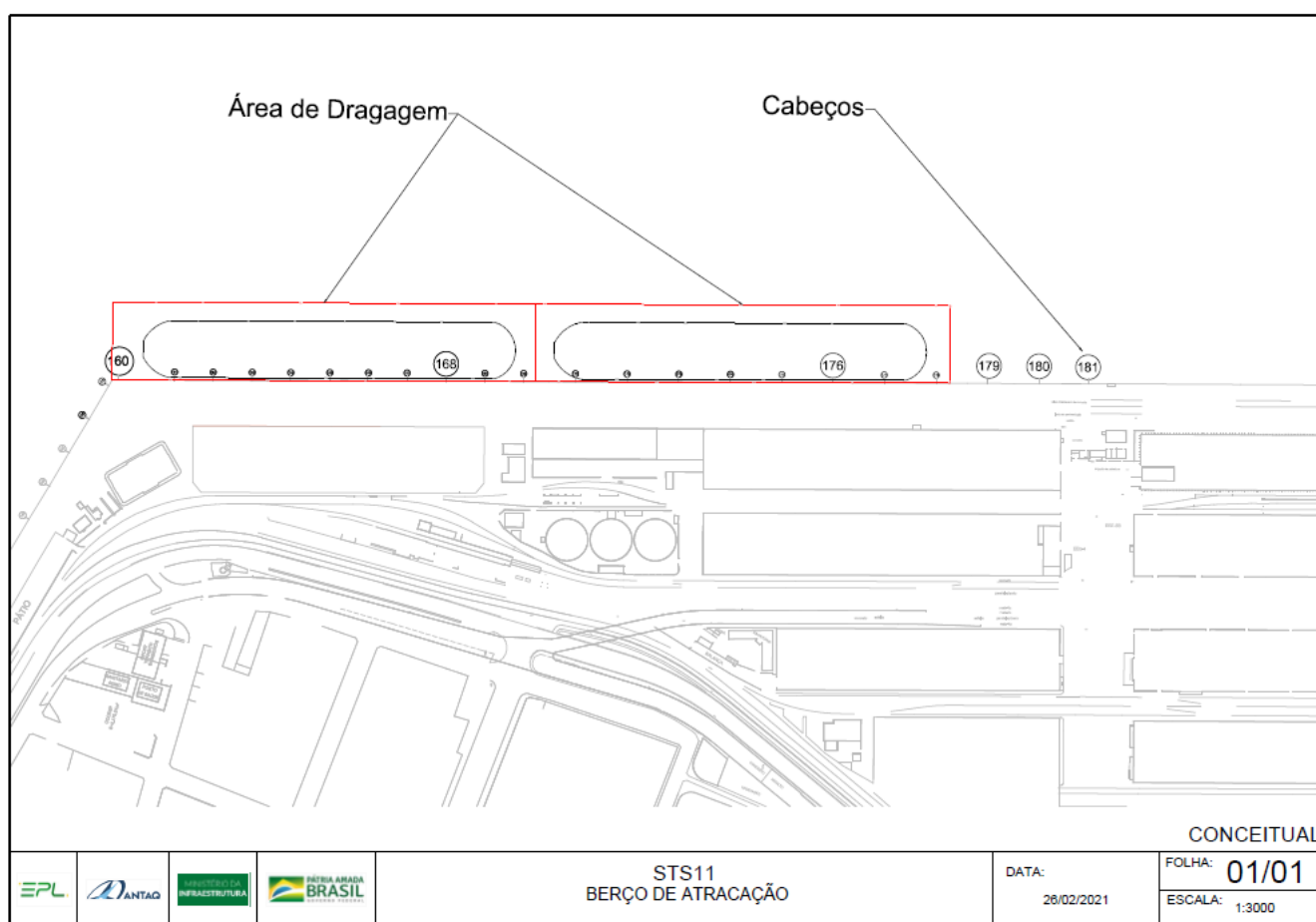


Figura 1 - Dimensões e localização dos berços.  
Fonte: Elaboração própria.

6.79. Quanto aos custos unitários complementares adotados para os **Ativos existentes**, foram referenciados em dados oficiais do governo, a saber, no Sistema de Custos Portuários (SICPORT) da ANTAQ, SINAPI e estudos pretéritos desenvolvidos pela EPL.

6.80. O item **“Armazém”** teve o valor unitário médio aproveitado dos 4 (quatro) EVTEA's e 2 (dois) projetos executivos de arrendatários que foram apresentados junto à ANTAQ, entre jul/2014 e jun/2017. A metodologia exposta foi utilizada para estudos pretéritos do IQI18, STS20 e PAR01, do Programa de Arrendamento Portuário, desenvolvidos no âmbito do Poder Concedente, submetidos e aprovados pelo Tribunal de Contas da União - TCU<sup>[3]</sup>, atualizados para data-base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item “estruturas em concreto”), para o valor médio de R\$ 4.941,74.

ESTUDOS REFERENCIAIS							
Item	Marca	Capacidade	Especificação	Preço R\$	Data base	Moeda	Pr
Construção de armazém	Armz. de sal novo	70.000 t, 9.200 m <sup>2</sup>	EVTEA Pérola (sem deliberação da Antaq)	3.643,07	nov/15	BR	
Construção de armazém	Armazém		*EVTEA LIBRA	4.128,66	jun/16	BR	
Construção de armazém	Armz. de fertilizante		*EVTEA FOSPAR	3.240,80	jun/16	BR	
Construção de armazém	Armz. de fertilizante		*EVTEA TPPF	3.760,88	jun/16	BR	
Construção de armazém	Armz 39	72.000 t, 7.488 m <sup>2</sup>	**EVTEA ADM - Projeto Executivo (construção civil, ajustado p	4.454,53	jun/17	BR	
Construção de armazém	Armz X	95.000 t, 9.200 m <sup>2</sup>	**EVTEA Elevações Portuárias (RUMO)	4.041,26	jul/14	BR	
Construção de armazém	Valor médio		Valor médio	-	-	BR	

Tabela 3 - Estudos referenciais.  
Fonte: Elaboração própria.

6.81. O item **“Ramal Ferroviário Interno”** teve o preço unitário aproveitado de estudos pretéritos do IQI18 e PAR01, do Programa de Arrendamento



Portuário, desenvolvidos no âmbito do Poder Concedente, submetidos e aprovados pelo Tribunal de Contas da União - TCU<sup>[4]</sup>, atualizados para data-base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item “linhas férreas”).

6.82. O item “**Prédio Administrativo**” teve seu preço unitário estabelecido com base nos custos unitários referenciais de composição para “Edificações administrativas: projeto referencial do Centro de Referência de Assistência Social (CRAS)”, padrão MDS (Ministério do Desenvolvimento Social), extraído do “Catálogo de Projetos SINAPI”, sem desoneração, local **São Paulo-SP** R\$ 1.372,08 (02/2018), posteriormente atualizado para data-base de outubro/2020 (R\$ 1.593,92) por meio do Índice de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item “obras complementares”).



## RELATÓRIO DE CUSTOS POR CARACTERÍSTICA FÍSICA

DADOS GERAIS DO PROJETO		C U S T O / M <sup>2</sup> (Valor Unitário de Referência-VUR)		
CODIGO: 10619		Data Referência Técnica		17/03/2018
SIGLA: CRAS.2017		Data de Preço		01/02/2018
SITUAÇÃO: ATIVO		LOCAL	SEM DESONERAÇÃO	COM DESONERAÇÃO
ABRANGÊNCIA: NACIONAL		ARACAJU	1.131,82	1.079,27
INSTITUIÇÃO: CAIXA REFERENCIAL		BELEM	1.238,94	1.182,43
CLASSE: EDIF - EDIFICAÇÕES		BELO HORIZONTE	1.151,48	1.091,21
TIPO: 0016 - 0021 - OUTROS		BOA VISTA	1.297,60	1.234,72
DESCRICAÇÃO:		BRASILIA	1.269,69	1.210,82
Equipamento comunitário CRAS - Centro de Referência de Assistência Social – padrão MDS (Ministério do Desenvolvimento Social). Edificação térrea, com recepção, sala de atendimento familiar, sala de coordenação, sala multiuso, almoxarifado, copa e 2 sanitários.		CAMPO GRANDE	1.197,47	1.143,31
Característica - Valor da Característica - Dados Físicos		GUIABA	1.248,50	1.189,25
ÁREA CONSTRUIDA - 165,30 M2		CURITIBA	1.296,34	1.226,17
		FLORIANOPOLIS	1.289,28	1.213,70
		FORTALEZA	1.231,59	1.175,56
		GOIANIA	1.222,92	1.163,34
		JOAO PESSOA	1.154,24	1.100,28
		MACAPA	1.176,77	1.118,83
		MACEIO	1.189,38	1.134,69
		MANAUS	1.331,07	1.277,15
		NATAL	1.175,47	1.120,59
		PALMAS	1.264,35	1.204,62
		PORTO ALEGRE	1.255,20	1.194,84
		PORTO VELHO	1.283,08	1.224,30
		RECIFE	1.280,19	1.221,50
		RIO BRANCO	1.337,74	1.277,36
		RIO DE JANEIRO	1.446,04	1.368,82
		SALVADOR	1.250,81	1.189,21
		SAO LUIS	1.146,44	1.091,00
		SAO PAULO	1.372,08	1.298,59
		TERESINA	1.260,44	1.206,54
		VITORIA	1.284,60	1.222,29
Notas				
I. Nos valores informados não está considerada a parcela do BDI.				
II. O VUR é obtido com a divisão do custo total pelo valor da característica física.				
III. Conforme Manual de Metodologias e Conceitos do SINAPI, para algumas regiões podem ter sido adotados insumos com preço atribuído.				
IV. O Projeto adotado é hipotético e orçado com a finalidade de obtenção de custos de referência, sendo imprescindível a contratação de profissional habilitado no caso concreto.				
V. Este relatório é apenas informativo e não guarda vínculo com qualquer outro processo da CAIXA.				

FEVEREIRO.2018

1\_Relatórios\_de\_Custo/OR\_Publicação/10619

Tabela 4 - Relatório de Custos – Edificações.  
Fonte: Caixa/SINAPI.

6.83. O item “**Cais Armazém 12A, 13/14 e 15**”, teve o custo unitário definido através de subsídios fornecidos pela SPA e análise da equipe técnica da EPL, Cais Outeirinhos, atualizados para data-base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias.

6.84. Os itens “**balança ferroviária**” e “**Balança de Fluxo**” tiveram o custo unitário estabelecido com base em referência no Sistema de Custos Portuários (SICPORT) da ANTAQ, atualizado para data-base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (itens Equipamentos).

6.85. O item “**Balança Rodoviária**” teve pesquisa de mercado realizada pela EPL em 02/2018 (modelo Toledo 950i), no âmbito do estudo do terminal SUA05, atualizado para data-base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (item Equipamentos).

6.86. O item “**Subestação de Energia Elétrica**” foi estimado com base nos valores de estudos pretéritos CODEBA (data-base 08/2012), atualizado para data-base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (item Rede Elétrica).

6.87. O item “**Sistema de recepção ferroviária**” foi estimado com base no valor de equipamento **similar** identificado em estudo pretérito Itaquí, (Carregamento ferroviário granéis líquidos), no âmbito das análises do estudo do terminal Ultra, atualizado para data-base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (item Equipamentos).

6.88. O item “**Sistema de recepção rodoviária**” foi estimado com base no custo unitário estabelecido com base em referência no Sistema de Custos Portuários (SICPORT) da ANTAQ, junho 2015, atualizado para data-base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (itens Equipamentos). O modelo adotado foi o tombador de caminhões Hidrapark HPSM21, Capacidade de 90 t; HPSM21 - sobre moega Dimensões: 3 X 25m; Motor.

6.89. O item “**Carregador de navios (Shiploder)**” teve o valor obtido com base no custo unitário do Sistema de Custos Portuários SICPORT data 06/2015, modelo Capacidade de 1.500 t/h, tipo móvel sobre trilhos, posteriormente atualizado para a data-base de outubro/2020 por meio do Índice de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item “Equipamentos”). O quantitativo foi estimado através da prancha média almejada, sendo necessários dois equipamentos, sendo instalado um em cada berço.

6.90. Os itens “**Correia Transportadora 3.000 t/h**”, “**Correia Transportadora 3.000 t/h tripper cais**”, “**Correia Transportadora 1.000 t/h tripper**”, “**Correia Transportadora 1.500 t/h túnel**” e “**Elevador de Canecas 1.000 t/h**” tiveram o custo unitário estabelecido com base em referência no Sistema de Custos Portuários (SICPORT) da ANTAQ, atualizado para data-base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (itens Equipamentos).

6.91. Os itens “**Correia Transportadora 1.000 t/h**” e “**Elevador de Canecas 1.500 t/h**” tiveram o custo unitário aproveitado de pesquisa de mercado realizada pela EPL, definidos por **similaridade**, no âmbito do estudo do terminal ATU18, em 10/2019 (equipamentos do Grupo Zhengchang), atualizado para data-base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (item Equipamentos).

6.92. Para projetos de investimentos portuários em áreas arrendadas o benefício fiscal aplicável do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI foi considerado para as aquisições de ativos para o período de 5 anos. O quadro a seguir indica os benefícios e aplicações:

REIDI
SUSPENSÃO de PIS/PASEP (1,6%) e COFINS (7,6%) nas aquisições (para utilização ou incorporação) de infraestrutura destinadas ao seu ativo imobilizado.

- Máquinas
- Materiais de Construção
- Prestação de Serviços
- Locação de máquinas

Tabela 5 - abrangência do programa de benefício fiscal Reidi.

Fonte: Elaboração Própria.

6.93. Destaca-se que os ativos beneficiados pelos regimes, não geram créditos fiscais de PIS/COFINS. Maiores detalhes sobre as premissas de dimensionamento e plantas conceituais do **STS11** podem ser obtidos diretamente na Seção C – Engenharia do estudo.

#### Seção D – Operacional

6.94. Na Seção D – Operacional são abordadas as projeções de custos e despesas do terminal ao longo do horizonte previsto do contrato.

6.95. Foram incluídos os seguintes indicadores operacionais:

- Consignação Média;
- Prancha Média;
- Taxa de Ocupação de Berço;
- Nível de Serviço.

6.96. Conforme diretriz do Poder Concedente, foi excluído do cálculo do item “Seguro” a Garantia de Execução do Contrato.

6.97. No estudo foi considerada uma verba global no valor limite de **R\$ 471.560,71**, referente à elaboração e atualização do estudo, correspondente ao ressarcimento de **R\$ 322.963,01** para Santos Port Authority e o valor residual de **R\$ 148.597,70** para a Empresa de Planejamento e Logística (visto que a composição de custo da EPL alcançou o montante superior de R\$ 201.887,67), além de verba para realização do leilão na B3 no valor de **R\$ 258.269,70**.

6.98. Destaca-se que os valores do ressarcimento do estudo, da realização do leilão na B3, e a antecipação de receita tem aporte no primeiro ano de contrato.

6.99. A seguir é apresentada a memória de cálculo do ressarcimento à EPL pela realização do estudo.

COMPOSIÇÃO DO ORÇAMENTO REFERENCIAL TOTAL						
MÊS-BASE: 10/2020						
<b>Objeto: Atualização e adequação do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômico e Ambiental da Área STS11</b>						
<b>Descrição:</b>						
Porto:	Santos (SP)					
Área:	STS11					
Perfil de carga:	Granel Vegetal					
Tipo de carga:	Soja, milho, farelo de soja e açúcar					
Porte do terminal:	Grande					
Jurisdição:	Complexo Portuário de Santos					
Prazo de execução: <b>69</b> Dias corridos						
Descrição	Qtd. (1)	Participação Mensal (%) (2)	Meses (3)	Nº HxHxMês (4)=(1x2x3)x176	Preço Unitário (R\$/Mês) (5)	Preço Total (R\$) (6)=(4 x 5)/176
<b>A) EQUIPE TÉCNICA</b>						
<b>PESSOAL - EQUIPE TÉCNICA</b>						
Gerente	1	10,0%	2,3	40,5	23.544,98	5.415,35
Assessor/Coordenador	1	30,0%	2,3	121,4	17.658,74	12.184,53
Assessor Técnico I			2,3		15.892,86	
Assessor Técnico II	1	40,0%	2,3	161,9	13.538,36	12.455,29
Assessor Técnico III			2,3		11.183,86	
Assessor Técnico IV	1	40,0%	2,3	161,9	9.417,99	8.664,55
<b>PESSOAL - EQUIPE ECONÔMICA</b>						
Gerente			2,3		23.544,98	
Assessor/Coordenador			2,3		17.658,74	
Assessor Técnico I			2,3		15.892,86	
Assessor Técnico II	1	30,0%	2,3	121,4	13.538,36	9.341,47
Assessor Técnico III			2,3		11.183,86	
Assessor Técnico IV			2,3		9.417,99	
<b>PESSOAL - EQUIPE AMBIENTAL</b>						
Gerente			2,3		23.544,98	
Assessor/Coordenador	1	20,0%	2,3	81,0	17.658,74	8.123,02
Assessor Técnico I			2,3		15.892,86	
Assessor Técnico II			2,3		13.538,36	
Assessor Técnico III	2	30,0%	2,3	242,9	11.183,86	15.433,73

Assessor Técnico IV			2,3		9.417,99	
PESSOAL - SUPORTE TECNICO-ADMINISTRATIVO						
Assistente I			2,3		8.240,75	
Assistente I	1	30,0%	2,3	121,4	8.240,75	5.686,12
Estagiário			2,3		477,00	
<b>Subtotal A</b>						<b>77.304,06</b>
B) ENCARGOS SOCIAIS	64,11% de A		<b>Subtotal B</b>			<b>49.559,63</b>
C) CUSTOS ADMINISTRATIVOS	30,00% de A		<b>Subtotal C</b>			<b>23.191,22</b>
<b>SUBTOTAL</b>						<b>150.054,91</b>
D) DESPESAS GERAIS	Qtd. (1)	Participação Mensal (%) (2)	Meses (3)	Qtd. Mês (4) = (1x2x3)	Preço Unitário (R\$/Mês) (5)	Preço Total (R\$) (6)=(4x5)
D.1) Imóveis						
Escritório	1	100,00%	2,3	2,3	1.875,26	4.313,10
D.2) Mobiliário						
De escritório	1	100,00%	2,3	2,3	806,52	1.855,00
D.3) Passagens	1				5.476,70	5.476,70
D.4) Estádias e Deslocamentos	1				3.172,50	3.172,50
D.5) Serviços Gráficos	1					
<b>Subtotal D</b>						<b>14.817,30</b>
<b>SUBTOTAL</b>						<b>A+B+C+D</b>
						<b>164.872,21</b>
E) LUCRO	5,00% de (A+B+C+D)		<b>Subtotal E</b>			<b>8.243,61</b>
F) DESPESAS FISCAIS - PIS, COFINS e ISSQN	16,62% de (A+B+C+D+E)		<b>Subtotal F</b>			<b>28.771,85</b>
<b>H) TOTAL GERAL (A+B+C+D+E+F)</b>						<b>201.887,67</b>
Obs.: Foram utilizadas as referências da "Tabela de Preços de Consultoria do DNIT", mês junho-2020, para estimativa dos itens de encargos sociais, custo administrativo, imóveis para escritório e mobiliário de escritório.						
<b>Obs.: Em função do teto vigente minorou-se o valor apurado para R\$ 148.597,70</b>						

Tabela 6 – Remuneração EPL pela atualização dos estudos.  
Fonte: Elaboração Própria.

## Seção E – Financeiro

6.100. O estudo aplicou as seguintes premissas chave:

- Moeda do modelo: R\$ (Real).
- Metodologia de avaliação: fluxo de caixa descontado.
- Tipo de fluxo de caixa: operacional (desalavancado), sendo:
  - *EBIT (Lucro Operacional);*
  - *+ Depreciação/Amortização;*
  - *= EBITDA (Lucro Operacional antes de Depreciação/Amortização);*
  - *- Impostos (IR, CSLL);*
  - *+/- Variação de Capital de Giro;*
  - *- Investimentos; e*
  - *= Fluxo de Caixa.*
- Horizonte de projeto: 25 anos.
- Dados de entrada do modelo: em termos reais (e não nominais), ou seja, não há efeitos inflacionários no modelo.
- Data-base dos dados de entrada: outubro/2020.
- Avaliação financeira do projeto: cenário “base” (tendencial) de projeção de demanda;
- Valor de Arrendamento: calculado de forma que o Valor Presente Líquido - VPL do Projeto seja igual a zero;
- Divisão dos Valores de Arrendamento: 50% fixo e 50% variável, em conformidade com a premissa adotada no Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal.

6.101. A Taxa de desconto *Weighted Average Cost of Capital* – WACC: 9,38% ao ano, de acordo com a Nota Conjunta SEI nº 2/2018/STN/SEPRAC/SEFEL-MF, que sugere com regra geral o uso do **Percentil 69** (média acrescida de meio desvio padrão) para o cálculo do WACC para fins de obtenção da outorga mínima ou da tarifa teto para concessão de infraestrutura em um processo competitivo.

6.102. O custo social da subestimação do WACC está associado à superestimação da outorga mínima, com risco de leilão vazio e postergação de investimentos essenciais. Por outro lado, a superestimação do WACC levaria à subestimação da outorga mínima, com risco de prejuízo ao erário. Porém, o processo competitivo por meio do leilão, minimiza esse risco ao permitir a correção da subestimação através do ágio em relação à outorga mínima. A utilização de um percentil acima de 50 como padrão reflete a avaliação de que o custo social associado ao risco do leilão vazio é superior ao risco da concessão do ativo por um preço subestimado. A imagem a seguir mostra as premissas consideradas pelo MF.

Resultado	Portos
<b>Estrutura de Capital</b>	<b>set-18</b>
(A) Participação Capital Próprio	58,5%
(B) Participação Capital Terceiros	41,5%
<b>Custo do Capital Próprio (CAPM)</b>	
(1) Taxa Livre de Risco	2,74%
(2) Taxa Livre de Risco'	4,03%
(3) Taxa de Retorno do Mercado	10,17%
(4) Prêmio de Risco de Mercado	5,93%
(5) Beta Desalavancado	0,882
(6) IR + CSLL	34,0%
(7) Beta Alavancado = $\{(A) + (B) * [1 - (6)]\} / (A) * (5)$	1,294
(8) Prêmio de Risco do Negócio = $(4) * (7)$	7,67%
(9) Prêmio de Risco Brasil	2,99%
(10) Ajuste CDS	1,11
(11) Prêmio de Risco Brasil Ajustado = $(9) * (10)$	3,33%
(12) Custo de Capital Próprio Nominal = $(1) + (8) + (11)$	13,75%
(13) Taxa de Inflação Americana	2,04%
(14) Custo Real do Capital Próprio (CAPM) = $[1 + (12)] / [1 + (13)] - 1$	11,47%
<b>Custo do Capital de Terceiros</b>	
(15) Custo Real da Dívida	7,46%
(16) Taxa Real Livre de Impostos = $(15) * [1 - (6)]$	4,92%
<b>WACC</b>	
(17) WACC = $(A) x (14) + (B) x (16) - \text{Percentil 50}$	8,75%
(18) Percentil 69	9,38%
(19) Percentil 84	10,02%

Tabela 7 – Premissas de cálculo do WACC.

Fonte: MF, Nota Conjunta SEI nº 2/2018/STN/SEPRAC/SEFEL-MF.

6.103. Diante do contexto competitivo do projeto, entende-se que a taxa de desconto adequada é a do **Percentil 69**, que busca trazer maior atratividade ao certame e adequação quanto ao nível de riscos associados ao projeto.

6.104. Nesses termos, a taxa de desconto adotada no presente estudo da área **STS11 é 9,38% ao ano**.

## Seção F – Ambiental

6.105. A Seção F – Ambiental foi construída a partir da análise da documentação fornecida pela Autoridade Portuária do Complexo Portuário de Santos, bem como, do arcabouço legal vigente, relacionado ao tema. Em suma, as atividades realizadas na elaboração da presente seção foram:

- Avaliação das informações obtidas;
- Atualização das informações relevantes;
- Utilização de ferramentas de geoprocessamento para apoio às análises realizadas;
- Exclusão de informações julgadas não relevantes;
- Inclusão de informações julgadas relevantes; e
- Formatação de acordo com os demais documentos que compõem o estudo.

6.106. Foram utilizados também para a elaboração da Seção F os seguintes documentos:

- Legislação Ambiental pertinente;
- Condicionantes do licenciamento ambiental do porto;
- Estudos e documentos elaborados para o terminal e para o porto, tais como, o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, Plano Mestre do Complexo Portuário, Estudo Ambiental, Relatório de Auditoria Ambiental, Licenças e Autorizações ambientais existentes, Relatórios de Plano e Programas Ambientais, Relatório de Informação Ambiental Anual, entre outros;
- Informações ambientais relevantes (Unidades de Conservação, Áreas de Preservação Permanente, Patrimônio Histórico e Arqueológico, Terras Indígenas, Comunidades Tradicionais, Quilombolas);
- Avaliação prévia de imagens de satélite recentes para verificação de possíveis conflitos com as atividades ou ocupação no entorno;
- Avaliação temporal da área por meio de imagem de satélite.

6.107. A equipe técnica da EPL realizou visita técnica ao porto de Santos entre os dias 04 a 06 de novembro de 2020, onde foram feitas avaliações das estruturas existentes e das características ambientais do Porto, bem como obtidos documentos relevantes e realizadas reuniões com diversos setores.

6.108. A seguir são tecidas considerações e esclarecimentos sobre alguns procedimentos realizados:

### Potenciais Passivos Ambientais:

6.109. Para o diagnóstico preliminar de passivos ambientais, foram consideradas as entrevistas realizadas junto à Autoridade Portuária, análise documental,

características e localização do empreendimento e vistoria in loco. Com isto, verificou-se que a área de estudo pode apresentar indícios ou evidências de contaminação devido a atual atividade desenvolvida, a área do STS11 foi classificada como Área Potencialmente Contaminada (AP). Contudo, cabe ressaltar que não se realizou sondagens especificamente na área do Terminal cujo cabe ao futuro arrendatário realizar investigações confirmatórias.

#### Planejamento para o Licenciamento Ambiental:

6.110. Atualmente o terminal é uma área brownfield, contudo a vocação da área foi alterada pelo PDZ do Porto de Santos, de Julho de 2020, para movimentação e armazenagem exclusiva de grãos sólidos vegetais em detrimento da atividade anterior (movimentação de grãos, açúcar, celulose e minerais).

6.111. Foi previsto na modelagem do arrendamento a instalação de silos, correias transportadoras, torres de transferência, shiploaders e dragagem, além de um ramal ferroviário paralelo às linhas da Portofer e a instalação de outros equipamentos necessários à operação do Terminal. Para isso, um novo licenciamento ambiental deverá ser providenciado tanto para as instalações portuárias de uso exclusivo quanto para as de uso comum, além de procedimento próprio para a dragagem e para o ramal ferroviário.

6.112. Em virtude dos diferentes arrendatários que ocupam a área, o Terminal possui diferentes licenças, tais como as Licenças de Operação (LO) nº 18002979, 18002854 e 18002986, que têm como finalidade em suma a operação portuária, porém as mesmas não poderão ser utilizadas, uma vez que a vocação de movimentação foi alterada e a carga a ser operada será diferente da que fora licenciada anteriormente soma-se isso ao fato que quando do novo arrendamento as licenças não estarão válidas.

6.113. Destaca-se que todo o procedimento de licenciamento ambiental da área do Terminal foi conduzido na Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – CETESB. Com isso, adota-se como premissa que esse órgão deverá permanecer à frente do processo de licenciamento da área do Terminal, devendo ser consultado quanto aos procedimentos e estudos necessários para prosseguimento do processo de licenciamento.

6.114. Entretanto, considerando que a dragagem será realizada em áreas de uso comum do Porto Organizado e historicamente vem sendo tratadas na esfera Federal, e considerando a existência de um processo de regularização das linhas férreas internas do Porto de Santos no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos Renováveis - IBAMA adota-se como premissa que o licenciamento dessas atividades se dará no órgão ambiental federal.

6.115. Conforme detalhes técnicos apresentados na seção C – Engenharia, o estudo considerou duas fases, com isso, o processo de licenciamento foi subdividido visando possibilitar a operação do empreendimento da fase 1 no ano 4 e operação da fase 2 no ano 3.

6.116. Dentro dessa premissa, tomando-se como base a legislação pertinente e regulamentos da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – CETESB, e considerando as novas instalações e equipamentos na fase 1, tem-se a seguinte situação:

- i. Seguindo as premissas do Decreto nº 62.973, de 28 de novembro de 2017, a atividade do terminal possibilita a solicitação de Licença Prévia concomitantemente com a Licença de Instalação e, posteriormente, a Licença de Operação.
- ii. Para a obtenção da Licença Prévia – LP e Licença de Instalação – LI faz-se necessário apresentar um Relatório Ambiental Preliminar – RAP e o Plano Básico Ambiental - PBA, contendo os programas a serem executados pelo Terminal durante sua implantação.
- iii. Para a obtenção da nova LO deverá ser necessária à apresentação do relatório de atendimento das condicionantes de LI. Durante a operação do empreendimento deverão ser executados os programas ambientais previstos no PBA.

6.117. Considerando-se a fase 2, na qual não há previsão de novas estruturas e tem o início previsto para operação em 2025 tem-se a seguinte situação:

- i. A obtenção de nova LO, na CETESB, que deverá ser solicitada baseando-se na continuidade das operações anteriormente licenciadas pela LO nº 18002979. Durante a operação do empreendimento deverão ser executados os programas ambientais previstos no PBA. O arrendatário poderá solicitar transferência de titularidade da LO nº 18002979, desde que a atual empreendedora do processo de licenciamento esteja de acordo.

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

6.119. Para as obras de dragagem, tomando-se como base a legislação pertinente e regulamentos do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos Renováveis - IBAMA tem-se a seguinte situação:

- i. O licenciamento ambiental será conduzido pelo IBAMA, tendo em vista a atual conjuntura, na qual as referidas atividades por estarem em área comum do Porto Organizado vêm sem conduzidas por este órgão.
- ii. Para obtenção da Licença Prévia (LP) faz-se necessário apresentar um Estudo Ambiental - EA a fim de atestar a viabilidade.
- iii. Para a obtenção da Licença de Instalação (LI) faz-se necessário apresentar o Plano Básico Ambiental - PBA, contendo os programas a serem executados durante sua implantação, bem como o relatório de atendimento às condicionantes de LP.

6.120. Para o ramal ferroviário tem-se a seguinte situação:

- i. O licenciamento ambiental será conduzido pelo IBAMA, tendo em vista o atual processo de regularização das vias férreas presentes na área do Porto de Santos, operadas hoje pela Portofer.
- ii. Para obtenção da Licença Prévia (LP) faz-se necessário apresentar um Estudo Ambiental - EA a fim de atestar a viabilidade do ramal ferroviário. Além disso, deverá ser elaborado o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança.
- iii. Para a obtenção da Licença de Instalação (LI) faz-se necessário apresentar o Plano Básico Ambiental - PBA, contendo os programas a serem executados pelo Terminal durante sua implantação, bem como o relatório de atendimento às condicionantes de LP.
- iv. Por fim, para obtenção da Licença de Operação (LO) o empreendedor deverá apresentar o relatório de atendimento das condicionantes de LI.

6.121. Visando a manutenção da qualidade ambiental e o bem estar dos trabalhadores e da população residente nas proximidades do STS11 previu-se a execução de programas ambientais durante a etapa de implantação das obras e operação do empreendimento, conforme detalhado no estudo.

#### Programas Ambientais

6.122. A partir da identificação dos principais impactos ambientais negativos que podem decorrer da execução das atividades no STS11, na fase de instalação e operação do empreendimento, foram propostos programas ambientais, extraídos de documentos emitidos pela CODESP e pelo IBAMA, para empreendimentos com essas características, além de análise documental obtida junto à autoridade portuária. A partir desse diagnóstico, foram definidos os programas aplicáveis ao terminal, naquilo que coube.

#### Precificação dos Custos Ambientais para Licenciamento do Terminal

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

- Os custos de atividades permanentes, como monitoramentos e controles ambientais, foram calculados para todo o período do contrato de arrendamento.
- Todos os custos relativos aos estudos e programas ambientais estão referenciados na tabela de Preços de Consultoria do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT (RESOLUÇÃO Nº 11, DE 21 DE AGOSTO DE 2020), à data base outubro/2020.
- Os custos relativos ao “licenciamento ambiental” compreendem os custos da elaboração dos estudos ambientais compatíveis com a escala do

empreendimento, taxas de análise e licenciamento – abrangendo a obtenção das licenças prévia, de instalação, operação e suas renovações ao longo de todo o período do arrendamento.

- As licenças requeridas e respectivos estudos ambientais são aqueles indicados no capítulo relativo ao licenciamento ambiental.

#### Taxas de Licenciamento e Análise

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

6.125. Foram considerados os custos relativos ao licenciamento do terminal, das obras de dragagem e do ramal ferroviário separadamente, tendo em vista que serão realizadas em etapas diferentes e licenciadas por órgãos ambientais distintos.

6.126. As taxas de licenciamento são calculadas a partir do enquadramento quanto ao seu fator de complexidade, desta forma calculadas com base nos valores estabelecidos no Decreto Estadual N° 62.973/2017. O terminal foi enquadrado como operações de terminais, serviços e armazenamento, com fator W de 3.

<b>Cálculo do preço para expedição de licenças</b>
A fórmula a ser aplicada para o cálculo do preço varia conforme a natureza da atividade / empreendimento.
<b>Enquadramento</b>
- Comércio atacadista de produtos químicos e petroquímicos, exceto agroquímicos
<b>Para LP concomitante com LI e LO</b>
<b><math>P = 70 + (1,5 \times W \times Ac)</math> onde:</b>
<b>P</b> = preço a ser cobrado, expresso em UFESP;
<b>Ac</b> = raiz quadrada da soma da área construída + área de atividade ao ar livre (m²); e
<b>W</b> = fator de complexidade da fonte. Para o estudo foi considerado fator 3
<b>Para LP = <math>0,30 \times P</math></b>
<b>Para ME e EPP = <math>0,15 \times P</math></b>
<b>Para Renovação de LO = <math>0,5 \times P(LO)</math></b>
P(LO) = preço da LO
<b>UFESP 2020 = R\$ 27,61</b>

Tabela 8 - Custos emissão de licença ambiental Terminal STS11.

Fonte: CETESB.

6.127. Os valores calculados para a obtenção das licenças encontram-se na tabela abaixo.

STS11	LP	LI	LO Fase 1	LO Fase 2	LO Renovação
Licença	R\$ 19.386,76	R\$ 64.622,53	R\$ 64.622,53	R\$ 42.796,43	R\$ 38.223,70
Análise	R\$ 62.122,50	R\$ 62.122,50	R\$ 62.122,50	R\$ 62.122,50	R\$ 62.122,50
Total (R\$)	R\$ 81.509,26	R\$ 126.745,03	R\$ 126.745,03	R\$ 104.918,93	R\$ 100.346,20

Tabela 9 - Tabela de Enquadramento de Taxas.

Fonte: Elaboração Própria, dados Decreto Estadual N° 62.973/2017 (São Paulo).

6.128. Para o enquadramento da dragagem, derrocagem e alinhamento do cais, utilizou-se a Lei n° 6.938 de 31 de agosto de 1981 a qual leva em consideração a classe do empreendimento, sendo classificado como Serviços de Utilidade, com enquadramento de grande e médio potencial poluidor. A Portaria Interministerial N° 812, de 29 de setembro de 2015 foi utilizada para o cálculo das taxas de licenciamento, as quais são apresentadas na tabela abaixo.

Dragagem	LP	LI
Licença	R\$ 21.707,37	R\$ 60.780,64
Análise	R\$ 11.750,42	R\$ 11.750,42
Total (R\$)	R\$ 33.457,79	R\$ 72.531,06

Tabela 10 - Tabela de Enquadramento de Taxas.

Fonte: Elaboração Própria, dados Portaria interministerial N° 812, de 29 de setembro de 2015.

6.129. Para o enquadramento do ramal ferroviário, utilizou-se a Lei n° 6.938 de 31 de agosto de 1981 a qual leva em consideração a classe do empreendimento, sendo classificado como Serviços com enquadramento de porte médio e médio potencial poluidor. A Portaria Interministerial N° 812, de 29 de setembro de 2015 foi utilizada para o cálculo das taxas de licenciamento, as quais são apresentadas na tabela abaixo.

Ramal Ferroviário	LP	LI	LO	LO Renovação
Licença	R\$ 15.195,16	R\$ 42.329,38	R\$ 21.164,69	R\$ 21.164,69
Análise	R\$ 11.750,42	R\$ 11.750,42	R\$ 11.750,42	R\$ 11.750,42
Total (R\$)	R\$ 26.945,58	R\$ 54.079,80	R\$ 32.915,11	R\$ 32.915,11

Tabela 11 - Tabela de Enquadramento de Taxas.

Fonte: Elaboração Própria, dados Portaria interministerial N° 812, de 29 de setembro de 2015.

#### Estudos Ambientais

6.130. Diante das exigências quanto aos procedimentos e abrangência dos estudos ambientais para subsídio das emissões das licenças foram previstos os profissionais necessários para a elaboração de um estudo para definição de medidas de controle ambiental para empreendimentos portuários.

6.131. Optou-se pela previsão de realização de estudos ambientais para subsidiar a emissão das LPs e LIs independentes, diante disso considerou-se que um Relatório Ambiental Preliminar (RAP) e o Plano Básico Ambiental (PBA) respectivamente para cada licença de cada intervenção seriam o necessário para tal, tomando como base processos de licenciamento análogos a este no Órgão Ambiental Licenciador. E a fim de atender aos normativos municipais, será necessária a elaboração de um novo Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV para o Terminal.

Custos	Estudos Ambientais – STS11		
	RCA	PBA	EIV
Por estudo	R\$ 224.111,54	R\$ 150.678,29	R\$ 47.340,29
Total	R\$ 422.130,13		

Tabela 12 - Estimativa de custos com elaboração de estudo para definição de medidas de controle ambiental para o STS11.  
Fonte: Elaboração Própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT.

6.132. Para a dragagem, há previsão de realização de estudos ambientais para subsidiar a emissão da LP e a LI, diante disso considerou-se o recomendado na legislação federal, um Estudo Ambiental - EA e o Plano Básico Ambiental - PBA, respectivamente, tomando como base o enquadramento do empreendimento, seu porte e potencial degradador.

Custos	Estudos Ambientais – Dragagem	
	EA	PBA
Por estudo	R\$ 211.595,66	R\$ 150.678,29
Total	R\$ 362.273,95	

Tabela 13 - Estimativa de custos com elaboração de estudo para definição de medidas de controle ambiental para a dragagem.  
Fonte: Elaboração Própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT.

6.133. Para a obtenção das licenças do ramal ferroviário, há previsão de realização de estudos ambientais para subsidiar a emissão da LP e a LI, diante disso considerou-se o recomendado na legislação federal, um Estudo Ambiental - EA e o Plano Básico Ambiental - PBA, respectivamente, tomando como base o enquadramento do empreendimento, seu porte e potencial degradador. A fim de atender aos normativos municipais, será necessária também a elaboração de um novo Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV.

Custos	Estudos Ambientais – Ramal Ferroviário		
	EA	PBA	EIV
Por estudo	R\$ 211.595,66	R\$ 150.678,29	R\$ 47.340,29
Total	R\$ 409.614,24		

Tabela 14 - Estimativa de custos com elaboração de estudo para definição de medidas de controle ambiental para o Ramal Ferroviário.  
Fonte: Elaboração Própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT.

6.134. Ressalta-se que os valores foram referenciados pela tabela de preços utilizada pelo DNIT para contratação de profissionais (Resolução nº 11, de 21 de agosto de 2020), que considera os encargos sociais, as despesas administrativas, os custos fiscais e o lucro da empresa contratada para executar o serviço.

#### Programas Ambientais

6.135. Para a definição dos programas ambientais necessários para a implantação e operação de terminais portuários, adotam-se como referências os programas de controle e mitigação de impactos exigidos em Licenças de Instalação e em Licenças de Operação emitidas pelo IBAMA para empreendimentos com essas características, assim como em condicionantes de licenças emitidas por órgãos ambientais estaduais para terminais portuários, conforme experiência adquirida na atualização de outros EVTEAs no âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários – PAP.

6.136. Assim, a execução desses programas foi definida da seguinte forma:

- A estrutura de gerenciamento ambiental para o Programa de Gestão e Controle Ambiental – PGCA na implantação e operação do empreendimento será de responsabilidade do arrendatário do Terminal, que contará com equipe própria, especializada na área de gestão ambiental e de segurança do trabalho. Tal estrutura também desenvolverá ações voltadas para o Gerenciamento de Resíduos Sólidos e para a Comunicação Social e Educação Ambiental, que gerenciará a relação do Terminal com a comunidade e a sensibilização dos empregados com as questões de sustentabilidade. Além disso, a equipe será responsável para a participação no Plano de Auxílio Mútuo (PAM) do porto. O dimensionamento da equipe própria dependerá do porte do terminal.
- Ressalta-se que os custos com pessoal alocado para a gestão dos programas ambientais e para a execução dos Programas de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, de Comunicação Social e Educação Ambiental estão previstos na Seção D – Operacional como mão-de-obra própria, portanto, não compõe os custos ambientais aqui precificados.
- Todos os demais programas e ações ambientais na fase de operação serão terceirizados, com contratação de consultorias especializadas que ficarão subordinadas à estrutura de gestão ambiental do arrendatário do Terminal. Nesse caso também foi utilizada a tabela DNIT de contratação de profissionais como referência, acrescidas dos encargos.

6.137. Alguns programas ambientais tiveram parte de seus custos parametrizados a partir do Programa de Arrendamentos Portuários, sendo aproveitadas informações de caráter técnico, metodológico e operacional que subsidiaram a definição do esforço necessário para a execução de determinados programas ambientais. Esses valores, quando utilizados, foram atualizados por meio da aplicação do IPC-A para a Data-base de outubro de 2020.

6.138. A seguir são apresentadas estimativas de custos para os principais programas ambientais previstos para a área de arrendamento STS11.

#### • FASES PRÉVIA E DE INSTALAÇÃO

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

Item	Discriminação	Código Categoria	Unid.	Quantid. Total	Custo Unitário	Total (R\$)
<b>1.</b>	<b>CUSTOS DIRETOS</b>					
<b>1.1</b>	<b>MÃO-DE-OBRA</b>					
	Coordenador ambiental	P8044	Hxmês	1	R\$ 30.074,27	R\$ 30.074,27
	Técnico ambiental	P8143	Hxmês	1	R\$ 4.999,34	R\$ 4.999,34
	<b>Total Mão-de-Obra (1.1)</b>			<b>2</b>		<b>R\$ 35.073,61</b>
	<b>TOTAL CUSTO DIRETO</b>					<b>R\$ 35.073,61</b>
<b>2.</b>	<b>CUSTOS INDIRETOS</b>					
<b>2.1</b>	<b>DESPESAS INDIRETAS</b>					
	Administração Central				10,00%	R\$ 3.507,36
	Despesas Financeiras				0,25%	R\$ 87,68
	Riscos				0,72%	R\$ 252,53
	Garantias Contratuais				0,14%	R\$ 49,10
	<b>SUBTOTAL ITEM 2.1</b>					<b>R\$ 3.896,68</b>
<b>2.2</b>	<b>LUCRO OPERACIONAL</b>					
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos				12,00%	R\$ 4.208,83
	<b>SUBTOTAL ITEM 2.2</b>					<b>R\$ 4.208,83</b>
<b>2.3</b>	<b>DESPESAS FISCAIS</b>					
	PIS				2,37%	R\$ 831,24
	COFINS				10,91%	R\$ 3.826,53
	ISSQN*				7,18%	R\$ 2.518,29
	<b>SUBTOTAL ITEM 2.3</b>					<b>R\$ 7.176,06</b>
	<b>TOTAL CUSTO INDIRETO</b>					<b>R\$ 15.281,57</b>
	<b>TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS</b>					<b>R\$ 50.355,18</b>

Tabela 15 - Estudo Avaliação Ambiental Prévia – Data-base outubro/2020.

Fonte: Elaboração própria.

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

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

Fase de Instalação	Custos (R\$)	Periodicidade
<b>Programa de Gestão Ambiental e Controle Ambiental das Obras</b>	R\$ 172.710,54	1º e 3º ano
Subprograma de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos	<i>Equipe própria</i>	1º e 3º ano
Subprograma de Gerenciamento de Efluentes Líquidos	R\$ 43.177,63	1º e 3º ano
Subprograma de Monitoramento das Emissões Atmosféricas	R\$ 43.177,63	1º e 3º ano
Subprograma de Controle e Monitoramento de Ruídos	R\$ 43.177,63	1º e 3º ano
Subprograma de Monitoramento da Qualidade da Água	R\$ 43.177,63	1º e 3º ano
Subprograma de Educação Ambiental e Comunicação Social	<i>Equipe própria</i>	1º e 3º ano



<b>Dragagem de Aprofundamento</b>		<b>R\$ 215.888,17</b>	3º ano
Programa de Monitoramento da Qualidade da Água e dos Sedimentos		R\$ 43.177,63	3º ano
Programa de Educação Ambiental e Comunicação Social		<i>Equipe própria</i>	3º ano
Programa de Monitoramento Ambiental da Área de Disposição do Material Dragado		R\$ 43.177,63	3º ano
Programa de Monitoramento da Comunidade Bentônica, Ictiofauna, Fitoplântica e Zooaplântica		R\$ 43.177,63	3º ano
Programa de Monitoramento e Modelagem de Parâmetros Hidrodinâmicos		R\$ 43.177,63	3º ano
Programa de Monitoramento da Pluma de Sedimentos		R\$ 43.177,63	3º ano

Tabela 16 - Custos com programas ambientais na fase de implantação da área STS11.  
Fonte: Elaboração própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT, data-base outubro/2020.

6.142. Para implantação do ramal ferroviário foram previstos os seguintes programas ambientais com seus respectivos custos anuais e periodicidades de execução:

<b>Fase de Instalação – Ramal Ferroviário</b>	<b>Custos (R\$)</b>	<b>Periodicidade</b>
<b>Programa de Gestão Ambiental e Controle Ambiental das Obras</b>	R\$ 129.532,90	1º e 3º ano
Subprograma de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos	<i>Equipe própria</i>	1º e 3º ano
Subprograma de Gerenciamento de Efluentes Líquidos	R\$ 43.177,63	1º e 3º ano
Subprograma de Monitoramento da Qualidade do Ar	R\$ 43.177,63	1º e 3º ano
Subprograma de Controle e Monitoramento de Ruídos	R\$ 43.177,63	1º e 3º ano
Subprograma de Educação Ambiental e Comunicação Social	<i>Equipe própria</i>	1º e 3º ano

Tabela 17 - Custos com programas ambientais na fase de implantação do Ramal Ferroviário.  
Fonte: Elaboração própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT, data-base outubro/2020.

6.143. A estrutura de gerenciamento ambiental para a instalação será de responsabilidade do arrendatário do terminal, que contará com equipe própria, especializada na área de gestão ambiental. Tal estrutura também desenvolverá ações voltadas para o Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, para a Comunicação Social e Educação Ambiental, que gerenciará a relação do terminal com a comunidade e a sensibilização dos empregados com as questões de sustentabilidade. O dimensionamento da equipe e os custos relacionados estão previsto na Seção D do EVTEA.

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

<b>Monitoramentos</b>						
<b>Item</b>	<b>Discriminação</b>	<b>Código Categoria</b>	<b>Unidade</b>	<b>Quantidade Total</b>	<b>Custo Unitário</b>	<b>Total em (R\$)</b>
<b>1.</b>	<b>CUSTOS DIRETOS</b>					
<b>1.1</b>	<b>MÃO-DE-OBRA</b>					
	Coordenador ambiental	P8044	Hxmês	1	R\$ 30.074,27	R\$ 30.074,27
<b>Total Mão-de-Obra (1.1)</b>						<b>R\$ 30.074,27</b>
<b>TOTAL CUSTO DIRETO</b>						<b>R\$ 30.074,27</b>
<b>2.</b>	<b>CUSTOS INDIRETOS</b>					
<b>2.1</b>	<b>DESPESAS INDIRETAS</b>					
	Administração Central				10,00%	R\$ 3.007,43
	Despesas Financeiras				0,25%	R\$ 75,19
	Riscos				0,72%	R\$ 216,53
	Garantias Contratuais				0,14%	R\$ 42,10
<b>SUBTOTAL ITEM 2.1</b>						<b>R\$ 3.341,25</b>
<b>2.2</b>	<b>LUCRO OPERACIONAL</b>					
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos				12,00%	R\$ 3.608,91

	<b>SUBTOTAL ITEM 2.2</b>					<b>R\$ 3.608,91</b>
<b>2.3</b>	<b>DESPESAS FISCAIS</b>					
	PIS			2,37%		R\$ 712,76
	COFINS			10,91%		R\$ 3.281,10
	ISSQN*			7,18%		R\$ 2.159,33
	<b>SUBTOTAL ITEM 2.3</b>					<b>R\$ 6.153,20</b>
<b>TOTAL CUSTO INDIRETO</b>						<b>R\$ 13.103,36</b>
<b>TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS</b>						<b>R\$ 43.177,63</b>

Tabela 18 - Execução dos programas ambientais de implantação – Data-base outubro/2020.

Fonte: Elaboração própria.

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

#### • FASE DE OPERAÇÃO

6.146. Os Programas ambientais previstos para a fase de operação com seus respectivos custos anuais e periodicidades de execução para o terminal STS11 estão listados na Tabela a seguir.

Fase de Operação	Custo (R\$)	Periodicidade
<b>Gestão Ambiental</b>		Equipe própria
Implantação SGA - ano 1	R\$ 148.080,57	EBP 1º ano
Implantação SGA - ano 2	R\$ 74.040,29	EBP 2º ano
<b>Programa de Gestão e Controle Ambiental</b>	<b>R\$ 215.888,17</b>	<b>Semestral</b>
Subprograma de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos	<i>Equipe própria</i>	Semestral
Subprograma de Gerenciamento de Efluentes Líquidos	R\$ 43.177,63	Semestral
Subprograma de Monitoramento das Emissões Atmosféricas	R\$ 43.177,63	Semestral
Subprograma de Controle e Monitoramento de Ruídos	R\$ 43.177,63	Semestral
Subprograma de Monitoramento da Qualidade da Água	R\$ 43.177,63	Semestral
Programa de Monitoramento da Comunidade Bentônica, Ictiofauna, Fitoplântica e Zooplântica	R\$ 43.177,63	Semestral
Subprograma de Educação Ambiental e Comunicação Social	<i>Equipe própria</i>	Semestral
<b>Programa de Controle de Pragas e Vetores</b>	<b>R\$ 163.730,11</b>	
Dimensão (hectare)	8,92	área do terminal em hectares
<b>Programa de Emergência Individual (PEI)</b>	<b>R\$ 32.386,28</b>	5 anos
<b>Programa de Gerenciamento de Risco / Plano de Ação de Emergência (PGR/PAE)</b>	<b>R\$ 48.579,42</b>	
Elaboração	R\$ 32.386,28	3 anos
Capacitação	R\$ 16.193,14	Anual
<b>Auditoria CONAMA 306/02</b>	R\$ 43.177,63	A partir do 2º ano do SGA e a cada 2 anos
<b>Auditoria ISO 14001</b>	R\$ 43.177,63	A partir do 2º ano do SGA e a cada 3 anos
<b>Auditoria OHASS 18001</b>	R\$ 43.177,63	A partir do 2º ano do SGA e a cada 3 anos

Tabela 19 - Custos com programas ambientais na fase de operação da área STS11 – Data-base outubro/2020.

Fonte: Elaboração própria.

6.147. Os Programas ambientais previstos para a fase de operação com seus respectivos custos anuais e periodicidades de execução para o ramal ferroviário estão listados na Tabela a seguir:

Fase de Operação – Ramal Ferroviário	Custos (R\$)	Periodicidade
--------------------------------------	--------------	---------------

<b>Programa de Gestão Ambiental e Controle Ambiental das Obras</b>	R\$	86.355,27	1º ao 3º ano
Subprograma de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos	<i>Equipe própria</i>		1º ao 3º ano
Subprograma de Gerenciamento de Efluentes Líquidos	R\$	43.177,63	1º ao 3º ano
Subprograma de Monitoramento da das Emissões Atmosféricas	R\$	43.177,63	1º ao 3º ano
Subprograma de Controle e Monitoramento de Ruídos	R\$	43.177,63	1º ao 3º ano
Subprograma de Educação Ambiental e Comunicação Social	<i>Equipe própria</i>		1º ao 3º ano

Tabela 20 - Custos com programas ambientais na fase de operação do Ramal Ferroviário.  
Fonte: Elaboração própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT, data-base outubro/2020.

6.148. Assim como na fase de instalação, a estrutura de gerenciamento ambiental para a operação será de responsabilidade do arrendatário do terminal, que contará com equipe própria, especializada na área de gestão ambiental. Tal estrutura também desenvolverá ações voltadas para a Comunicação Social e Educação Ambiental, que gerenciará a relação do terminal com a comunidade e a sensibilização dos empregados com as questões de sustentabilidade. O dimensionamento da equipe e os custos relacionados estão previsto na Seção D do EVTEA.

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

- Custo para o controle de insetos e pragas que inclui a instalação de iscas e manutenção, com preço mensal de R\$ 1.500,00 para empreendimentos com áreas extensas.
- Controle de ratos: distribuídos nas instalações no valor de R\$ 29,62 por isca.
- Considerou-se que no ano 3, o programa seria executado na área da fase 2 que estaria em operação, o equivalente à 30% da área total, por esse motivo, o custo para esse ano foi orçado em R\$ 49.119,03. Para os outros anos considera-se a operação na área total do terminal, com isso o custo total a partir do ano 4 é de **163.730,11** por ano.

6.150. Abaixo seguem as planilhas detalhando a composição dos custos dos demais monitoramentos e gerenciamentos componentes do PGCA (Subprograma de Gerenciamento de Efluentes Líquidos, Subprograma de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, Subprograma de Monitoramento da Qualidade da água). O valor de contratação do serviço de monitoramento considerou o salário de consultoria DNIT na categoria profissional coordenador ambiental, incluídos os encargos sociais, despesas administrativas, fiscais e o lucro da empresa contratada:

<b>Monitoramentos</b>						
<b>Item</b>	<b>Discriminação</b>	<b>Código Categoria</b>	<b>Unidade</b>	<b>Quantidade Total</b>	<b>Custo Unitário</b>	<b>Total em (R\$)</b>
<b>1.</b>	<b>CUSTOS DIRETOS</b>					
<b>1.1</b>	<b>MÃO-DE-OBRA</b>					
	Coordenador ambiental	P8044	Hxmês	1	R\$ 30.074,27	R\$ 30.074,27
<b>Total Mão-de-Obra (1.1)</b>						<b>R\$ 30.074,27</b>
<b>TOTAL CUSTO DIRETO</b>						<b>R\$ 30.074,27</b>
<b>2.</b>	<b>CUSTOS INDIRETOS</b>					
<b>2.1</b>	<b>DESPESAS INDIRETAS</b>					
	Administração Central				10,00%	R\$ 3.007,43
	Despesas Financeiras				0,25%	R\$ 75,19
	Riscos				0,72%	R\$ 216,53
	Garantias Contratuais				0,14%	R\$ 42,10
<b>SUBTOTAL ITEM 2.1</b>						<b>R\$ 3.341,25</b>
<b>2.2</b>	<b>LUCRO OPERACIONAL</b>					
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos				12,00%	R\$ 3.608,91
<b>SUBTOTAL ITEM 2.2</b>						<b>R\$ 3.608,91</b>
<b>2.3</b>	<b>DESPESAS FISCAIS</b>					
	PIS				2,37%	R\$ 712,76
	COFINS				10,91%	R\$ 3.281,10
	ISSQN*				7,18%	R\$ 2.159,33
<b>SUBTOTAL ITEM 2.3</b>						<b>R\$ 6.153,20</b>
<b>TOTAL CUSTO INDIRETO</b>						<b>R\$ 13.103,36</b>
<b>TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS</b>						<b>R\$ 43.177,63</b>

Tabela 21 - Execução dos programas ambientais de operação. Data-base outubro/2020.  
Fonte: Elaboração própria.

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

Programa de Gerenciamento de Riscos

6.152. O Programa de Gerenciamento de Riscos – PGR inclui em seu escopo procedimentos operacionais, procedimentos de manutenção preventiva, procedimentos de treinamento dos empregados e o Plano de Atendimento a Emergências elaborado especificamente para os possíveis cenários acidentais.

6.153. Além disso, o empreendimento deve ter um Plano de Ação de Emergência que proporcione ações rápidas e eficazes em caso de emergências. Assim, esses procedimentos estão inclusos no âmbito da elaboração do PGR.

6.154. Para a composição do valor do Programa de Gerenciamento de Riscos, incluído o Plano de Ação de Emergência, foi considerada a contratação de um profissional especializado no tema, que atuará por um período de um mês para a elaboração dos referidos programas e planos, tendo como parâmetro os preços de consultoria constantes da tabela DNIT, sendo um profissional sênior (Engenheiro ambiental), totalizando R\$ 32.386,28. O PGR deverá ser renovado a cada 3 anos, portanto, o custo previsto para a contratação deste profissional se repetirá por igual período de tempo, conforme detalhado a seguir.

Programa de Gerenciamento de Riscos – Elaboração						
Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
<b>1.</b>	<b>CUSTOS DIRETOS</b>					
<b>1.1</b>	<b>MÃO-DE-OBRA</b>					
	Engenheiro ambiental sênior	P8059	Hxmês	1	R\$ 22.557,83	R\$ 22.557,83
<b>Total Mão-de-Obra (1.1)</b>						<b>R\$ 22.557,83</b>
<b>TOTAL CUSTO DIRETO</b>						<b>R\$ 22.557,83</b>
<b>2.</b>	<b>CUSTOS INDIRETOS</b>					
<b>2.1</b>	<b>DESPESAS INDIRETAS</b>					
	Administração Central				10,00%	R\$ 2.255,78
	Despesas Financeiras				0,25%	R\$ 56,39
	Riscos				0,72%	R\$ 162,42
	Garantias Contratuais				0,14%	R\$ 31,58
<b>SUBTOTAL ITEM 2.1</b>						<b>R\$ 2.506,18</b>
<b>2.2</b>	<b>LUCRO OPERACIONAL</b>					
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos				12,00%	R\$ 2.706,94
<b>SUBTOTAL ITEM 2.2</b>						<b>R\$ 2.706,94</b>
<b>2.3</b>	<b>DESPESAS FISCAIS</b>					
	PIS				2,37%	R\$ 534,62
	COFINS				10,91%	R\$ 2.461,06
	ISSQN*				7,18%	R\$ 1.619,65
<b>SUBTOTAL ITEM 2.3</b>						<b>R\$ 4.615,33</b>
<b>TOTAL CUSTO INDIRETO</b>						<b>R\$ 9.828,45</b>
<b>TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS</b>						<b>R\$ 32.386,28</b>

Tabela 22 - Custo com a elaboração do PGR. Data-base outubro/2020.  
Fonte: Elaboração própria.

6.155. Também foi considerada na composição do valor, a capacitação anual dos funcionários do terminal para procedimentos relacionados à segurança operacional. Para tanto, foi orçada a contratação de um profissional sênior (Engenheiro ambiental) para o planejamento e respectivo treinamento e considerado um serviço de meio período durante um mês, pautado em preços da tabela DNIT, totalizando R\$ 16.193,14, conforme detalhado a seguir.

Programa de Gerenciamento de Riscos – Capacitação						

Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
<b>1.</b>	<b>CUSTOS DIRETOS</b>					
<b>1.1</b>	<b>MÃO-DE-OBRA</b>					
	Engenheiro ambiental sênior	P8059	Hxmês	0,5	R\$ 22.557,83	R\$ 11.278,92
<b>Total Mão-de-Obra (1.1)</b>						<b>R\$ 11.278,92</b>
<b>TOTAL CUSTO DIRETO</b>						<b>R\$ 11.278,92</b>
<b>2.</b>	<b>CUSTOS INDIRETOS</b>					
<b>2.1</b>	<b>DESPESAS INDIRETAS</b>					
	Administração Central				10,00%	R\$ 1.127,89
	Despesas Financeiras				0,25%	R\$ 28,20
	Riscos				0,72%	R\$ 81,21
	Garantias Contratuais				0,14%	R\$ 15,79
<b>SUBTOTAL ITEM 2.1</b>						<b>R\$ 1.253,09</b>
<b>2.2</b>	<b>LUCRO OPERACIONAL</b>					
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos				12,00%	R\$ 1.353,47
<b>SUBTOTAL ITEM 2.2</b>						<b>R\$ 1.353,47</b>
<b>2.3</b>	<b>DESPESAS FISCAIS</b>					
	PIS				2,37%	R\$ 267,31
	COFINS				10,91%	R\$ 1.230,53
	ISSQN*				7,18%	R\$ 809,83
<b>SUBTOTAL ITEM 2.3</b>						<b>R\$ 2.307,67</b>
<b>TOTAL CUSTO INDIRETO</b>						<b>R\$ 4.914,22</b>
<b>TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS</b>						<b>R\$ 16.193,14</b>

Tabela 23 - Custo com capacitação no PGR. Data-base outubro/2020.  
Fonte: Elaboração própria.

6.156. Para a elaboração do Plano de Emergência Individual (PEI), seguindo a Resolução do CONAMA nº 398/2008, em seu anexo IV, que trata de procedimentos em caso de acidente com óleo em determinados tipos de instalações portuárias, foi considerada a contratação de um profissional especializado no tema, que atuará por um período de um mês para a elaboração do referido programa, tendo como parâmetro os preços de consultoria constantes da tabela DNIT, totalizando R\$ 32.386,28. O PEI deverá ser renovado a cada 5 anos, portanto, o custo previsto para a contratação deste profissional se repetirá por igual período de tempo.

<b>Plano de Emergência Individual</b>						
Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
<b>1.</b>	<b>CUSTOS DIRETOS</b>					
<b>1.1</b>	<b>MÃO-DE-OBRA</b>					
	Engenheiro ambiental sênior	P8059	Hxmês	1	R\$ 22.557,83	R\$ 22.557,83
<b>Total Mão-de-Obra (1.1)</b>						<b>R\$ 22.557,83</b>
<b>TOTAL CUSTO DIRETO</b>						<b>R\$ 22.557,83</b>
<b>2.</b>	<b>CUSTOS INDIRETOS</b>					
<b>2.1</b>	<b>DESPESAS INDIRETAS</b>					
	Administração Central				10,00%	R\$ 2.255,78
	Despesas Financeiras				0,25%	R\$ 56,39

	Riscos			0,72%	R\$ 162,42
	Garantias Contratuais			0,14%	R\$ 31,58
	<b>SUBTOTAL ITEM 2.1</b>				<b>R\$ 2.506,18</b>
<b>2.2</b>	<b>LUCRO OPERACIONAL</b>				
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos			12,00%	R\$ 2.706,94
	<b>SUBTOTAL ITEM 2.2</b>				<b>R\$ 2.706,94</b>
<b>2.3</b>	<b>DESPESAS FISCAIS</b>				
	PIS			2,37%	R\$ 534,62
	COFINS			10,91%	R\$ 2.461,06
	ISSQN*			7,18%	R\$ 1.619,65
	<b>SUBTOTAL ITEM 2.3</b>				<b>R\$ 4.615,33</b>
<b>TOTAL CUSTO INDIRETO</b>					<b>R\$ 9.828,45</b>
<b>TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS</b>					<b>R\$ 32.386,28</b>

Tabela 24 - Custo com a elaboração do PEI. Data-base outubro/2020.  
Fonte: Elaboração própria.

6.157. Foi prevista a contratação de auditoria para atendimento à Resolução do Conama nº 306/02, incidindo a cada 2 anos. Além disso, foi prevista a contratação de auditoria para atendimento para ISO 14.001:2004 incidindo a cada 3 anos. E também, foi prevista a contratação de auditoria para atendimento para OHSAS 18.001 incidindo a cada 3 anos. Todas as auditorias iniciarão a partir do segundo ano do Sistema de Gestão Ambiental.

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

Auditorias						
Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
<b>1.</b>	<b>CUSTOS DIRETOS</b>					
<b>1.1</b>	<b>MÃO-DE-OBRA</b>					
	Coordenador ambiental	P8044	Hxmês	1	R\$ 30.074,27	R\$ 30.074,27
<b>Total Mão-de-Obra (1.1)</b>						<b>R\$ 30.074,27</b>
<b>TOTAL CUSTO DIRETO</b>						<b>R\$ 30.074,27</b>
<b>2.</b>	<b>CUSTOS INDIRETOS</b>					
<b>2.1</b>	<b>DESPESAS INDIRETAS</b>					
	Administração Central				10,00%	R\$ 3.007,43
	Despesas Financeiras				0,25%	R\$ 75,19
	Riscos				0,72%	R\$ 216,53
	Garantias Contratuais				0,14%	R\$ 42,10
	<b>SUBTOTAL ITEM 2.1</b>					<b>R\$ 3.341,25</b>
<b>2.2</b>	<b>LUCRO OPERACIONAL</b>					
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos				12,00%	R\$ 3.608,91
	<b>SUBTOTAL ITEM 2.2</b>					<b>R\$ 3.608,91</b>
<b>2.3</b>	<b>DESPESAS FISCAIS</b>					
	PIS				2,37%	R\$ 712,76
	COFINS				10,91%	R\$ 3.281,10
	ISSQN*				7,18%	R\$ 2.159,33



Fonte: Elaboração própria.

## 7. LEVANTAMENTO JURÍDICO

7.1. Neste tópico são analisados os potenciais passivos jurídicos referentes à área objeto de estudo. Trata-se de relatório de *due diligence* legal com o objetivo específico de fornecer ao poder público informações necessárias para a tomada de decisão acerca de possíveis entraves à licitação ou custos decorrentes de obrigações envolvendo a área a ser licitada.

7.2. Especificamente, busca-se identificar situações que possam frustrar o certame licitatório ou gerar obrigação de ressarcimento por parte do poder público ou da futura arrendatária. Essa avaliação envolve a análise do histórico contratual da atual titular do contrato de exploração do terminal, a definição dos bens operacionais que poderão ser disponibilizados na licitação, análise de processos judiciais, administrativos ou, ainda, tratativas extrajudiciais que possam impactar o futuro empreendimento. Esses levantamentos visam identificar situações como:

- possibilidade de prorrogação ou manutenção do contrato atual mediante liminar judicial ou outro instrumento;
- existência de bens não reversíveis, passíveis de serem retirados do terminal ou indenizados pela futura arrendatária;
- investimentos não amortizados realizados pela atual titular, que possam gerar direito à recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual; e
- outros fatos que possam gerar impactos jurídicos em relação à área a ser licitada.

7.3. Para a realização desses levantamentos, foi realizada análise contratual preliminar e ainda serão solicitadas informações ao órgão de assessoramento jurídico junto à ANTAQ (AGU/ANTAQ), à administração portuária e à SNPTA/MINFRA, especialmente no que diz respeito à existência de ações judiciais, administrativas ou procedimentos extrajudiciais envolvendo a área ou a sua titular atual.

7.4. Este relatório não visa fornecer ao mercado avaliação exaustiva de todos os aspectos que envolvem o negócio. Não aborda, por exemplo, questões trabalhistas, tendo em vista que a futura titular da área não tem obrigação de utilizar os mesmos empregados da atual titular. Os interessados, caso julguem necessário, deverão realizar seus próprios levantamentos visando mitigar riscos relacionados ao negócio, além daqueles já relacionados neste documento.

### Histórico contratual

7.5. A área STS11 é atualmente explorada pelas seguintes arrendatárias:

- **Terminal 12A S.A.** (COFCO – anteriormente Itamaraty Terminal Portuário LTDA)
- **Cereal Sul Terminal Marítimo S.A.** (COFCO – Silos 1, 2 e 3)
- **Suzano S.A.** (anteriormente Fibria Celulose S.A. – anteriormente Votorantim Celulose e Papel S.A.– Armazém 13/14)
- **Rodrimar S.A. – Terminais Portuários e Armazéns Gerais** (Armazém III e Armazém VIII)
- **Rishis Empreendimentos e Participações S.A.** (anteriormente TOC Terminais de Operação e Cargas LTDA. – anteriormente Estrada Transportes e Logística Integrada LTDA.)

7.6. As áreas ocupadas pelas mencionadas arrendatárias são apresentadas na figura a seguir (com exceção do Moinho Paulista, que não integra a área STS11).

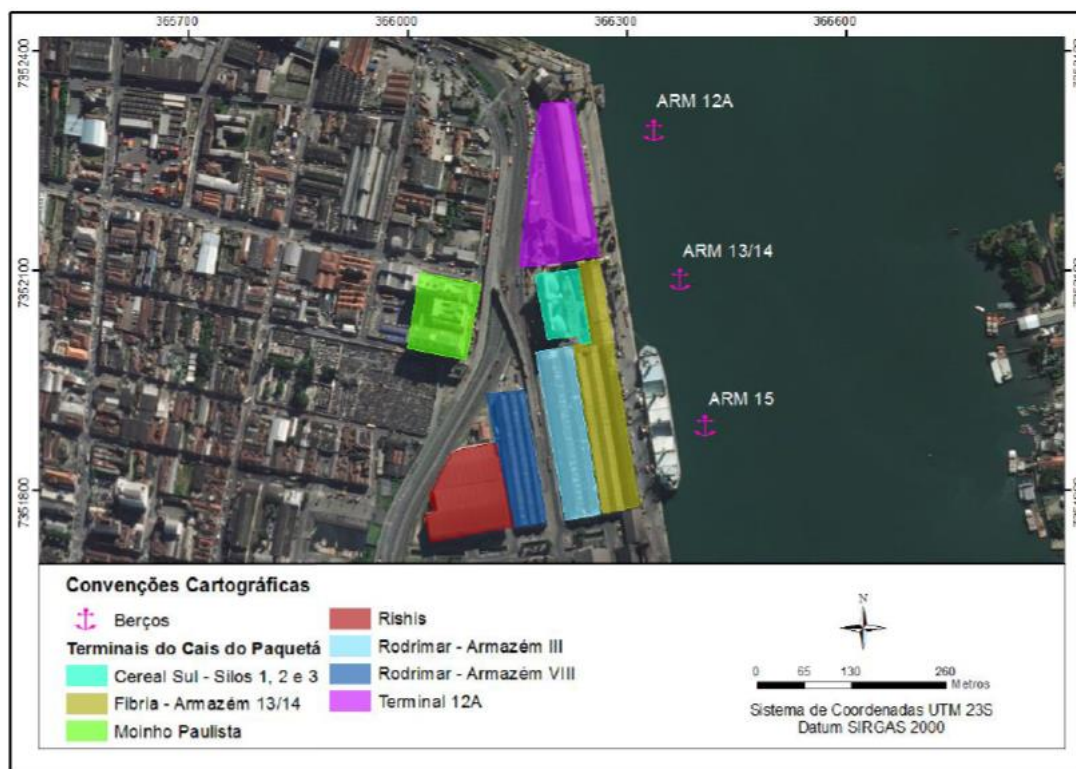


Figura 2 – Áreas que compõem a área STS11 (exceto Moinho Paulista)

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019)

7.7. Os históricos das relações contratuais dos arrendamentos que compõem a área STS11 são abordados nos próximos tópicos.

### Terminal 12A S.A. (COFCO – anteriormente Itamaraty Terminal Portuário LTDA)

7.8. As características gerais da área explorada pela empresa Terminal 12A S.A., conforme o Contrato DP/56.2002, estão indicadas na figura a seguir.





**Contrato:** DP/56.2002  
**Arrendatário:** Terminal 12A S/A  
**Perfil de carga:** Granéis Sólidos  
**Produtos movimentados:** GSVE  
**Localização:** Paquetá  
**Área:** 9.686,17m<sup>2</sup>  
**Início:** 02/12/2004  
**Término:** 01/12/2024  
**Possibilidade de prorrogação:** Sim

Figura 3 – Características do Contrato DP/56.2002  
 Fonte: PDZ do Porto de Santos (2020)

7.9. A relação contratual teve origem no Contrato DP/56.2002, de 18/12/2002, celebrado entre a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) e a Itamaraty Agenciamentos e Afretamentos LTDA, tendo como objeto o arrendamento de área de aproximadamente 4.700,00 m<sup>2</sup>, para movimentação e armazenagem de granéis sólidos de origem vegetal, pelo prazo de 20 (vinte) anos a partir da assinatura do contrato, prorrogável por uma vez por igual período.

7.10. Em relação a esse instrumento, foram celebrados 3 (três) termos aditivos.

7.11. Houve alteração da vigência contratual, formalizada mediante o 1º Termo Aditivo, o qual estabeleceu que o prazo de vigência de 20 (vinte) anos passaria a ser contado a partir de 02/12/2004 (e não mais a partir de 18/12/2002).

7.12. Desse modo, o contrato encontra-se vigente até 02/12/2024.

7.13. A tabela a seguir indica os principais dados do histórico contratual da atual titular da área.

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
Contrato DP/56.2002	18/12/2002	CODESP e Itamaraty Agenciamentos e Afretamentos LTDA	<p>Arrendamento de área de aproximadamente 4.700,00 m<sup>2</sup>, para movimentação e armazenagem de granéis sólidos de origem vegetal.</p> <p>Vigência: 20 anos a partir da assinatura do contrato, prorrogável por uma vez por igual período (Cláusula 15ª).</p> <p>Reversibilidade dos bens:</p> <p><i>“Revertem à CODESP, gratuita e automaticamente, na extinção do arrendamento todas as INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS objeto da Cláusula Trigésima Sétima [...]”</i> (Cláusula 39ª).</p> <p><i>“Integram o arrendamento: INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS, obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, observadas, ainda, as relações referidas no Parágrafo Único”</i> (Cláusula 37ª, <i>caput</i>)</p> <p><i>“A relação dos bens que fazem parte deste Contrato de Arrendamento constará do ANEXO VIII deste instrumento, devendo ser elaborada pela ARRENDATÁRIA ao término das obras, e conferida pela CODESP. O ANEXO VIII será atualizado sempre que ampliações ou modificações venham a ocorrer nas INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS durante a vigência deste Contrato”</i> (Cláusula 37ª, § 1º)</p> <p><i>“Integram este Contrato de Arrendamento os seguintes ANEXOS: [...] ANEXO VIII: Relação de Bens Integrantes do Arrendamento”</i> (Cláusula 3ª)</p>
1º Termo Aditivo	09/08/2006	CODESP e Itamaraty Agenciamentos e Afretamentos LTDA	<p>Ampliação da área do arrendamento para 9.686,17m<sup>2</sup>, incluindo o Armazém 12A e áreas adjacentes. (Cláusula 2ª)</p> <p>Alteração do prazo do arrendamento, passando a vigorar por 20 anos a partir de 02/12/04 (Cláusula 15ª)</p> <p>Alteração de cláusulas relativas a definições, objeto, anexos do contrato, investimentos, projeto, execução das obras, condições de pagamento, qualidade dos serviços, segurança do trabalho e meio ambiente.</p>
2º Termo Aditivo	20/06/2008	CODESP e Itamaraty Terminal Portuário LTDA	<p>Registro da alteração da razão social da Itamaraty Agenciamentos e Afretamentos LTDA, para Itamaraty Terminal Portuário LTDA.</p> <p>Alteração de cláusulas relativas a definições, anexos do contrato, movimentações, execução das obras, preços, condições de pagamento, qualidade dos serviços, segurança no trabalho e meio ambiente.</p>
3º Termo Aditivo	30/06/2010	CODESP e Terminal 12A S.A.	<p>Registro da alteração da razão social da Itamaraty Terminal Portuário LTDA, para Itamaraty Terminal Portuário S.A. e, posteriormente, para Terminal 12A S.A.</p>

Tabela 27 – Síntese do histórico contratual da área explorada pelo Terminal 12A  
 Fonte: Elaboração própria

7.14. Registra-se, ainda, a existência do Contrato de Passagem DP/19.2001, de 06/04/2001, celebrado entre a Codesp e a empresa Moinho Paulista LTDA., tendo como titular atual a Neves & Marinheiro LTDA. O objeto do contrato é a servidão de passagem para operacionalização de esteira transportadora em túnel subterrâneo, interligando a esteira da Bunge Alimentos S.A (antiga Santista) – localizada na faixa interna do cais do Armazém 12A – com o Moinho daquela empresa, localizado em área contígua a do Porto, destinada à movimentação de cereais a granel. O contrato tem vigência até 05/04/2021.

7.15. Destaca-se que a administração do Porto de Santos não deverá renovar o referido contrato, tendo em vista que o cais utilizado como infraestrutura pública passará a integrar o arrendamento STS11.

#### Cereal Sul Terminal Marítimo S.A. (COFCO – Silos 1, 2 e 3)

7.16. As características gerais da área explorada pela empresa Cereal Sul Terminal Marítimo S.A., conforme o Contrato DP/055.2002, estão indicadas na figura a seguir.



Figura 4 – Características do Contrato DP/055.2002  
 Fonte: PDZ do Porto de Santos (2020)

- 7.17. A relação contratual teve origem no Contrato DP/55.2002, de 17/12/2002, celebrado entre a Codesp e a Cereal Sul Terminal Marítimo S.A., tendo como objeto o arrendamento de área de 3.506 m<sup>2</sup>, para movimentação e armazenagem de granéis sólidos de origem vegetal, pelo prazo de 20 (vinte) anos a partir da assinatura do contrato, prorrogável uma vez por igual período.
- 7.18. Em relação a esse instrumento, foram celebrados 2 (dois) termos aditivos.
- 7.19. Não foi identificado aditivo de prorrogação de prazo de vigência contratual. Desse modo, o contrato encontra-se vigente até 17/12/2022.
- 7.20. A tabela a seguir indica os principais dados do histórico contratual da atual titular da área.

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
Contrato DP/55.2002	17/12/2002	CODESP e a Cereal Sul Terminal Marítimo S.A.	Arrendamento de área de 3.506 m <sup>2</sup> , para movimentação e armazenagem de granéis sólidos de origem vegetal.  Vigência: 20 anos a partir da assinatura do contrato, prorrogável uma vez por igual período (Cláusula 14 <sup>a</sup> ).  Reversibilidade dos bens:  “Revertem à CODESP, gratuita e automaticamente, na extinção do arrendamento todas as INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS objeto da Cláusula Trigésima Sexta [...]” (Cláusula 38 <sup>a</sup> ).  “Integram o arrendamento: INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS, obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, observadas, ainda, as relações referidas no Parágrafo Único” (Cláusula 36 <sup>a</sup> , caput)  “A relação dos bens que farão parte deste Contrato de Arrendamento constará do ANEXO VIII deste instrumento, devendo ser elaborada pela ARRENDATÁRIA ao término das obras, e conferida pela CODESP. O ANEXO VIII será atualizado sempre que ampliações ou modificações venham a ocorrer nas INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS durante a vigência deste Contrato” (Cláusula 36 <sup>a</sup> , § 1 <sup>o</sup> )  “Integram este Contrato de Arrendamento os seguintes ANEXOS: [...] ANEXO VIII: Relação de Bens Integrantes do Arrendamento” (Cláusula 3 <sup>a</sup> )
1 <sup>o</sup> Termo Aditivo (Primeira Retificação, Ratificação e Aditamento)	09/12/2003	CODESP e a Cereal Sul Terminal Marítimo S.A.	Alteração da área do arrendamento para 4.165,61m <sup>2</sup> .  Alteração de cláusulas relativas a anexos, projeto, execução das obras, preços, seguros e garantias e valor do contrato.
2 <sup>o</sup> Termo Aditivo (Segundo Instrumento de Retificação, Ratificação e Aditamento)	05/12/2011	CODESP e a Cereal Sul Terminal Marítimo S.A.	Alteração de cláusulas relativas ao objeto do contrato, anexos, preços, direitos e obrigações da arrendatária, segurança no trabalho e ISPS CODE.  Registro da celebração do Contrato de Servidão de Passagem DP-DC/02.2011, para utilização pela arrendatária.

Tabela 28 – Síntese do histórico contratual da área explorada pela Cereal Sul  
 Fonte: Elaboração própria

#### Suzano S.A. (anteriormente Fibria Celulose S.A. – anteriormente Votorantim Celulose e Papel S.A. – Armazém 13/14)

- 7.21. As características gerais da área explorada pela empresa Suzano S.A., conforme o Contrato de Transição DIPRE-DINEG/13.2019, estão indicadas na figura a seguir.



Figura 5 – Características do Contrato DIPRE-DINEG/13.2019  
Fonte: PDZ do Porto de Santos (2020)

7.22. A relação contratual teve origem no Contrato PRES/049.97, de 15/09/1997, celebrado entre a Codesp e a Votorantim Celulose e Papel S.A., tendo como objeto o arrendamento de área de 9.000 m<sup>2</sup>, para movimentação de carga geral de produtos de origem florestal, pelo prazo de 10 anos a partir da assinatura do contrato, prorrogável uma vez por igual período.

7.23. Em relação a esse instrumento, foram celebrados 5 (cinco) termos aditivos.

7.24. A última prorrogação contratual foi formalizada mediante o 4º Termo Aditivo, que prorrogou o contrato por mais 10 (dez) anos, a partir de 15/09/2007. Desse modo, a previsão de vigência do contrato foi estabelecida até 15/09/2017.

7.25. Após o término da relação contratual original, foi celebrado Contrato de Transição, tendo como titular a Suzano S.A, sucessora por incorporação da Fibria Celulose S.A.

7.26. Mediante o Edital de Processo Seletivo Simplificado nº 03/2020, a exploração da área em questão deverá ser atribuída, em caráter transitório, a uma nova arrendatária. Segundo informação constante no site da SPA, a vencedora do processo seletivo foi a empresa Bracell SP Celulose Ltda.

7.27. Nos termos da Cláusula Décima da minuta de contrato de transição que integra o Edital de Processo Seletivo Simplificado nº 03/2020, o prazo de vigência do contrato a ser celebrado com a nova arrendatária será de “180 (cento e oitenta) dias ou até que se encerre o processo licitatório da área objeto deste Instrumento, o que ocorrer primeiro”.

7.28. A tabela a seguir indica os principais dados do histórico contratual da atual titular da área.

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
Contrato PRES/049.97	15/09/1997	CODESP e Votorantim Celulose e Papel S.A.	Arrendamento de área de 9.000 m <sup>2</sup> , para movimentação de carga geral de produtos de origem florestal Vigência: 10 anos a partir da assinatura do contrato, prorrogável uma vez por igual período (Cláusula 14ª c/c Cláusula 15ª e Cláusula 16ª). Reversibilidade dos bens: “Revertem à CODESP, gratuita e automaticamente, na extinção do arrendamento pelo término do prazo: obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, além de todas as instalações portuárias construídas pela ARRENDATÁRIA [...]” (Cláusula 39ª). “Na extinção do arrendamento será procedida uma vistoria dos bens que integram o arrendamento, para os efeitos previstos neste Contrato, e lavrado um ‘Termo de Reversão de Bens’ sob a guarda da ARRENDATÁRIA ou integrados ao arrendamento, com indicação detalhada do estado de conservação dos mesmos” (Cláusula 40ª)
1º Termo Aditivo (1º Instrumento Particular de Aditivo de Retificação e Ratificação)	25/08/1999	CODESP e Votorantim Celulose e Papel S.A.	Expansão da área do arrendamento em mais 550m <sup>2</sup> , totalizando 9.550m <sup>2</sup> de área arrendada.
2º Termo Aditivo (2º Instrumento de Retificação, Ratificação e Aditamento)	13/07/2001	CODESP e Votorantim Celulose e Papel S.A.	Expansão da área do arrendamento em mais 12.519,94m <sup>2</sup> , totalizando 22.069,94m <sup>2</sup> de área arrendada. Estabelecimento de Movimentação Mínima Contratual de 144.000 toneladas por ano. Alterações nas cláusulas relativas a preços, condições de pagamento e segurança no trabalho.
3º Termo Aditivo (3º Instrumento de Retificação, Ratificação e Aditamento)	09/05/2003	CODESP e Votorantim Celulose e Papel S.A.	Alteração da área arrendada para 16.019,94m <sup>2</sup> . Previsão de ressarcimento de valores da arrendatária à Codesp em razão de investimentos realizados para que a área atingisse condições superiores às de sítio padrão. Alterações nas cláusulas relativas aos anexos a investimentos, trabalho portuário, projeto e obras, preços, condições de pagamento e direitos e obrigações da arrendatária.
4º Termo Aditivo (4º Instrumento de Retificação, Ratificação e Aditamento)	11/09/2003	CODESP e Votorantim Celulose e Papel S.A.	Prorrogação do prazo de vigência do contrato por mais 10 (dez) anos, a contar de 15/09/2007. Alterações nas cláusulas relativas a movimentações, preços, condições de pagamento e reajuste.

5º Termo Aditivo (5º Instrumento de Aditamento)	26/04/2011	CODESP e Fibria Celulose S.A.	Registro da alteração da denominação social da Votorantim Celulose e Papel S.A. para Fibria Celulose S.A.
Contrato de Transição DIPRE- DINEG/07.2019	10/05/2019	CODESP e Suzano Papel e Celulose S.A. (sucessora por incorporação da Fibria Celulose S.A.)	Arrendamento transitório de área de 16.019,94m <sup>2</sup> , para movimentação de carga geral de produtos de origem florestal. Prazo: 180 (cento e oitenta) dias. Critério de reversibilidade: “ <i>Revertem à CODESP, gratuita e automaticamente, na extinção do Contrato, os bens vinculados ao Arrendamento incluídos no ANEXO II</i> ” (Cláusula 34 <sup>a</sup> )
Contrato de Transição DIPRE- DINEG/13.2019	06/11/2019	CODESP e Suzano S.A.	Arrendamento transitório de área de 16.019,94m <sup>2</sup> , para movimentação de carga geral de produtos de origem florestal. Prazo: 180 (cento e oitenta) dias. Critério de reversibilidade: “ <i>Revertem à CODESP, gratuita e automaticamente, na extinção do Contrato, os bens vinculados ao Arrendamento incluídos no ANEXO II</i> ” (Cláusula 34 <sup>a</sup> )
Contrato de Transição DIPRE- DINEG/11.2020	04/05/2020	Santos Port Authority – SPA e Suzano S.A.	Arrendamento transitório de área de 16.019,94m <sup>2</sup> , para movimentação de carga geral de produtos de origem florestal. Prazo: 180 (cento e oitenta) dias. “ <i>Revertem à SPA, gratuita e automaticamente, na extinção do Contrato, os bens vinculados ao Arrendamento incluídos no ANEXO II</i> ” (Cláusula 34 <sup>a</sup> )

Tabela 29 – Síntese do histórico contratual da área explorada pela Suzano  
Fonte: Elaboração própria

### Rodrimar S.A. – Terminais Portuários e Armazéns Gerais (Armazém III e Armazém VIII)

7.29. As características gerais da área explorada pela empresa Rodrimar S.A., conforme o Contrato nº PRES/CO 12/93, estão indicadas na figura a seguir.



Figura 6 – Características do Contrato nº 12.93  
Fonte: PDZ do Porto de Santos (2020)

7.30. A relação contratual teve origem no **Contrato nº PRES/CO 12/93**, de 01/07/1993, celebrado entre a Codesp e a Rodrimar S.A. – Transportes, Equipamentos Industriais e Armazéns Gerais, tendo como objeto o arrendamento de área de 12.350m<sup>2</sup>, para recebimento, movimentação e armazenagem de barrilha, sulfato de sódio e fertilizantes, bem como demais atividades correlatas de interesse da arrendatária, pelo prazo de 10 (vinte) anos, contados do término do período de carência referido no Parágrafo Segundo da Cláusula Quinta (17 meses contados da data de aprovação do projeto executivo pela Codesp), prorrogável uma vez por igual período.

7.31. Em relação a esse instrumento, foram celebrados 6 (seis) termos aditivos.

7.32. A última prorrogação contratual foi formalizada mediante o 4º Termo Aditivo, que prorrogou o contrato por mais 10 (dez) anos, a partir de 01/12/2004. Desse modo, a previsão de vigência do contrato foi estabelecida até 01/12/2014.

7.33. Atualmente, o contrato encontra-se vigente mediante tutela provisória de urgência, “*para que sejam preservados os efeitos do Contrato de Arrendamento nº. 12/93 e a manutenção da agravante na área arrendada, até que o Poder Concedente se manifeste de maneira conclusiva acerca do mérito do reequilíbrio econômico-financeiro*”. No caso, trata-se do pedido de reequilíbrio solicitado no âmbito do Processo nº 50000.032200-2018-37, em trâmite na SNPTA, cuja análise passou a ser realizada pela ANTAQ, no âmbito do Processo nº 50300.015673/2019-76, no qual não há decisão terminativa, conforme detalhado em tópico posterior deste relatório relativo ao levantamento processual.

7.34. Ademais, em processo de recuperação judicial (Processo nº 1011127-17.2019.8.26.0562, 12ª Vara Cível de Santos) foi proferida decisão que: “*(i) manteve os Certificados de Operador Portuário das recuperandas, dispensando-as da apresentação das certidões negativas de débitos fiscais ou de débitos com a Codesp; e (ii) impôs à estatal ordem de abstenção de retirada das recuperandas da área arrendada (armazéns III e VIII)*”.

7.35. Desse modo, foi imposta à administração portuária ordem judicial de abstenção de retirada Rodrimar da sua área arrendada. A administração do porto interpôs o recurso de Agravo de Instrumento nº 2184597-12.2019.8.26.000 contra a decisão, entretanto, mediante Acórdão de 17/06/2020, o recurso foi indeferido.

7.36. Até a presente data, não há informação de que tenha sido celebrado Contrato de Transição.

7.37. A tabela a seguir indica os principais dados do histórico contratual da atual titular da área.

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
-------------	--------------------	--------	--------

Contrato nº PRES/CO 12/93	01/07/1993	CODESP e Rodrimar S.A. – Transportes, Equipamentos Industriais e Armazéns Gerais	Reserva de área de 12.350m <sup>2</sup> , para recebimento, movimentação e armazenagem de barrilha, sulfato de sódio e fertilizantes, bem como demais atividades correlatas de interesse da arrendatária Vigência: 10 (vinte) anos, contados do término do período de carência referido no Parágrafo Segundo da Cláusula Quinta (17 meses contados da data de aprovação do projeto executivo pela Codesp), prorrogável uma vez por igual período (Cláusula 8 <sup>a</sup> ). Reversibilidade dos bens: “Decorrido o prazo de vigência do presente Contrato ou rescindido este, as melhorias introduzidas no imóvel pela RODRIMAR e as benfeitorias inamovíveis por ela implantadas incorporar-se-ão ao acervo patrimonial do Porto de Santos, independentemente de qualquer indenização” (Cláusula 16 <sup>a</sup> ).
1º Termo Aditivo	19/02/1998	CODESP e Rodrimar S.A. – Transportes, Equipamentos Industriais e Armazéns Gerais	Permuta da área de 12.350m <sup>2</sup> pelas áreas de 8.684,13m <sup>2</sup> (Armazém III) e 9.200m <sup>2</sup> (Armazém VIII). Alterações de cláusulas referentes a operações, investimentos, movimentação, preços, condições de pagamento, garantia, horário, rescisão, autorização, projeto e obras, financiamentos das obras, execução das obras, qualidade dos serviços e meio ambiente.
2º Termo Aditivo	07/12/1998	CODESP e Rodrimar S.A. – Transportes, Equipamentos Industriais e Armazéns Gerais	Inclusão de cláusula concedendo prioridade de atracação ao uso do cais e estabelecimento do dever da Codesp de proporcionar profundidade de cais mínima de 10,6m.
3º Termo Aditivo	26/03/2004	CODESP e Rodrimar S.A. – Transportes, Equipamentos Industriais e Armazéns Gerais	Expansão da área do arrendamento, passando a fazer parte, além das áreas de 8.684,13m <sup>2</sup> (Armazém III) e 9.200m <sup>2</sup> (Armazém VIII), também a área de 1.120m <sup>2</sup> (balança rodoviária). Alterações de cláusulas referentes a investimentos, preços, responsabilidade e anexos ao contrato.
4º Termo Aditivo	30/11/2004	CODESP e Rodrimar S.A. – Transportes, Equipamentos Industriais e Armazéns Gerais	Prorrogação do prazo de vigência do contrato por mais 10 (dez) anos, contados a partir de 01/12/2004. Alteração da cláusula de reversibilidade de bens: “Revertem à CODESP, gratuita e automaticamente, na extinção do arrendamento todas as INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS objeto da Cláusula Trigésima Quarta [...]” (Cláusula 37 <sup>a</sup> ) “Integram o arrendamento: INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS, obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, observadas ainda, as relações referidas no Parágrafo Único” (Cláusula 35 <sup>a</sup> , caput) “A relação dos bens que fazem parte deste Contrato constará do ANEXO III deste instrumento, devendo ser elaborada pela ARRENDATÁRIA no prazo de 30 (trinta) dias após a assinatura deste instrumento e atualizada ao término das obras, devendo ser conferida pela CODESP. O ANEXO III será atualizado sempre que ampliações ou modificações venham a ocorrer nas INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS durante a vigência do Contrato” (Cláusula 35 <sup>a</sup> , § único) Alteração geral das cláusulas contratuais.
5º Termo Aditivo	29/01/2009	CODESP e Rodrimar S.A. – Transportes, Equipamentos Industriais e Armazéns Gerais	Inclusão de cláusula relativa ao cabimento de recursos relativos a atos da Codesp durante a execução do contrato.
6º Termo Aditivo	12/07/2010	CODESP e Rodrimar S.A. – Terminais Portuários e Armazéns Gerais	Redução da área arrendada em 707,98m <sup>2</sup> , ficando 18.296,15m <sup>2</sup> de área total. Alterações gerais nas cláusulas relativas a anexos do contrato, movimentações, trabalho portuário, preços, condições de pagamento, direitos e obrigações da arrendatária, segurança no trabalho e saúde ocupacional e ISPS Code.
Tutela provisória de urgência (Processo nº 5005978-17.2019.4.03.6100, da 17ª Vara Cível Federal de SP)	07/06/2019	-	Deferido Pedido de antecipação dos efeitos da tutela recursal, “para que sejam preservados os efeitos do Contrato de Arrendamento nº. 12/93 e a manutenção da agravante na área arrendada, até que o Poder Concedente se manifeste de maneira conclusiva acerca do mérito do reequilíbrio econômico-financeiro”.
Decisão judicial (Processo nº 1011127-17.2019.8.26.0562, 12ª Vara Cível de Santos)	27/06/2019	-	Decisão determinando que “as recuperandas estão dispensadas da apresentação de certidão negativa de débitos fiscais ou de débitos com ela própria, para a manutenção dos Certificados de Operador Portuários das empresas integrantes do Grupo Rodrimar, estando a empresa estatal, também, obstada de praticar qualquer ato para a retirada das recuperandas da área arrendada (armazéns III e VIII)”

Tabela 30 – Síntese do histórico contratual da área explorada pela Rodrimar  
Fonte: Elaboração própria

**Rishis Empreendimentos e Participações S.A. (anteriormente TOC Terminais de Operação e Cargas LTDA. – Anteriormente Estrada Transportes e Logística Integrada LTDA.)**

7.38. As características gerais da área explorada pela empresa Rishis Empreendimentos e Participações S.A., conforme o Contrato DP-DC/01.2005, estão indicadas na figura a seguir.



Figura 7 – Características do Contrato DP-DC/01.2005  
Fonte: PDZ do Porto de Santos (2020)

7.39. A relação contratual teve origem no **Contrato DP-DC/01.2005**, de 02/12/2005, celebrado entre a Codesp e a Estrada Transportes e Logística Integrada LTDA., tendo como objeto o arrendamento de área de 5.653m<sup>2</sup>, para movimentação e armazenagem de carga geral containerizada ou não, pelo prazo de 20 (vinte) anos a partir da assinatura do contrato, prorrogável uma vez por igual período.

7.40. Em relação a esse instrumento, foram celebrados 5 (cinco) termos aditivos.

7.41. Houve alteração da vigência contratual, formalizada mediante o 2º Termo Aditivo, o qual estabeleceu que o prazo de vigência de 20 (vinte) anos passaria a ser contado a partir de 05/11/2009 (e não mais a partir de 02/12/2005).

7.42. Desse modo, o contrato encontra-se vigente até 05/11/2029.

7.43. Apesar do prazo contratual remanescente, há expectativa de que a área em questão seja disponibilizada antes do término da vigência do contrato, tendo em vista pleito de substituição de áreas apresentado pela Rishis ao poder concedente. No âmbito do Processo Administrativo nº 50000.040582/2020-97, em trâmite na SNPTA, a arrendatária inicialmente apresentou pedido de substituição da sua área arrendada pela área do STS36, entretanto, a empresa protocolou novo requerimento em 20/05/2019, alterando o pedido inicial para a substituição da área de seu arrendamento pela área do STS 14. Contudo, tendo em vista a realização do certame licitatório referente aos arrendamentos das áreas denominadas STS14 ou do STS14A, na qual a empresa Eldorado (controladora da Rishis) sagrou-se vencedora de um dos leilões (tendo optado, de acordo com as regras dos editais, pelo arrendamento STS14), a Rishis apresentou nova manifestação esclarecendo que a área pretendida em substituição se refere ao espaço localizado entre as áreas STS14 e o STS14A no Porto de Santos.

7.44. O processo encontra-se atualmente em análise na SNPTA. O último andamento do processo foi mediante o Despacho nº 520/2020/DGCO/SNPTA, de 23/12/2020, que encaminhou os autos para análise da Coordenação Geral de Gestão de Contratos em Portos Delegados.

7.45. Segundo informações disponibilizadas pela Santos Porto Authority (SPA) em reunião de trabalho realizada em 26/02/2021, a expectativa é de que a área esteja disponível para licitação no prazo de aproximadamente 1 (um) ano.

7.46. A tabela a seguir indica os principais dados do histórico contratual da atual titular da área.

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
Contrato DP-DC/01.2005	02/12/2005	CODESP e Estrada Transportes e Logística Integrada LTDA.	Arrendamento de área de 5.653m <sup>2</sup> , para movimentação e armazenagem de carga geral containerizada ou não. Vigência: 20 anos a partir da assinatura do contrato, prorrogável uma vez por igual período (Cláusula 14 <sup>a</sup> ). Reversibilidade dos bens: “Revertem à CODESP, gratuita e automaticamente, na extinção do arrendamento todas as <b>INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS</b> objeto da Cláusula Trigesésima Sexta [...]”. (Cláusula 38 <sup>a</sup> ) “Integram o arrendamento: <b>INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS</b> , obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, observadas ainda, as relações referidas no Parágrafo Único”. (Cláusula 36 <sup>a</sup> , caput) “A relação dos bens que farão parte deste Contrato de Arrendamento constará do <b>ANEXO VIII</b> deste instrumento, devendo ser elaborada pela <b>ARRENDATÁRIA</b> ao término das obras, e conferida pela <b>CODESP</b> . O <b>ANEXO VIII</b> será atualizado sempre que ampliações ou modificações venham a ocorrer nas <b>INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS</b> durante a vigência deste Contrato”. (Cláusula 36 <sup>a</sup> , § único)
1º Termo Aditivo (2º Instrumento de Retificação, Ratificação e Aditamento)	09/12/2005	CODESP e Estrada Transportes e Logística Integrada LTDA.	Expansão da área arrendada, mediante inclusão de 7.168m <sup>2</sup> (Armazém XVIII e áreas adjacentes), totalizando 12.821m <sup>2</sup> de área. Alterações de cláusulas relativas a movimentações, preços, condições de pagamento, seguros e garantias e valor do contrato.
2º Termo Aditivo (2º Instrumento)		CODESP e Estrada Transportes e	Alteração da área arrendada para 5.653m <sup>2</sup> (Armazém XIII e áreas adjacentes) mais 5.525,40m <sup>2</sup> (Armazém XVIII e áreas adjacentes), totalizando 11.178,40m <sup>2</sup> de área. Alteração do prazo de vigência do arrendamento para 20 (vinte) anos a partir da assinatura deste aditivo, prorrogável uma vez por igual período.

de Retificação, Ratificação e Aditamento)	05/11/2009	Logística Integrada LTDA.	Mudança de razão social de Estrada Transportes e Logística Integrada LTDA. para TOC Terminais de Operação de Cargas LTDA.  Alterações de cláusulas relativas a definições, objeto do contrato, anexos, movimentações, projeto, execução das obras, preços, condições de pagamento, qualidade dos serviços, segurança no trabalho, seguros e garantias, valor do contrato, direitos e obrigações da arrendatária e ISPS Code.
3º Termo Aditivo (3º Instrumento de Retificação, Ratificação e Aditamento)	10/01/2010	CODESP e TOC Terminais de Operação de Cargas LTDA.	Alterações de cláusulas relativas a movimentações, preços e valor do contrato de arrendamento.
4º Termo Aditivo	21/06/2010	CODESP e TOC Terminais de Operação de Cargas LTDA.	Inclusão de cláusula prevendo a possibilidade de ampliação da área arrendada para áreas contíguas, sempre que comprovada a inviabilidade técnica, operacional e econômica de realização de licitação para novo arrendamento.  Alterações de cláusulas relativas a direitos e obrigações da arrendatária e transferência do arrendamento.
5º Termo Aditivo (5º Instrumento de Aditamento)	16/08/2011	CODESP e TOC Terminais de Operação de Cargas LTDA.	Registro da transferência de titularidade do contrato para a empresa Rishis Empreendimentos e Participações S.A.

Tabela 31 – Síntese do histórico contratual da área explorada pela Rishis  
Fonte: Elaboração própria

### Bens do arrendamento

7.47. A seguir, apresenta-se a situação dos bens do arrendamento de cada terminal que compõe a área **STSII**.

#### Terminal 12A S.A. (COFCO – anteriormente Itamaraty Terminal Portuário LTDA)

7.48. O critério de reversibilidade dos bens do arrendamento foi originalmente estabelecido nas Cláusula 37ª e 39ª do Contrato DP/56.2002, nos seguintes termos:

CLÁUSULA TRIGÉSIMA SÉTIMA – Integram o arrendamento: INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS, obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, observadas, ainda, as relações referidas no Parágrafo Único.

PARÁGRAFO PRIMEIRO – A relação dos bens que farão parte deste Contrato de Arrendamento constará do ANEXO VIII deste instrumento, devendo ser elaborada pela ARRENDATÁRIA ao término das obras, e conferida pela CODESP. O ANEXO VIII será atualizado sempre que ampliações ou modificações venham a ocorrer nas INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS durante a vigência deste Contrato. [...]

CLÁUSULA TRIGÉSIMA NONA - Revertem à CODESP, gratuita e automaticamente, na extinção do arrendamento todas as INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS objeto da Cláusula Trigésima Sétima [...].

7.49. O critério de reversibilidade não foi alterado nos Termos Aditivos subsequentes.

7.50. A tabela a seguir sintetiza a situação dos bens do arrendamento.

Critério de reversibilidade no contrato original	Último critério de reversibilidade	Rol de bens reversíveis?	Investimentos não amortizados
<p>“Revertem à CODESP, gratuita e automaticamente, na extinção do arrendamento todas as INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS objeto da Cláusula Trigésima Sétima [...]” (Cláusula 39ª).</p> <p>“Integram o arrendamento: INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS, obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, observadas, ainda, as relações referidas no Parágrafo Único” (Cláusula 37ª, caput)</p> <p>“A relação dos bens que farão parte deste Contrato de Arrendamento constará do ANEXO VIII deste instrumento, devendo ser elaborada pela ARRENDATÁRIA ao término das obras, e conferida pela CODESP. O ANEXO VIII será atualizado sempre que ampliações ou modificações venham a ocorrer nas INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS durante a vigência deste Contrato” (Cláusula 37ª, § 1º)</p> <p>“Integram este Contrato de Arrendamento os seguintes ANEXOS: [...] ANEXO VIII: Relação de Bens Integrantes do Arrendamento” (Cláusula 3ª)</p>	Mesmo do contrato original.	<p>Anexo VIII do Contrato DP/56.2002.</p> <p>A SPA informou que o termo de vistoria de bens será elaborado na ocasião da entrega do terminal pela atual arrendatária.</p>	Segundo informado pela SPA, não há investimentos não amortizados.

Tabela 32 – Bens do arrendamento – Contrato DP/56.2002  
Fonte: Elaboração própria

7.51. Desse modo, conforme o critério de reversibilidade contratual – não alterado pelos termos aditivos celebrados – são reversíveis obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, além de eventuais ampliações ou modificações nas instalações portuárias.

7.52. Os bens reversíveis são indicados no Anexo VIII do Contrato DP/56.2002. O referido anexo não foi disponibilizado juntamente com a cópia do contrato. Entende-se que os bens constantes no referido anexo deverão estar em consonância com o critério de reversibilidade estabelecido em contrato.

### Cereal Sul Terminal Marítimo S.A. (COFCO – Silos 1, 2 e 3)

7.53. O critério de reversibilidade dos bens do arrendamento foi originalmente estabelecido nas Cláusulas 36ª e 38ª do Contrato DP/55.2002, nos seguintes termos:

CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEXTA – Integram o arrendamento: INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS, obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, observadas, ainda, as relações referidas no Parágrafo Único.

PARÁGRAFO PRIMEIRO – A relação dos bens que farão parte deste Contrato de Arrendamento constará do ANEXO VIII deste instrumento, devendo ser elaborada pela ARRENDATÁRIA ao término das obras, e conferida pela CODESP. O ANEXO VIII será atualizado sempre que ampliações ou modificações venham a ocorrer nas INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS durante a vigência deste Contrato. [...]

CLÁUSULA TRIGÉSIMA OITAVA – Revertem à CODESP, gratuita e automaticamente, na extinção do arrendamento todas as INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS objeto da Cláusula Trigésima Sexta [...]

7.54. O critério de reversibilidade não foi alterado nos Termos Aditivos subsequentes.

7.55. A tabela a seguir sintetiza a situação dos bens do arrendamento.

Critério de reversibilidade no contrato original	Último critério de reversibilidade	Rol de bens reversíveis?	Investimentos não amortizados
<p>“Revertem à CODESP, gratuita e automaticamente, na extinção do arrendamento todas as INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS objeto da Cláusula Trigésima Sexta [...]” (Cláusula 38ª).</p> <p>“Integram o arrendamento: INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS, obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, observadas, ainda, as relações referidas no Parágrafo Único” (Cláusula 36ª, caput)</p> <p>“A relação dos bens que farão parte deste Contrato de Arrendamento constará do ANEXO VIII deste instrumento, devendo ser elaborada pela ARRENDATÁRIA ao término das obras, e conferida pela CODESP. O ANEXO VIII será atualizado sempre que ampliações ou modificações venham a ocorrer nas INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS durante a vigência deste Contrato” (Cláusula 36ª, § 1º)</p> <p>“Integram este Contrato de Arrendamento os seguintes ANEXOS: [...] ANEXO VIII: Relação de Bens Integrantes do Arrendamento” (Cláusula 3ª)</p>	Mesmo do contrato original.	<p>Anexo VIII do Contrato DP/55.2002.</p> <p>A SPA informou que o termo de vistoria de bens será elaborado na ocasião da entrega do terminal pela atual arrendatária.</p>	Segundo informado pela SPA, não há investimentos não amortizados.

Tabela 33 – Bens do arrendamento – Contrato DP/55.2002

Fonte: Elaboração própria

7.56. Desse modo, conforme o critério de reversibilidade contratual – não alterado pelos termos aditivos celebrados – são reversíveis obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, além de eventuais ampliações ou modificações nas instalações portuárias.

7.57. Os bens reversíveis são indicados no Anexo VIII do Contrato DP/55.2002. O referido anexo não foi disponibilizado juntamente com a cópia do contrato. Entende-se que os bens constantes no referido anexo deverão estar em consonância com o critério de reversibilidade estabelecido em contrato.

### Suzano S.A. (anteriormente Fibria Celulose S.A. – anteriormente Votorantim Celulose e Papel S.A.– Armazém 13/14)

7.58. O critério de reversibilidade dos bens do arrendamento foi originalmente estabelecido na Cláusulas 39ª e 40ª do Contrato PRES/049.97, nos seguintes termos:

CLÁUSULA TRIGÉSIMA NONA – Revertem à CODESP, gratuita e automaticamente, na extinção do arrendamento pelo término do prazo: obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, além de todas as instalações portuárias construídas pela ARRENDATÁRIA [...].

CLÁUSULA QUADRAGÉSIMA – Na extinção do arrendamento será procedida uma vistoria dos bens que integram o arrendamento, para os efeitos previstos neste Contrato, e lavrado um ‘Termo de Reversão de Bens’ sob a guarda da ARRENDATÁRIA ou integrados ao arrendamento, com indicação detalhada do estado de conservação dos mesmos.

7.59. O critério de reversibilidade não foi alterado nos Termos Aditivos subsequentes.

7.60. No Contrato de Transição posteriormente celebrado, consta disposição específica sobre bens reversíveis. Conforme a Cláusula 34ª do Contrato de Transição DIPRE-DINEG/11.2020, “revertem à SPA, gratuita e automaticamente, na extinção do Contrato, os bens vinculados ao Arrendamento incluídos no ANEXO II”.

7.61. A tabela a seguir sintetiza a situação dos bens do arrendamento.

Critério de reversibilidade no contrato original	Último critério de reversibilidade	Rol de bens reversíveis?	Investimentos não amortizados
<p>“Revertem à CODESP, gratuita e automaticamente, na extinção do arrendamento pelo término do prazo: obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, além de todas as instalações portuárias construídas pela</p>	Conforme o Contrato de Transição DIPRE-DINEG/11.2020:	Sim, conforme o Anexo II do Contrato de Transição DIPRE-DINEG/11.2020.	Segundo informado pela



<p>ARRENDATÁRIA [...]” (Cláusula 39ª).</p> <p>“Na extinção do arrendamento será procedida uma vistoria dos bens que integram o arrendamento, para os efeitos previstos neste Contrato, e lavrado um ‘Termo de Reversão de Bens’ sob a guarda da ARRENDATÁRIA ou integrados ao arrendamento, com indicação detalhada do estado de conservação dos mesmos” (Cláusula 40ª)</p>	<p>“Revertem à SPA, gratuita e automaticamente, na extinção do Contrato, os bens vinculados ao Arrendamento incluídos no ANEXO II” (Cláusula 34ª)</p>	<p>A SPA informou que o termo de vistoria de bens será elaborado na ocasião da entrega do terminal pela atual arrendatária.</p>	<p>SPA, não há investimentos não amortizados.</p>
---	---	---	---

Tabela 34 – Bens do arrendamento – Contrato PRES/049.97 / Contrato de Transição DIPRE-DINEG/11.2020

Fonte: Elaboração própria

7.62. Portanto, entende-se que os bens reversíveis são aqueles indicados no Anexo II do Contrato de Transição DIPRE-DINEG/11.2020. O referido anexo não foi disponibilizado juntamente com a cópia do CT. Entende-se que os bens constantes no referido anexo deverão estar em consonância com o critério de reversibilidade do contrato.

### Rodrimar S.A. – Terminais Portuários e Armazéns Gerais (Armazém III e Armazém VIII)

7.63. O critério de reversibilidade dos bens do arrendamento foi originalmente estabelecido na Cláusula 16ª do Contrato PRES/CO 12/93, nos seguintes termos:

CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA – Decorrido o prazo de vigência do presente Contrato ou rescindido este, as melhorias introduzidas no imóvel pela RODRIMAR e as benfeitorias inamovíveis por ela implantadas incorporar-se-ão ao acervo patrimonial do Porto de Santos, independentemente de qualquer indenização.

O critério de reversibilidade foi alterado no 4º Termo Aditivo ao referido contrato, nos seguintes termos:

CLÁUSULA TRIGÉSIMA QUINTA – Integram o arrendamento: INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS, obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, observadas ainda, as relações referidas no Parágrafo Único.

PARÁGRAFO ÚNICO – A relação dos bens que fazem parte deste Contrato constará do ANEXO III deste instrumento, devendo ser elaborada pela ARRENDATÁRIA no prazo de 30 (trinta) dias após a assinatura deste instrumento e atualizada ao término das obras, devendo ser conferida pela CODESP. O ANEXO III será atualizado sempre que ampliações ou modificações venham a ocorrer nas INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS durante a vigência do Contrato. [...]

CLÁUSULA TRIGÉSIMA SÉTIMA – Revertem à CODESP, gratuita e automaticamente, na extinção do arrendamento todas as INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS objeto da Cláusula Trigésima Quinta.

7.64. A tabela a seguir sintetiza a situação dos bens do arrendamento.

Critério de reversibilidade no contrato original	Último critério de reversibilidade	Rol de bens reversíveis?	Investimentos não amortizados
<p>“Decorrido o prazo de vigência do presente Contrato ou rescindido este, as melhorias introduzidas no imóvel pela RODRIMAR e as benfeitorias inamovíveis por ela implantadas incorporar-se-ão ao acervo patrimonial do Porto de Santos, independentemente de qualquer indenização” (Cláusula 16ª).</p>	<p>Conforme o 4º Termo Aditivo:</p> <p>“Revertem à CODESP, gratuita e automaticamente, na extinção do arrendamento todas as INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS objeto da Cláusula Trigésima Quinta [...]” (Cláusula 37ª)</p> <p>“Integram o arrendamento: INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS, obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, observadas ainda, as relações referidas no Parágrafo Único” (Cláusula 35ª, caput)</p> <p>“A relação dos bens que fazem parte deste Contrato constará do ANEXO III deste instrumento, devendo ser elaborada pela ARRENDATÁRIA no prazo de 30 (trinta) dias após a assinatura deste instrumento e atualizada ao término das obras, devendo ser conferida pela CODESP. O ANEXO III será atualizado sempre que ampliações ou modificações venham a ocorrer nas INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS durante a vigência do Contrato” (Cláusula 35ª, § único)</p>	<p>Anexo III do 4º TA ao Contrato PRES/CO 12/93.</p> <p>A SPA informou que o termo de vistoria de bens será elaborado na ocasião da entrega do terminal pela atual arrendatária.</p>	<p>Segundo informado pela SPA, não há investimentos não amortizados.</p>

Tabela 35 – Bens do arrendamento – Contrato PRES/CO 12/93

Fonte: Elaboração própria

7.65. Desse modo, conforme o critério de reversibilidade contratual – alterado no 4º Termo Aditivo – são reversíveis obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, além de eventuais ampliações ou modificações nas instalações portuárias.

7.66. Os bens reversíveis são indicados no Anexo III do 4º TA ao Contrato Contrato PRES/CO 12/93. O referido anexo não foi disponibilizado juntamente com a cópia do contrato. Entende-se que os bens constantes no referido anexo deverão estar em consonância com o critério de reversibilidade estabelecido em contrato.

### Rishis Empreendimentos e Participações S.A. (anteriormente TOC Terminais de Operação e Cargas LTDA. – anteriormente Estrada Transportes e Logística Integrada LTDA.)

7.67. O critério de reversibilidade dos bens do arrendamento foi originalmente estabelecido nas Cláusulas 36ª e 38ª do Contrato DP-DC/01.2005, nos seguintes termos:

CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEXTA – Integram o arrendamento: INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS, obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, observadas ainda, as relações referidas no Parágrafo Único”. (Cláusula 36ª, caput)

PARÁGRAFO ÚNICO – A relação dos bens que farão parte deste Contrato de Arrendamento constará do ANEXO VIII deste instrumento, devendo ser elaborada pela ARRENDATÁRIA ao término das obras, e conferida pela CODESP. O ANEXO VIII será atualizado sempre que ampliações ou modificações venham a ocorrer nas INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS durante a vigência deste Contrato. [...]

CLÁUSULA TRIGÉSIMA OITAVA – Revertem à CODESP, gratuita e automaticamente, na extinção do arrendamento todas as INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS objeto da Cláusula Trigésima Sexta [...].

7.68. O critério de reversibilidade não foi alterado nos Termos Aditivos subsequentes.

7.69. A tabela a seguir sintetiza a situação dos bens do arrendamento.

Critério de reversibilidade no contrato original	Último critério de reversibilidade	Rol de bens reversíveis?	Investimentos não amortizados
<p>“Revertem à CODESP, gratuita e automaticamente, na extinção do arrendamento todas as INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS objeto da Cláusula Trigésima Sexta [...]”.</p> <p>(Cláusula 38ª)</p> <p>“Integram o arrendamento: INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS, obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, observadas ainda, as relações referidas no Parágrafo Único”. (Cláusula 36ª, caput)</p> <p>“A relação dos bens que farão parte deste Contrato de Arrendamento constará do ANEXO VIII deste instrumento, devendo ser elaborada pela ARRENDATÁRIA ao término das obras, e conferida pela CODESP. O ANEXO VIII será atualizado sempre que ampliações ou modificações venham a ocorrer nas INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS durante a vigência deste Contrato”. (Cláusula 36ª, § único)</p>	Mesmo do contrato original.	<p>Anexo VIII do Contrato Contrato DP-DC/01.2005.</p> <p>A SPA informou que o termo de vistoria de bens será elaborado na ocasião da entrega do terminal pela atual arrendatária.</p>	Segundo informado pela SPA, não há investimentos não amortizados.

Tabela 36 – Bens do arrendamento – Contrato DP-DC/01.2005  
Fonte: Elaboração própria

7.70. Desse modo, conforme o critério de reversibilidade contratual – não alterado pelos termos aditivos celebrados – são reversíveis obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, além de eventuais ampliações ou modificações nas instalações portuárias.

7.71. Os bens reversíveis são indicados no Anexo VIII do Contrato Contrato DP-DC/01.2005. O referido anexo não foi disponibilizado juntamente com a cópia do contrato. Entende-se que os bens constantes no referido anexo deverão estar em consonância com o critério de reversibilidade estabelecido em contrato original.

#### Processual

7.72. A seguir, são apresentadas informações acerca dos processos relevantes identificados relativos às áreas de cada terminal que compõe a área **STS11**.

#### Terminal 12A S.A. (COFCO – anteriormente Itamaraty Terminal Portuário LTDA)

- **Processo Administrativo nº 00045.000759/2017-22**, no âmbito da SNPTA. Interessada: Terminal 12A S.A.. Pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento DP/56.2002; unificação contratual dos Contratos DP/56.2002 (Terminal 12a) e DP/55.2002 (Cereal Sul); adensamento da área denominada "Armazém 13" aos contratos unificados e renovação antecipada do contrato unificado.

Mediante o Despacho Decisório nº 10/2021/SNPTA, de 13/01/2021, o pedido da arrendatária foi indeferido. A decisão foi informada à empresa mediante o Ofício nº 51/2021/GABSNPTA/SNPTA, de 15/01/2021.

Em 25/01/2021, a interessada apresentou recurso administrativo contra a decisão que indeferiu o pedido. O recurso em questão foi complementado mediante documento de 03/02/2021. O recurso em questão encontra-se em análise pela SNPTA.

#### Suzano S.A. (anteriormente Fibria Celulose S.A. – anteriormente Votorantim Celulose e Papel S.A.– Armazém 13/14)

- **Processo Administrativo nº 00045.001148/2017-00** (ref. 00410.055504/2017-91), no âmbito da SNPTA. Interessada: Fibria Celulose S.A. A arrendatária pleiteia a adaptação e a prorrogação do Contrato de Arrendamento PRES/049.97, no Porto de Santos/SP.

Mediante o Despacho nº 48/2018/GM/MTPA, de 19/12/2018 (Despacho Decisório), o pedido da arrendatária foi indeferido. A decisão foi informada à empresa mediante o Ofício nº 87/2019/DGCO-SNPTA/SNPTA, de 15/01/2021.

Em 02/04/2019, a interessada apresentou recurso administrativo contra a decisão que indeferiu o pedido. Com base no Parecer nº 0898/2019/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, de 19/11/2018, bem como no Despacho nº 786/2019/AEGM/GM, de 12/09/2019, o recurso em questão foi indeferido, o que foi informado à empresa mediante o Ofício nº 1431/2019/ASSAD/GM.

- **Processo nº 1010264-83.2017.4.01.3400**, no âmbito da 14ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal. Autora: Fibria Celulose S.A. Rés: União, ANTAQ e Codesp. Arrendamento vencido. A autora solicita a adaptação e a prorrogação do Contrato de Arrendamento PRES/049.97, no Porto de Santos/SP, com pedido de antecipação de tutela provisória para manter a vigência do referido contrato até a decisão final e definitiva do pedido de adaptação e prorrogação do contrato pelo MTPAC (atual SNPTA) no Processo Administrativo nº 00045.001148/2017-00.

Em decisão de 23/08/2017, foi deferida parcialmente a tutela de urgência, para determinar a manutenção da vigência do Contrato de Arrendamento PRES n. 049/97 e dos seus efeitos, “até que proferida decisão acerca do pedido de adaptação e prorrogação da parte autora no processo administrativo analisado pelo poder concedente”. A tutela de urgência foi mantida mediante sentença proferida em 05/09/2018.

A AGU, mediante o documento Informações n. 00094/2019/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, de 28/02/2019, determinou o encaminhamento do Processo Administrativo nº 00410.055504/2017-91, em que constam cópias dos despachos decisórios da SNPTA negando o pleito da arrendatária.

- **Processo nº 5000520-07-2019.4.03.6104**, no âmbito da 3ª Vara Federal de Santos. Autora: Fibria Celulose S.A. Rés: Codesp e Rishis Empreendimentos e Participações S.A. A arrendatária requer a anulação das decisões de Diretoria – DIREXE nº 114/2015 e 141/2015 (Resolução DP 34/2015, de 08/05/2015) – da corrê Codesp, que conferiram prioridade “B” de atracação no Berço 15 do Porto de Santos à corrê Rishis.

Em 25/06/2020, foi proferida sentença revogando a decisão que deferiu o pleito antecipatório, bem como julgando improcedentes os pedidos da autora.

A sentença transitou em julgado em 22/07/2020.

### Rodrimar S.A. – Terminais Portuários e Armazéns Gerais (Armazém III e Armazém VIII)

- **Processo Administrativo nº 50000.032200-2018-37** no âmbito da SNPTA. Interessada: Rodrimar S.A. A arrendatária pleiteia equilíbrio econômico-financeiro em seu favor, relativo aos seus Contrato de Arrendamento nº 12/91 e 12/93, em função da alegada alteração na jurisprudência do Supremo Tribunal Federal (STF) quanto à imunidade recíproca na tributação de empresas privadas exploradoras de atividade econômica e arrendatárias de imóvel público, que passou a permitir a cobrança de IPTU dos arrendatários.

Mediante a Nota Técnica 35/19-CGGC II/DGCO/SNPTA, de 27/06/2019, foi sugerido que o pedido da arrendatária não prosperasse. Nessa linha, foi proferido o Despacho Decisório nº 9/2019/GABIN-SNPTA/SNPTA, de 09/07/2019, indeferindo o pleito da arrendatária.

A empresa apresentou recurso visando a reforma do referido Despacho Decisório, contudo, os autos foram enviados para análise por parte da ANTAQ, tendo em vista que, a partir da entrada em vigor da Portaria nº 530-MINFRA/2019, não compete mais ao poder concedente manifestar-se sobre reequilíbrio econômico-financeiro contratual relativo a evento pretérito.

- **Processo Administrativo nº 50300.015673/2019-76**, no âmbito da ANTAQ. Interessada: Rodrimar S.A.. Trata-se de recurso administrativo apresentado pela arrendatária contra decisão do poder concedente em vista da Portaria nº 530-MINFRA/2019, que transferiu a competência de análise de reequilíbrio pretérito à agência reguladora. A arrendatária pleiteia equilíbrio econômico-financeiro em seu favor, relativo aos seus Contrato de Arrendamento nº 12/91 e 12/93, em função da alegada alteração na jurisprudência do Supremo Tribunal Federal (STF) quanto à imunidade recíproca na tributação de empresas privadas exploradoras de atividade econômica e arrendatárias de imóvel público.

Mediante a Nota Técnica nº 266/2020/GPO/SOG, de 14/12/2020, manifestou-se entendimento no sentido de que o evento de desequilíbrio pleiteado estava contido contratualmente desde sempre e pertence à álea ordinária, não ensejando desequilíbrio contratual.

A Codesp, mediante o documento SPA-DIPRE-GD/36.2021, de 01/02/2021, informou que se alinha ao posicionamento da Superintendência de Outorgas da ANTAQ *“no sentido de que a pretensão de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro com fundamento da decisão do STF sobre a cobrança do IPTU não encontra amparo no ordenamento jurídico e nas disposições editais e contratuais”*.

Como último andamento do processo, consta correspondência da arrendatária de 23/02/2021, solicitando o afastamento do entendimento consubstanciado pela SPA, a fim de que a ANTAQ considere o IPTU como fato ensejador de desequilíbrio do contrato de arrendamento.

- **Processo Administrativo nº 50300.017728/2019-82**, no âmbito da ANTAQ. Interessada: Rodrimar S.A. A arrendatária pleiteia equilíbrio econômico-financeiro em seu favor, relativo ao Contrato de Arrendamento nº 12/93, no valor de R\$ 837.458.292,01 (danos emergentes e lucros cessantes), supostamente reconhecido em decisão judicial (Processo nº 562.01.2000.008483-9, 4ª Vara Cível de Santos e, posteriormente, Processo nº 0007516-19.2013.4.03.6104, 2ª Vara Federal de Santos), no âmbito do arrendamento regido pelo Contrato Operacional nº PRES/CO 12.93, sob o argumento de que a autoridade portuária havia lhe arrendado área inservível ao cumprimento de seu contrato, já que área contígua ocupada pela Votorantim movimentação carga sensível a contaminação pela carga operada pela Rodrimar.

Mediante o **Acórdão nº 192, de 3/12/2020**, da agência reguladora, o pedido da arrendatária foi indeferido. A empresa apresentou pedido de reconsideração, contudo, por meio de Despacho da Gerência de Portos Organizados, de 10/02/2021, recomendou-se que fosse negado o seu provimento.

- **Processo nº 5005978-17.2019.4.03.6100**, no âmbito da 17ª Vara Cível Federal de São Paulo Autora: Rodrimar S.A. Ré: União. Trata-se de procedimento comum, com pedido de tutela provisória de urgência, cujo objetivo é a preservação dos efeitos do Contrato de Arrendamento nº 12/93 e a manutenção da parte autora na área arrendada, *“até que o Poder Concedente se manifeste de maneira conclusiva acerca do mérito do Reequilíbrio econômico-financeiro, ou até que a área seja efetivamente licitada, impedindo a interrupção abrupta da prestação de serviço de interesse público, em prestígio ao princípio da continuidade do serviço público”*.

Mediante Decisão de 24/04/2019, o juízo indeferiu o pedido de tutela provisória de urgência requerida pela parte autora.

A autora interpôs o **Agravo de Instrumento nº 5010677-18.2019.4.03.0000** em face da decisão que indeferiu o pedido de tutela de urgência. Em 07/06/2019, foi deferido o pedido de antecipação dos efeitos da tutela recursal, *“para que sejam preservados os efeitos do Contrato de Arrendamento nº 12/93 e a manutenção da agravante na área arrendada, até que o Poder Concedente se manifeste de maneira conclusiva acerca do mérito do reequilíbrio econômico-financeiro”* (no caso, trata-se do pedido de reequilíbrio solicitado no âmbito do Processo nº 50000.032200-2018-37, em trâmite na SNPTA, cuja análise passou a ser realizada pela ANTAQ, no âmbito do Processo nº 50300.015673/2019-76, no qual não há decisão terminativa).

- **Processo nº 0007516-19.2013.4.03.6104**, no âmbito da 2ª Vara Federal de Santos/SP. Autora: Rodrimar S.A. Ré: SPA. Inicialmente, tratava-se de ação de cobrança proposta pela Codesp em face da Rodrimar, sob o fundamento de que a arrendatária teria utilizado guindastes sem efetuar os devidos pagamentos, que correspondiam, à época, ao montante de R\$ 90.552,87.

Entretanto, a Rodrimar apresentou Reconvenção, pleiteando indenização por danos emergentes e lucros cessantes, devido a alegada impossibilidade de utilização da área. O Juízo Estadual proferiu sentença julgando improcedente cobrança por parte da Codesp e parcialmente procedente a reconvenção em favor da Rodrimar. O Perito Judicial concluiu que o valor devido à Rodrimar alcançava, à época, a quantia de R\$ 235.783.513,91.

Em 06/12/10, o Juízo rejeitou as questões levantadas pela SPA sobre o valor determinado na perícia, para homologar o montante apurado, além de determinar o pagamento da quantia incontroversa. Contra essa decisão, após a rejeição dos seus Embargos de Declaração, a SPA interpôs Agravo de Instrumento. A esse recurso foi concedido efeito suspensivo, para sustar os efeitos da decisão agravada.

A União requereu o seu ingresso na lide, na condição de assistente desta SPA, com o consequente deslocamento da competência do feito para a Justiça Federal.

Atualmente, após os petições da União, em 25/11/2019, e da SPA, em 10/12/2019, ambos no sentido de proceder-se à realização de nova prova pericial, bem como petição da empresa Rodrimar, buscando rechaçar tais argumentos, encontra-se pendente pronunciamento judicial quanto a tal controvérsia.

- **Processo nº 1011127-17.2019.8.26.0562**, no âmbito da 12ª Vara Cível de Santos. Autora Rodrimar S.A. Réu: Praiamar Corporate Emp. Imob. Trata-se de processo de recuperação judicial da empresa Rodrimar. A autora teve seu plano de recuperação judicial aprovado. Decisão complementada por embargos de declaração: *“(i) manteve os Certificados de Operador Portuário das recuperandas, dispensando-as da apresentação das certidões negativas de débitos fiscais ou de débitos com a Codesp; e (ii) impôs à estatal ordem de abstenção de retirada das recuperandas da área arrendada (armazéns III e VIII)”*

Desse modo, foi imposta à administração portuária ordem judicial de abstenção de retirada Rodrimar da sua área arrendada.

A administração do porto interpôs o recurso de **Agravo de Instrumento nº 2184597-12.2019.8.26.000** contra a decisão, entretanto, mediante Acórdão de 17/06/2020, o recurso foi indeferido.

A posição atual da SPA é no sentido de ter reconhecida a extranconcursabilidade dos seus créditos, permitindo a sua satisfação através de todos os processos de conhecimento e execução já em curso. Essa tese foi acolhida pela Administradora Judicial nos autos principais, contudo, o grupo Rodrimar está tentando revertê-la no âmbito da Impugnação de Crédito nº 1012926-61.2020.8.26.0562. Nessa Impugnação, a 1ª Instância foi igualmente favorável à tese da SPA e, no âmbito do **Agravo de Instrumento nº 2283930-97.2020.8.26.0000** o grupo Rodrimar até o momento não obteve êxito, uma vez que a única decisão até então ali proferida, monocrática, negou efeito suspensivo a tal Agravo, uma vez que a tese da SPA estaria de acordo com o entendimento do Tribunal. Ainda pendente decisão definitiva sobre tal Agravo.

A avaliação da SPA é no sentido de que, enquanto o plano de recuperação judicial estiver em curso, existe possibilidade de manutenção da decisão que autoriza a permanência da Rodrimar no terminal. Avalia-se que essa situação teria maior probabilidade de ser revertida no caso da conversão da recuperação judicial em falência.

#### **Rishis Empreendimentos e Participações S.A. (anteriormente TOC Terminais de Operação e Cargas LTDA. – anteriormente Estrada Transportes e Logística Integrada LTDA.)**

- **Processo Administrativo nº 50000.040582/2020-97** (ref. 50000.002492/2019-64), no âmbito da SNPTA. Interessada: Rishis Empreendimentos e Participações S.A. O pleito inicial da arrendatária versou sobre a substituição de sua área arrendada pela área do STS 36, conforme Carta EB 01/2019, de 14/01/2019, entretanto, a empresa protocolou novo requerimento em 20/05/2019, alterando o pedido inicial para a substituição da área de seu arrendamento pela área do STS 14.

Contudo, tendo em vista a realização do certame licitatório referente aos arrendamentos das áreas denominadas STS14 ou do STS14A, na qual a empresa Eldorado (controladora da Rishis) sagrou-se vencedora de um dos leilões, tendo optado, de acordo com as regras dos editais, pelo arrendamento STS14, a Rishis apresentou nova manifestação esclarecendo que a área pretendida em substituição se refere ao espaço localizado entre as áreas STS14 e o STS14A no Porto de Santos.

Em 08/12/2020, mediante o Ofício nº 80/2020/DGCO/SNPTA, a SNPTA solicitou manifestação da SPA para que, nos moldes do Parágrafo único do art. 39 da Portaria nº 530-MINFRA/2019, a autoridade portuária se posicione sobre a vantajosidade e o interesse em ver realizada a substituição de áreas, esclarecendo o impacto do pleito na melhoria da logística de movimentação em seu mercado relevante e a compatibilidade do pleito com o PDZ. Na mesma data, mediante o Ofício nº 82/2020/DGCO/SNPTA, foi solicitado à Rishis que, devido a atualização do seu pleito, apresente novas informações contemplando os ganhos operacionais na nova área, detalhamento da área que pretende ocupar e adequação do plano de investimentos.

O último andamento do processo foi mediante o Despacho nº 520/2020/DGCO/SNPTA, de 23/12/2020, que encaminhou os autos para análise da Coordenação Geral de Gestão de Contratos em Portos Delegados da SNPTA.

#### **Análise de riscos**

7.73. Com base no levantamento dos eventuais passivos jurídicos e regulatórios da área **STS11**, constante nos tópicos anteriores, foram analisados os riscos referentes à licitação da referida área, buscando-se identificar a existência de entraves ao procedimento licitatório futuro ou impactos ao novo arrendamento. Na tabela a seguir é apresentada análise de riscos referente à área em questão.

<b>Perspectiva</b>	<b>Situação</b>	
	<p><b>Terminal 12A S.A. (COFCO – anteriormente Itamaraty Terminal Portuário LTDA)</b></p> <p>A relação contratual teve origem no Contrato DP/56.2002, de 18/12/2002, celebrado entre a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) e a Itamaraty Agenciamentos e Afretamentos LTDA, tendo como objeto o arrendamento de área de aproximadamente 4.700,00 m<sup>2</sup>, para movimentação e armazenagem de grãos sólidos de origem vegetal, pelo prazo de 20 (vinte) anos a partir da assinatura do contrato, prorrogável por uma vez por igual período.</p> <p>Em relação a esse instrumento, foram celebrados 3 (três) termos aditivos.</p> <p>Houve alteração da vigência contratual, formalizada mediante o 1º Termo Aditivo, o qual estabeleceu que o prazo de vigência de 20 (vinte) anos passaria a ser contado a partir de 02/12/2004 (e não mais a partir de 18/12/2002).</p> <p>Desse modo, o contrato encontra-se vigente até 02/12/2024.</p>	Sobre a ímpec 02/12/202
	<p><b>Cereal Sul Terminal Marítimo S.A. (COFCO – Silos 1, 2 e 3)</b></p> <p>A relação contratual teve origem no Contrato DP/55.2002, de 17/12/2002, celebrado entre a Codesp e a Cereal Sul Terminal Marítimo S.A., tendo como objeto o arrendamento de área de 3.506 m<sup>2</sup>, para movimentação e armazenagem de grãos sólidos de origem vegetal, pelo prazo de 20 (vinte) anos a partir da assinatura do contrato, prorrogável uma vez por igual período.</p> <p>Em relação a esse instrumento, foram celebrados 2 (dois) termos aditivos.</p> <p>Não foi identificado aditivo de prorrogação de prazo de vigência contratual. Desse modo, o contrato encontra-se vigente até 17/12/2022.</p>	Sobre a ímpec 17/12/202
	<p><b>Suzano S.A. (anteriormente Fibria Celulose S.A. – anteriormente Votorantim Celulose e Papel S.A.– Armazém 13/14)</b></p> <p>A relação contratual teve origem no Contrato PRES/049.97, de 15/09/1997, celebrado entre a Codesp e a Votorantim Celulose e Papel S.A., tendo como objeto o arrendamento de área de 9.000 m<sup>2</sup>, para movimentação de carga geral de produtos de origem florestal, pelo prazo de 10 anos a partir da assinatura do contrato, prorrogável uma vez por igual período.</p>	

Contratual	<p>Em relação a esse instrumento, foram celebrados 5 (cinco) termos aditivos.</p> <p>A última prorrogação contratual foi formalizada mediante o 4º Termo Aditivo, que prorrogou o contrato por mais 10 (dez) anos, a partir de 15/09/2007. Desse modo, a previsão de vigência do contrato foi estabelecida até 15/09/2017.</p> <p>Após o término da relação contratual original, foi celebrado Contrato de Transição, tendo como titular a Suzano S.A, sucessora por incorporação da Fibria Celulose S.A.</p> <p>Mediante o Edital de Processo Seletivo Simplificado nº 03/2020, a exploração da área em questão deverá ser atribuída, em caráter transitório, a uma nova arrendatária.</p> <p>Nos termos da Cláusula Décima da minuta de contrato de transição que integra o Edital de Processo Seletivo Simplificado nº 03/2020, o prazo de vigência do contrato a ser celebrado com a nova arrendatária será de “180 (cento e oitenta) dias ou até que se encerre o processo licitatório da área objeto deste Instrumento, o que ocorrer primeiro”.</p>	<p>Sobre impedimen área é ex vigência é do proces</p>
	<p><b>Rodrimar S.A. – Terminais Portuários e Armazéns Gerais (Armazém III e Armazém VIII)</b></p> <p>A relação contratual teve origem no <b>Contrato nº PRES/CO 12/93</b>, de 01/07/1993, celebrado entre a Codesp e a Rodrimar S.A. – Transportes, Equipamentos Industriais e Armazéns Gerais, tendo como objeto o arrendamento de área de 12.350m<sup>2</sup>, para recebimento, movimentação e armazenagem de barrilha, sulfato de sódio e fertilizantes, bem como demais atividades correlatas de interesse da arrendatária, pelo prazo de 10 (vinte) anos, contados do término do período de carência referido no Parágrafo Segundo da Cláusula Quinta (17 meses contados da data de aprovação do projeto executivo pela Codesp), prorrogável uma vez por igual período.</p> <p>Em relação a esse instrumento, foram celebrados 6 (seis) termos aditivos.</p> <p>A última prorrogação contratual foi formalizada mediante o 4º Termo Aditivo, que prorrogou o contrato por mais 10 (dez) anos, a partir de 01/12/2004. Desse modo, a previsão de vigência do contrato foi estabelecida até 01/12/2014.</p> <p>Atualmente, o contrato encontra-se vigente mediante tutela provisória de urgência, “para que sejam preservados os efeitos do Contrato de Arrendamento nº. 12/93 e a manutenção da agravante na área arrendada, até que o Poder Concedente se manifeste de maneira conclusiva acerca do mérito do reequilíbrio econômico-financeiro”. No caso, trata-se do pedido de reequilíbrio solicitado no âmbito do Processo nº 50000.032200-2018-37, em trâmite na SNPTA, cuja análise passou a ser realizada pela ANTAQ, no âmbito do Processo nº 50300.015673/2019-76, no qual não há decisão terminativa, conforme detalhado em tópico posterior deste relatório relativo ao levantamento processual.</p> <p>Ademais, em processo de recuperação judicial (Processo nº 1011127-17.2019.8.26.0562, 12ª Vara Cível de Santos) foi proferida decisão que: “(i) manteve os Certificados de Operador Portuário das recuperandas, dispensando-as da apresentação das certidões negativas de débitos fiscais ou de débitos com a Codesp; e (ii) impôs à estatal ordem de abstenção de retirada das recuperandas da área arrendada (armazéns III e VIII)”.</p> <p>Até a presente data, não há informação de que tenha sido celebrado Contrato de Transição.</p>	<p>Sobre a ár até ma reequilibr analisa proferiu de Nesse caso futura l conclusiv:</p> <p>Entretanto, recuperaç abstenç (armazéns l pela SF avaliação d recupe possibilid p</p>
	<p><b>Rishis Empreendimentos e Participações S.A. (anteriormente TOC Terminais de Operação e Cargas LTDA. – anteriormente Estrada Transportes e Logística Integrada LTDA.)</b></p> <p>A relação contratual teve origem no <b>Contrato DP-DC/01.2005</b>, de 02/12/2005, celebrado entre a Codesp e a Estrada Transportes e Logística Integrada LTDA., tendo como objeto o arrendamento de área de 5.653m<sup>2</sup>, para movimentação e armazenagem de carga geral containerizada ou não, pelo prazo de 20 (vinte) anos a partir da assinatura do contrato, prorrogável uma vez por igual período.</p> <p>Em relação a esse instrumento, foram celebrados 5 (cinco) termos aditivos.</p> <p>Houve alteração da vigência contratual, formalizada mediante o 2º Termo Aditivo, o qual estabeleceu que o prazo de vigência de 20 (vinte) anos passaria a ser contado a partir de 05/11/2009 (e não mais a partir de 02/12/2005).</p> <p>Desse modo, o contrato encontra-se vigente até 05/11/2029.</p> <p>Apesar do prazo contratual remanescente, há expectativa de que a área em questão seja disponibilizada antes do término da vigência do contrato, tendo em vista pleito de substituição de áreas apresentado pela Rishis ao poder concedente. O processo encontra-se atualmente em análise na SNPTA.</p> <p>Segundo informações disponibilizadas pela Santos Porto Authority (SPA) em reunião de trabalho realizada em 26/02/2021, a expectativa é de que a área esteja disponível para licitação no prazo de aproximadamente 1 (um) ano.</p>	<p>Sobre a ár v</p> <p>Há expe término da de substit conc</p> <p>Como a lib contrato processo c risco r disp</p>
	<p><b>Terminal 12A S.A. (COFCO – anteriormente Itamaraty Terminal Portuário LTDA)</b></p> <p>O critério de reversibilidade dos bens do arrendamento foi originalmente estabelecido nas Cláusulas 37ª e 39ª do Contrato DP/56.2002.</p> <p>Conforme o critério de reversibilidade contratual – não alterado pelos termos aditivos celebrados – são reversíveis obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, além de eventuais ampliações ou modificações nas instalações portuárias.</p> <p>Os bens reversíveis são indicados no Anexo VIII do Contrato DP/56.2002. O referido anexo não foi disponibilizado juntamente com a cópia do contrato. Entende-se que os bens constantes no referido anexo deverão estar em consonância com o critério de reversibilidade estabelecido em contrato.</p>	<p>São reversí sistemas elétricas e c de seg m</p>
	<p><b>Cereal Sul Terminal Marítimo S.A. (COFCO – Silos 1, 2 e 3)</b></p> <p>O critério de reversibilidade dos bens do arrendamento foi originalmente estabelecido nas Cláusulas 36ª e 38ª do Contrato DP/55.2002.</p> <p>Desse modo, conforme o critério de reversibilidade contratual – não alterado pelos termos aditivos celebrados – são reversíveis obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle</p>	<p>São reversí sistemas elétricas e c de seg</p>

	<p>e de segurança, além de eventuais ampliações ou modificações nas instalações portuárias.</p> <p>Os bens reversíveis são indicados no Anexo VIII do Contrato DP/55.2002. O referido anexo não foi disponibilizado juntamente com a cópia do contrato. Entende-se que os bens constantes no referido anexo deverão estar em consonância com o critério de reversibilidade estabelecido em contrato.</p>	m
Patrimonial	<p><b>Suzano S.A. (anteriormente Fibria Celulose S.A. – anteriormente Votorantim Celulose e Papel S.A.– Armazém 13/14)</b></p> <p>O critério de reversibilidade dos bens do arrendamento foi originalmente estabelecido na Cláusulas 39ª e 40ª do Contrato PRES/049.97.</p> <p>Desse modo, conforme o critério de reversibilidade contratual – não alterado pelos atermos aditivos celebrados – são reversíveis obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, além de todas as instalações portuárias construídas pela arrendatária.</p> <p>No Contrato de Transição posteriormente celebrado, consta disposição específica sobre bens reversíveis. Conforme a Cláusula 34ª do Contrato de Transição DIPRE-DINEG/11.2020, “<i>revertem à SPA, gratuita e automaticamente, na extinção do Contrato, os bens vinculados ao Arrendamento incluídos no ANEXO II</i>”.</p> <p>Portanto, entende-se que os bens reversíveis são aqueles indicados no Anexo II do Contrato de Transição DIPRE-DINEG/11.2020. O referido anexo não foi disponibilizado juntamente com a cópia do CT. Entende-se que os bens constantes no referido anexo deverão estar em consonância com o critério de reversibilidade do contrato original.</p>	São reversíveis sistemas elétricos e de segurança
	<p><b>Rodrimar S.A. – Terminais Portuários e Armazéns Gerais (Armazém III e Armazém VIII)</b></p> <p>O critério de reversibilidade dos bens do arrendamento foi originalmente estabelecido na Cláusula 16ª do Contrato PRES/CO 12/93 e alterado no 4º Termo Aditivo ao referido contrato.</p> <p>Conforme o critério de reversibilidade contratual – nos termos do 4º Termo Aditivo – são reversíveis obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, além de eventuais ampliações ou modificações nas instalações portuárias.</p> <p>Os bens reversíveis são indicados no Anexo III do 4º TA ao Contrato Contrato PRES/CO 12/93. O referido anexo não foi disponibilizado juntamente com a cópia do contrato. Entende-se que os bens constantes no referido anexo deverão estar em consonância com o critério de reversibilidade estabelecido em contrato.</p>	São reversíveis sistemas elétricos e de segurança
	<p><b>Rishis Empreendimentos e Participações S.A. (anteriormente TOC Terminais de Operação e Cargas LTDA. – anteriormente Estrada Transportes e Logística Integrada LTDA.)</b></p> <p>O critério de reversibilidade dos bens do arrendamento foi originalmente estabelecido nas Cláusulas 36ª e 38ª do Contrato DP-DC/01.2005</p> <p>Conforme o critério de reversibilidade contratual – não alterado pelos termos aditivos celebrados – são reversíveis obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, além de eventuais ampliações ou modificações nas instalações portuárias.</p> <p>Os bens reversíveis são indicados no Anexo VIII do Contrato Contrato DP-DC/01.2005. O referido anexo não foi disponibilizado juntamente com a cópia do contrato. Entende-se que os bens constantes no referido anexo deverão estar em consonância com o critério de reversibilidade estabelecido em contrato original.</p>	São reversíveis sistemas elétricos e de segurança
	<p><b>Terminal 12A S.A. (COFCO – anteriormente Itamaraty Terminal Portuário LTDA)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Processo Administrativo nº 00045.000759/2017-22</b>, no âmbito da SNPTA. Interessada: Terminal 12A S.A.. Pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento DP/56.2002; unificação contratual dos Contratos DP/56.2002 (Terminal 12a) e DP/55.2002 (Cereal Sul); adensamento da área denominada "Armazém 13" aos contratos unificados e renovação antecipada do contrato unificado.</li> </ul> <p>Mediante o Despacho Decisório nº 10/2021/SNPTA, de 13/01/2021, o pedido da arrendatária foi indeferido. A decisão foi informada à empresa mediante o Ofício nº 51/2021/GABSNPTA/SNPTA, de 15/01/2021.</p> <p>Em 25/01/2021, a interessada apresentou recurso administrativo contra a decisão que indeferiu o pedido. O recurso em questão foi complementado mediante documento de 03/02/2021. O recurso em questão encontra-se em análise pela SNPTA.</p>	Não foram área n A SNPT/ Registri administr
	<p><b>Suzano S.A. (anteriormente Fibria Celulose S.A. – anteriormente Votorantim Celulose e Papel S.A.– Armazém 13/14)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Processo Administrativo nº 00045.001148/2017-00</b> (ref. 00410.055504/2017-91), no âmbito da SNPTA. Interessada: Fibria Celulose S.A. A arrendatária pleiteia a adaptação e a prorrogação do Contrato de Arrendamento PRES/049.97, no Porto de Santos/SP.</li> </ul> <p>Mediante o Despacho nº 48/2018/GM/MTPA, de 19/12/2018 (Despacho Decisório), o pedido da arrendatária foi indeferido. A decisão foi informada à empresa mediante o Ofício nº 87/2019/DGCO-SNPTA/SNPTA, de 15/01/2021.</p> <p>Em 02/04/2019, a interessada apresentou recurso administrativo contra a decisão que indeferiu o pedido. Com base no Parecer nº 0898/2019/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, de 19/11/2018, bem como no Despacho nº 786/2019/AEGM/GM, de 12/09/2019, o recurso em questão foi indeferido, o que foi informado à empresa mediante o Ofício nº 1431/2019/ASSAD/GM.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Processo nº 1010264-83.2017.4.01.3400</b>, no âmbito da 14ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal. Autora: Fibria Celulose S.A. Rés: União, ANTAQ e Codesp. Arrendamento vencido. A autora solicita a adaptação e a prorrogação do Contrato de Arrendamento PRES/049.97, no Porto de Santos/SP, com pedido de antecipação de tutela provisória para manter a vigência do referido contrato até a decisão final e definitiva do pedido de adaptação e prorrogação do contrato pelo MTPAC (atual SNPTA) no Processo Administrativo nº 00045.001148/2017-00.</li> </ul>	Não foram área n No âmbito decisó No âmbito vigência

Em decisão de 23/08/2017, foi deferida parcialmente a tutela de urgência, para determinar a manutenção da vigência do Contrato de Arrendamento PRES n. 049/97 e dos seus efeitos, “até que proferida decisão acerca do pedido de adaptação e prorrogação da parte autora no processo administrativo analisado pelo poder concedente”. A tutela de urgência foi mantida mediante sentença proferida em 05/09/2018.

A AGU, mediante o documento Informações n. 00094/2019/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, de 28/02/2019, determinou o encaminhamento do Processo Administrativo nº 00410.055504/2017-91, em que constam cópias dos despachos decisórios da SNPTA negando o pleito da arrendatária.

- **Processo nº 5000520-07-2019.4.03.6104**, no âmbito da 3ª Vara Federal de Santos. Autora: Fibria Celulose S.A. Rés: Codesp e Rishis Empreendimentos e Participações S.A. A arrendatária requer a anulação das decisões de Diretoria – DIREXE nº 114/2015 e 141/2015 (Resolução DP 34/2015, de 08/05/2015) – da corrê Codesp, que conferiram prioridade “B” de atracação no Berço 15 do Porto de Santos à corrê Rishis.

Em 25/06/2020, foi proferida sentença revogando a decisão que deferiu o pleito antecipatório, bem como julgando improcedentes os pedidos da autora. A sentença transitou em julgado em 22/07/2020.

processo  
decisã

#### Rodrimar S.A. – Terminais Portuários e Armazéns Gerais (Armazém III e Armazém VIII)

- **Processo Administrativo nº 50000.032200-2018-37** no âmbito da SNPTA. Interessada: Rodrimar S.A. A arrendatária pleiteia equilíbrio econômico-financeiro em seu favor, relativo aos seus Contrato de Arrendamento nº 12/91 e 12/93, em função da alegada alteração na jurisprudência do Supremo Tribunal Federal (STF) quanto à imunidade recíproca na tributação de empresas privadas exploradoras de atividade econômica e arrendatárias de imóvel público, que passou a permitir a cobrança de IPTU dos arrendatários.

Mediante a Nota Técnica 35/19-CGGC II/DGCO/SNPTA, de 27/06/2019, foi sugerido que o pedido da arrendatária não prosperasse. Nessa linha, foi proferido o Despacho Decisório nº 9/2019/GABIN-SNPTA/SNPTA, de 09/07/2019, indeferindo o pleito da arrendatária.

A empresa apresentou recurso visando a reforma do referido Despacho Decisório, contudo, os autos foram enviados para análise por parte da ANTAQ, tendo em vista que, a partir da entrada em vigor da Portaria nº 530-MINFRA/2019, não compete mais ao poder concedente manifestar-se sobre reequilíbrio econômico-financeiro contratual relativo a evento pretérito.

- **Processo Administrativo nº 50300.015673/2019-76**, no âmbito da ANTAQ. Interessada: Rodrimar S.A.. Trata-se de recurso administrativo apresentado pela arrendatária contra decisão do poder concedente em vista da Portaria nº 530-MINFRA/2019, que transferiu a competência de análise de reequilíbrio pretérito à agência reguladora. A arrendatária pleiteia equilíbrio econômico-financeiro em seu favor, relativo aos seus Contrato de Arrendamento nº 12/91 e 12/93, em função da alegada alteração na jurisprudência do Supremo Tribunal Federal (STF) quanto à imunidade recíproca na tributação de empresas privadas exploradoras de atividade econômica e arrendatárias de imóvel público.

Mediante a Nota Técnica nº 266/2020/GPO/SOG, de 14/12/2020, manifestou-se entendimento no sentido de que o evento de desequilíbrio pleiteado estava contido contratualmente desde sempre e pertence à álea ordinária, não ensejando desequilíbrio contratual.

A Codesp, mediante o documento SPA-DIPRE-GD/36.2021, de 01/02/2021, informou que se alinha ao posicionamento da Superintendência de Outorgas da ANTAQ “no sentido de que a pretensão de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro com fundamento da decisão do STF sobre a cobrança do IPTU não encontra amparo no ordenamento jurídico e nas disposições editais e contratuais”.

Como último andamento do processo, consta correspondência da arrendatária de 23/02/2021, solicitando o afastamento do entendimento consubstanciado pela SPA, a fim de que a ANTAQ considere o IPTU como fato ensejador de desequilíbrio do contrato de arrendamento.

- **Processo Administrativo nº 50300.017728/2019-82**, no âmbito da ANTAQ. Interessada: Rodrimar S.A. A arrendatária pleiteia equilíbrio econômico-financeiro em seu favor, relativo ao Contrato de Arrendamento nº 12/93, no valor de R\$ 837.458.292,01 (danos emergentes e lucros cessantes), supostamente reconhecido em decisão judicial (Processo nº 562.01.2000.008483-9, 4ª Vara Cível de Santos e, posteriormente, Processo nº 0007516-19.2013.4.03.6104, 2ª Vara Federal de Santos), no âmbito do arrendamento regido pelo Contrato Operacional nº PRES/CO 12.93, sob o argumento de que a autoridade portuária havia lhe arrendado área inservível ao cumprimento de seu contrato, já que área contígua ocupada pela Votorantim movimentação carga sensível a contaminação pela carga operada pela Rodrimar.

Mediante o **Acórdão nº 192, de 3/12/2020**, da agência reguladora, o pedido da arrendatária foi indeferido. A empresa apresentou pedido de reconsideração, contudo, por meio de Despacho da Gerência de Portos Organizados, de 10/02/2021, recomendou-se que fosse negado o seu provimento.

- **Processo nº 5005978-17.2019.4.03.6100**, na 17ª Vara Cível Federal de SP. Autora: Rodrimar S.A. Ré: União. Procedimento comum, com pedido de tutela provisória de urgência, cujo objetivo é a preservação dos efeitos do Contrato de Arrendamento nº 12/93 e a manutenção da parte autora na área arrendada, “até que o Poder Concedente se manifeste de maneira conclusiva acerca do mérito do Reequilíbrio econômico-financeiro, ou até que a área seja efetivamente licitada, impedindo a interrupção abrupta da prestação de serviço de interesse público, em prestígio ao princípio da continuidade do serviço público”.

Mediante Decisão de 24/04/2019, o juízo indeferiu o pedido de tutela provisória de urgência requerida pela parte autora.

A autora interpôs o Agravo de Instrumento nº 5010677-18.2019.4.03.0000 em face da decisão que indeferiu o pedido de tutela de urgência. Em 07/06/2019, foi deferido o pedido de antecipação dos efeitos da tutela recursal, “para que sejam preservados os efeitos do Contrato de Arrendamento nº. 12/93 e a manutenção da agravante na área arrendada, até que o Poder Concedente se manifeste de maneira conclusiva acerca do mérito do reequilíbrio econômico-financeiro” (no caso, trata-se do pedido de reequilíbrio solicitado no âmbito do Processo nº 50000.032200-2018-37, em trâmite na SNPTA, cuja análise passou a ser realizada pela ANTAQ, no âmbito do Processo nº 50300.015673/2019-76, no qual não há decisão terminativa).

- **Processo nº 0007516-19.2013.4.03.6104**, no âmbito da 2ª Vara Federal de Santos/SP. Autora: Rodrimar S.A. Ré: SPA. Inicialmente, tratava-se de ação de cobrança proposta pela Codesp em face da Rodrimar, sob o fundamento de que a arrendatária teria utilizado guindastes sem efetuar os devidos pagamentos, que correspondiam, à época, ao montante de R\$ 90.552,87.

Entretanto, a Rodrimar apresentou Reconvenção, pleiteando indenização por danos emergentes e lucros cessantes, devido a alegada impossibilidade de utilização da área. O Juízo Estadual proferiu sentença julgando improcedente cobrança por parte da Codesp e

Quanto ao j  
da cobranç  
ANTA  
concedente  
administr  
pender

Já quant  
cobertur  
proce  
manif

INDENI

Quanto ao j  
da disponil  
contrato de  
(danos  
regulador  
indeferiu  
reconsi  
Gerên  
recomer

O proce  
referido  
cessantes a  
pagame  
decisã

No pr  
recuperaçã  
"abstencã  
(armaz

Processual

parcialmente procedente a reconvenção em favor da Rodrimar. O Perito Judicial concluiu que o valor devido à Rodrimar alcançava, à época, a quantia de R\$ 235.783.513,91.

Em 06/12/10, o Juízo rejeitou as questões levantadas pela SPA sobre o valor determinado na perícia, para homologar o montante apurado, além de determinar o pagamento da quantia incontroversa. Contra essa decisão, após a rejeição dos seus Embargos de Declaração, a SPA interpôs Agravo de Instrumento. A esse recurso foi concedido efeito suspensivo, para sustar os efeitos da decisão agravada.

A União requereu o seu ingresso na lide, na condição de assistente desta SPA, com o consequente deslocamento da competência do feito para a Justiça Federal.

Atualmente, após os peticionamentos da União, em 25/11/2019, e da SPA, em 10/12/2019, ambos no sentido de proceder-se à realização de nova prova pericial, bem como petição da empresa Rodrimar, buscando rechaçar tais argumentos, encontra-se pendente pronouncemento judicial quanto a tal controvérsia.

- **Processo nº 1011127-17.2019.8.26.0562**, no âmbito da 12ª Vara Cível de Santos. Autora Rodrimar S.A. Réu: Praiamar Corporate Emp. Imob. Trata-se de processo de recuperação judicial da empresa Rodrimar. A autora teve seu plano de recuperação judicial aprovado. Decisão complementada por embargos de declaração: “(i) manteve os Certificados de Operador Portuário das recuperandas, dispensando-as da apresentação das certidões negativas de débitos fiscais ou de débitos com a Codesp; e (ii) impôs à estatal ordem de abstenção de retirada das recuperandas da área arrendada (armazéns III e VIII)”

Desse modo, foi imposta à administração portuária ordem judicial de abstenção de retirada Rodrimar da sua área arrendada (armazéns II e VIII).

A administração do porto interpôs o recurso de **Agravo de Instrumento nº 2184597-12.2019.8.26.000** contra a decisão, entretanto, mediante Acórdão de 17/06/2020, o recurso foi indeferido.

A posição atual da SPA é no sentido de ter reconhecida a extranconcursalidade dos seus créditos, permitindo a sua satisfação através de todos os processos de conhecimento e execução já em curso. Essa tese foi acolhida pela Administradora Judicial nos autos principais, contudo, o grupo Rodrimar está tentando revertê-la no âmbito da Impugnação de Crédito nº 1012926-61.2020.8.26.0562. Nessa Impugnação, a 1ª Instância foi igualmente favorável à tese da SPA e, no âmbito do **Agravo de Instrumento nº 2283930-97.2020.8.26.0000** o grupo Rodrimar até o momento não obteve êxito, uma vez que a única decisão até então ali proferida, monocrática, negou efeito suspensivo a tal Agravo, uma vez que a tese da SPA estaria de acordo com o entendimento do Tribunal. Ainda pendente decisão definitiva sobre tal Agravo.

A avaliação da SPA é no sentido de que, enquanto o plano de recuperação judicial estiver em curso, existe possibilidade de manutenção da decisão que autoriza a permanência da Rodrimar no terminal. Avalia-se que essa situação teria maior probabilidade de ser revertida no caso da conversão da recuperação judicial em falência.

interpos  
Conf  
administra  
judicial  
manutenc

#### **Rishis Empreendimentos e Participações S.A. (anteriormente TOC Terminais de Operação e Cargas LTDA. – anteriormente Estrada Transportes e Logística Integrada LTDA.)**

- **Processo Administrativo nº 50000.040582/2020-97** (ref. 50000.002492/2019-64), no âmbito da SNPTA. Interessada: Rishis Empreendimentos e Participações S.A. O pleito inicial da arrendatária versou sobre a substituição de sua área arrendada pela área do STS 36, entretanto, tendo em vista a realização do certame licitatório em que a Eldorado (controladora da Rishis) sagrou-se vencedora da área STS14, a Rishis apresentou nova manifestação, esclarecendo que a área pretendida em substituição se refere ao espaço localizado entre as áreas STS14 e o STS14A no Porto de Santos.

Em 08/12/2020, mediante o Ofício nº 80/2020/DGCO/SNPTA, a SNPTA solicitou manifestação da SPA para que, nos moldes do Parágrafo único do art. 39 da Portaria nº 530-MINFRA/2019, a autoridade portuária se posicione sobre a vantajosidade e o interesse em ver realizada a substituição de áreas, esclarecendo o impacto do pleito na melhoria da logística de movimentação em seu mercado relevante e a compatibilidade do pleito com o PDZ. Na mesma data, mediante o Ofício nº 82/2020/DGCO/SNPTA, foi solicitado à Rishis que, devido a atualização do seu pleito, apresente novas informações contemplando os ganhos operacionais na nova área, detalhamento da área que pretende ocupar e adequação do plano de investimentos.

O último andamento do processo foi mediante o Despacho nº 520/2020/DGCO/SNPTA, de 23/12/2020, que encaminhou os autos para análise da Coordenação Geral de Gestão de Contratos em Portos Delegados da SNPTA.

Confor  
expectativ  
da vigê  
substitu  
conc  
Contudo,  
vigência d  
de um pro  
há um ris  
disp

RISCO	Alto	Identificação de fato passível de se constituir como entrave à futura licitação
	Médio	Identificação de fato passível de gerar impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área
	Baixo	Não identificação de risco à licitação nem de impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área

Tabela 37 – Análise de riscos referentes à área STS11

Fonte: Elaboração própria

7.74. Com base nas perspectivas contratual, processual e patrimonial, no caso das áreas ocupadas pelo Terminal 12A, Cereal Sul e Suzano, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área, que gerem obrigação de ressarcimento ou outros riscos jurídicos dessa natureza.

7.75. Entretanto, no caso da área ocupada pela Rodrimar, há decisão em processo de recuperação judicial impondo que a administração portuária se abstenha de retirar a referida empresa do terminal. A SPA está buscando reverter judicialmente essa decisão, porém, o desfecho do processo é incerto. Considerando a atual fase da instrução processual do estudo da área STS11, sugere-se ao Ministério que verifique a possibilidade de ingresso da AGU na ação, tendo em vista o relevante interesse público.

7.76. No caso da área ocupada pela Rishis, foi identificado risco moderado de que sua área não possa ser disponibilizada para licitação no prazo almejado, uma vez que o pleito de substituição de áreas apresentado pela arrendatária ao poder concedente se encontra atualmente pendente de análise.

#### **Sugestão de cláusulas contratuais ou editalícias para dar suporte à modelagem proposta**



7.77. Conforme o art. 6º, § 3º da Lei nº 12.815/2013, a elaboração dos editais de licitação de arrendamentos portuários é de competência da ANTAQ, a quem cabe, portanto, a elaboração das minutas desse documento e do contrato.

7.78. Desse modo, a título de sugestão, tendo em vista recomendações do Tribunal de Contas da União em estudos anteriores bem como demais propostas de aprimoramentos, propõe-se à Agência a inclusão de cláusulas nas minutas de edital e contrato da área STS53 relativas aos seguintes pontos:

- Definição de prazo para o poder concedente convocar a arrendatária para a celebração do contrato de arrendamento, após o cumprimento das obrigações prévias à celebração do contrato.
- Inclusão de regra segundo a qual o Poder Concedente, ao apreciar o pedido de prorrogação contratual apresentado pela arrendatária, deverá fundamentar a vantagem da prorrogação do contrato em relação à realização de nova licitação de arrendamento, além de observar os requisitos para a prorrogação previstos em lei ou regulamento.
- Inclusão de cláusula prevendo a solução de controvérsias mediante procedimentos de mediação e arbitragem.
- No intuito de não enquadrar a MME como parâmetro de desempenho, no inciso xxvii da Subcláusula 1.1.1, substituir a expressão "das Subcláusulas 7.1.2.1 e 7.1.2.2" por "da Subcláusula 7.1.2.2"

7.79. Além dos pontos elencados, propõe-se à Agência a inclusão ou alteração especificamente das seguintes cláusulas na minuta de edital da área STS11:

Seção II – Do Objeto [...]

2.1.1. A área total do Arrendamento em Santos - SP, cujo código de identificação é STS011, possui 87.934 m<sup>2</sup> (oitenta e sete mil, novecentos e trinta e quatro metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implantados os equipamentos e edificações a serem utilizados na movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, especialmente açúcar, grãos de soja, milho e farelo de soja, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos. [...]

CAPÍTULO IV – DA DOCUMENTAÇÃO

Subseção IV - Da Garantia de Proposta

16.1 A **Garantia de Proposta** deverá ser aportada no valor mínimo de R\$ 115.538.080,86 (cento e quinze milhões, quinhentos e trinta e oito mil, oitenta reais e oitenta e seis centavos).

CAPÍTULO V – DAS ETAPAS DO LEILÃO

Sessão III – Da Sessão Pública do Leilão

22.14. Empresas ou grupos econômicos com participação de mercado acima de 40% (quarenta por cento) no mercado objeto do estudo, só poderão ser declarados vencedores na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.

22.14.1 A regra prevista no item 22.14 se estende às sociedades Controladas, Controladoras, Coligadas, e sujeitas ao mesmo controle comum.

22.14.2 Para aferição da participação do mercado, utilizar-se-ão os valores indicados na tabela abaixo, retirados do estudo Seção B – Estudos de Mercado, Tabela 30, denominada "Capacidade atual e futura para Granéis Sólidos Vegetais do Complexo Portuário de Santos".

Terminal	Capacidade Dinâmica Futura (t)	Percentual de participação de mercado
ADM do Brasil Ltda/Berço 39	5.909.092	5,96%
Terminal Exportador de Santos Ltda. - TES/Berço 38	8.680.883	8,76%
Terminal XXXIX de Santos S/A	7.523.432	7,59%
T-Grão Cargo Terminal de Granéis S/A	4.081.538	4,12%
Companhia Auxiliar de Armazéns Gerais - (Coperçucar TEAÇU 3) 5 armazéns	9.137.772	9,22%
Elevações Portuárias S/A (Rumo - TEAÇU 1 e 2) 10 armazéns	15.077.324	15,21%
Terminal 12A S/A	-	-
TEAG - Terminal de Exportação de Açúcar do Guarujá Ltda.	4.203.375	4,24%
TEG - Terminal Exportador do Guarujá Ltda.	2.741.332	2,77%
Terminal de Granéis do Guarujá S/A - TGG	6.579.196	6,64%
TIPLAM	15.001.176	15,14%
TUP CUTRALE	4.568.886	4,61%
STS11	15.600.000	15,74%

CAPÍTULO VI – DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO

Seção I - Das Obrigações Prévias à Celebração do Contrato [...]

27.2 Caberá à **Adjudicatária** apresentar ao **Poder Concedente** os seguintes documentos:

27.2.1 Comprovante de recolhimento da remuneração à **B3** no valor de R\$ 258.269,70 (duzentos e cinquenta e oito mil, duzentos e sessenta e nove reais e setenta centavos), cujo pagamento deverá ser efetuado no prazo previsto no **Manual de Procedimentos**; [...]

27.2.3 Comprovante de pagamento à empresa encarregada da realização dos estudos que deram origem a este Edital, conforme autorizado pelo art. 21 da Lei nº 8.987/95, pela Portaria SEP/PR nº 38/2013, de acordo com orientação a ser emitida pela **ANTAQ**, no valor total de R\$ 148.597,70 (cento e quarenta e oito mil, quinhentos e noventa e sete reais e setenta centavos) à Empresa de Planejamento Logístico S.A. – EPL.

27.2.4 Comprovante de pagamento à Santos Port Authority – SPA, pelos esforços alocados na elaboração dos estudos que deram origem a este Edital, no valor total de R\$ 322.963,01 (trezentos e vinte e dois mil, novecentos e sessenta e três reais e um centavo).

Propõe-se, ainda, a inclusão ou alteração das seguintes cláusulas na minuta de contrato da área STS11:

2. Áreas e Infraestruturas Públicas do Arrendamento [...]

2.1.1. A área total do Arrendamento, cujo código de identificação é STS11, localizada no Porto de Santos, possui 87.934 m<sup>2</sup> (oitenta e sete mil, novecentos e trinta e quatro metros quadrados) sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implantados os equipamentos e edificações a serem utilizados na movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, especialmente açúcar, grãos de soja, milho e farelo de soja, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos.

2.1.2 Provisoriamente, durante os 2 (dois) os primeiros anos de vigência contratual, a área provisória do Arrendamento será de 61.976 m<sup>2</sup> (sessenta e um mil, novecentos e setenta e seis metros quadrados) conforme planta indicada no Anexo C-1: Figura 1 da Seção C - Engenharia; após esse período, até o final da vigência contratual, a área definitiva do Arrendamento será aquela informada no item 2.1.1 deste contrato.

7. Obrigações e Prerrogativas das Partes

7.1 Obrigações da Arrendatária

7.1.1 A **Arrendatária** obriga-se, sem prejuízo das demais disposições constantes deste Contrato e seus Anexos, a: [...]

7.1.2 A **Arrendatária** obriga-se ainda a:

7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento, os quantitativos mínimos de movimentação anual de soja, farelo de soja, milho e açúcar, indicados nos quadros abaixo:

Ano do Arrendamento	Movimentação Mínima Exigida de soja, farelo de soja, milho e açúcar (valores em kt)
Ano 1	0
Ano 2	0
Ano 3	1.719

Ano 4	3.720
Ano 5	5.822
Ano 6	8.030
Ano 7	8.236
Ano 8	8.448
Ano 9	8.491
Ano 10	8.535
Ano 11	8.581
Ano 12	8.627
Ano 13	8.673
Ano 14	8.756
Ano 15	8.840
Ano 16	8.925
Ano 17	9.011
Ano 18	9.098
Ano 19	9.193
Ano 20	9.289
Ano 21	9.387
Ano 22	9.485
Ano 23	9.584
Ano 24	9.685
Ano 25	9.780

7.1.2.1.1 Para a verificação anual do atendimento à Movimentação Mínima Exigida, somente serão contabilizadas as movimentações realizadas por meio de embarcações atracadas no Porto Organizado, em operações que utilizem o Arrendamento.

7.1.2.2 Prestar as Atividades de acordo com os seguintes Parâmetros do Arrendamento e realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:

- i. Prancha Geral Média, a partir do 3º (terceiro) ano de contrato, de 713 t/h e, a partir do 4º (quarto) ano de contrato, de 1.482 t/h. Sendo a Prancha Geral Média o volume de carga movimentada no Terminal por todo período de tempo atracado;
- ii. Investimentos em instalações e equipamentos necessários para operação que incluam, no mínimo, sistema de embarque com capacidade nominal de 3.000 t/h para dois berços e sistemas transportadores equivalentes, com capacidade estática mínima total de 516,6 mil toneladas, bem como sistema de recepção (rodoviária e ferroviária) equivalente a 16,3 milhões de toneladas ano; e
- iii. Até o 3º (terceiro) ano de contrato, dragagem dos berços localizados dentro da área arrendada para profundidade de -15m DNH.

9 Valor Estimado do Contrato, Condições de Pagamento e Reajuste de Valores

9.1 Valor Global Estimado do Contrato

9.1.1 O valor global estimado do Contrato de Arrendamento é de R\$ 11.553.808.086,10 (onze bilhões, quinhentos e cinquenta e três milhões, oitocentos e oito mil, oitenta e seis reais e dez centavos), correspondente ao montante estimado de receitas a serem obtidas pela Arrendatária para explorar as Atividades durante o prazo de vigência do Contrato. [...]

9.2 Condições de Pagamento

9.2.1 A **Arrendatária** deverá pagar à Administração do Porto os seguintes Valores do Arrendamento:

- i. R\$ 5.084.373,04 (cinco milhões, oitenta e quatro mil, trezentos e setenta e três reais e quatro centavos) por mês, a título de Valor do Arrendamento Fixo, pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do Arrendamento; e
- ii. R\$ 6,81 (seis reais e oitenta e um centavos) por tonelada de qualquer carga movimentada, a título de Valor do Arrendamento Variável; pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do Arrendamento, observando o disposto na Subcláusula 9.2.3.1.

15 Bens do Arrendamento

15.1 Sem prejuízo de outras disposições deste Contrato sobre o tema, integram o Arrendamento os bens a seguir indicados, cuja posse, guarda, manutenção e vigilância são de responsabilidade da Arrendatária: [...]

15.1.3 Todos os bens que vierem a ser adquiridos pela arrendatária nos termos da Cláusula 7.1.2.2 deste Contrato.

15.2 Eventuais investimentos da Arrendatária em infraestrutura pública compartilhada não integram os bens do arrendamento e serão pertencentes ao patrimônio da administração do porto organizado.

21 Capital Social Mínimo

21.1 Até a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos, a **Arrendatária** constituída para a exploração do Arrendamento deverá subscrever e integralizar 100% (cem por cento) do capital social inicial mínimo, no valor de R\$ 138.626.913,54 (cento e trinta e oito milhões, seiscentos e vinte e seis mil, novecentos e treze reais e cinquenta e quatro centavos).

[1] Contrato de arrendamento nº DP/56.2002, com vigência até 01/12/2024.

[2] Acórdão TCU Nº 123/2018 – Plenário, de 24/01/2018 (IQI18 e PAR01);

[3] Acórdão TCU Nº 123/2018 – Plenário, de 24/01/2018 (IQI18 e PAR01);

[4] Acórdão TCU Nº 123/2018 – Plenário, de 24/01/2018 (IQI18 e PAR01);

## 8. CONCLUSÃO

8.1. Após proceder a atualização do estudo sobre a área **STS11** segundo as práticas definidas para o setor portuário nacional para exploração de áreas, entende-se que o presente estudo está apto a ser utilizado em procedimento licitatório pelo Poder Público, para o qual a presente Nota Técnica deverá ser publicada conjuntamente aos demais documentos que compõem o estudo.

À consideração superior.

Brasília, 4 de março de 2021.

**FERNANDO CORREA DOS SANTOS**  
Coordenador da Gerência de Estruturação de Projetos 1

**THILO ZINDEL**  
Assessor Técnico

**RÔMULO CASTELO BRANCO GOMES DE ARAÚJO**  
Assessor Técnico

**MARCELO FERREIRA NUNES**  
Assessor Técnico

**LEONARDO TAKEI KAWATA**  
Assessor Técnico

**CONRADO FREZZA**  
Assessor Técnico

**EDGARDO ERNESTO CABRERA CHAMBLAS**  
Assistente Técnico

**CAROLINE MAIARA DE JESUS**  
Coordenadora da Gerência de Meio Ambiente

**LEONARDO SILVA RODRIGUES**  
Assessor Técnico

De acordo.

Em 4 de março de 2021

**FERNANDO DE CASTILHO**  
Gerente de Estruturação de Projetos 1

**PAULA DURANTE TAGLIARI**  
Gerente de Meio Ambiente



Documento assinado eletronicamente por **Fernando Corrêa dos Santos, Coordenador(a)**, em 04/03/2021, às 03:00, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Rômulo Castelo Branco Gomes de Araújo, Assessor Técnico II**, em 04/03/2021, às 09:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Ferreira Nunes, Assessor Técnico IV**, em 04/03/2021, às 09:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Thilo Martin Zindel, Assessor Técnico I**, em 04/03/2021, às 09:34, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Leonardo Takei Kawata, Assessor Técnico IV**, em 04/03/2021, às 09:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Edgardo Ernesto Cabrera Chamblas, Assistente I**, em 04/03/2021, às 09:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Conrado da Silveira Frezza, Assessor Técnico II**, em 04/03/2021, às 10:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Caroline Maiara de Jesus, Coordenador(a)**, em 04/03/2021, às 11:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Paula Durante Tagliari, Gerente**, em 04/03/2021, às 11:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Leonardo Silva Rodrigues, Assessor Técnico III**, em 04/03/2021, às 12:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Fernando de Castilho, Gerente**, em 08/03/2021, às 11:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **3801606** e o código CRC **8558A4F4**.



Referência: Processo nº 50840.100360/2021-20



SEI nº 3801606

Via W4 Sul, Lote C, Edifício Parque Cidade Corporate - Torre C 8º andar - Bairro Asa Sul  
Brasília/DF, CEP 70308-200  
Telefone: (61) 3426-3719 - [www.epl.gov.br](http://www.epl.gov.br)