



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
DEPARTAMENTO DE NOVAS OUTORGAS E POLÍTICAS REGULATÓRIAS PORTUÁRIAS
COORDENAÇÃO-GERAL DE MODELAGEM DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS

NOTA TÉCNICA Nº 9/2022/CGMP-SNPTA/DNOP/SNPTA

Brasília, 31 de janeiro de 2022.

PROCESSO Nº 50000.005490/2021-41

INTERESSADO: SANTOS PORT AUTHORITY (SPA), MINISTERIO DA INFRAESTRUTURA

Referência: Processo nº 50000.012180/2020-01

Assunto: **Ato justificatório para a modelagem de projeto no âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal; Licitação de instalação portuária destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais em área localizada no Porto Organizado de Santos, denominada área de arrendamento STS11.**

SUMÁRIO

- 1. OBJETIVO**
- 2. INTRODUÇÃO**
- 3. DAS CARACTERÍSTICAS GERAIS DO EMPREENDIMENTO**
- 4. DUE DILIGENCE JURÍDICA**
- 5. JUSTIFICATIVA PARA A ADOÇÃO DO REGIME DIFERENCIADO DE CONTRATAÇÃO – RDC**
- 6. JUSTIFICATIVA PARA A UTILIZAÇÃO DO CRITÉRIO DE LICITAÇÃO - "MAIOR VALOR DE OUTORGA"**
- 7. JUSTIFICATIVA DO PARCELAMENTO DA OUTORGA**
- 8. DO PAGAMENTO DO VALOR DA OUTORGA**
- 9. VALOR DE RESSARCIMENTO DA EMPRESA AUTORIZADA PARA A REALIZAÇÃO DE ESTUDOS DE VIABILIDADE DAS LICITAÇÕES**
- 10. VALOR DE PAGAMENTO DOS CUSTOS REFERENTES AO LEILÃO**
- 11. DOS ESTUDOS DE VIABILIDADE TÉCNICA, ECONÔMICA E AMBIENTAL - EVTEA PARA A ÁREA DE ARRENDAMENTO STS11**
- 12. DEMONSTRAÇÃO DA INCORPORAÇÃO NOS EVTEA's DE MODELOS QUE EXPRESSAM E ESTIMULAM A CONCORRÊNCIA INTER E INTRAPORTOS**

13. **CONSIDERAÇÃO DOS CENÁRIOS COMPETITIVOS NOS EVTEA'S**
14. **CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MACRO E COMPETIÇÃO**
15. **CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MICRO E COMPETIÇÃO**
16. **FUNDAMENTAÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA E VALORES EMPREGADOS**
17. **JUSTIFICAÇÃO DOS PREÇOS E TARIFAS UTILIZADO NO TERMINAL E SUA FUNDAMENTAÇÃO**
18. **JUSTIFICATIVAS EM RELAÇÃO AO NÃO ESTABELECIMENTO DE "PREÇO TETO"**
19. **DEFINIÇÃO DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO**
20. **DEFINIÇÃO DO *ALPHA* PARA CÁLCULO DA MOVIMENTAÇÃO MÍNIMA EXIGIDA - MME DO TERMINAL**
21. **FORMA DE PAGAMENTO PELA EXPLORAÇÃO DO ARRENDAMENTO**
22. **DEFINIÇÃO DA TAXA INTERNA DE RETORNO REFERENCIAL EM 9,38%**
23. **CAPITAL SOCIAL MÍNIMO E ABERTURA DE SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO – SPE**
24. **DA AUSÊNCIA DE PREVISÃO CONTRATUAL DE REVISÕES QUINQUENAIS**
25. **DA OBTENÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA AMBIENTAL**
26. **JUSTIFICATIVA PARA OS PARÂMETROS AMBIENTAIS**
27. **DO ENVIO AO TCU DAS COMUNICAÇÕES DIRIGIDAS ÀS EMPRESAS**
28. **CONCLUSÃO**

1. OBJETIVO

1.1. O presente Ato Justificatório tem por objetivo descrever as informações relativas à abertura de licitação de instalação portuária localizada no interior da poligonal do Porto Organizado de Santos, vinculada à *Santos Port Authority - SPA*, destinada à movimentação e armazenagem de graneis sólidos vegetais, denominada STS11, no âmbito do planejamento do Governo Federal.

2. INTRODUÇÃO

2.1. Primeiramente, cabe lembrar que as políticas públicas constituem princípios, objetivos, metas e programas que orientam a atuação do Estado e dos agentes públicos e privados, devendo ter, por finalidade, a eficiente alocação de recursos, com vistas à realização do interesse público.

2.2. Conforme Martins (2011), tais políticas podem ser intituladas políticas de Estado ou políticas de Governo. As políticas públicas de Estado são emanadas do Poder Legislativo, por meio das leis. Por sua vez, as políticas exaradas pelo Poder Executivo, por meio de diversas espécies de programas, diretrizes e atos normativos, constituem as políticas de Governo.

2.3. Ainda, de acordo com Martins:

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

Nessa esteira, cumpre ainda repisar o conceito de políticas de governo. São elas definidas pelo governante e

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

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

Em algumas circunstâncias, contudo, é possível haver políticas que reúnem ambas as características, como é o caso das leis resultantes de projeto de lei de conversão de medidas provisórias que, a um só tempo, realizam os objetivos do Estado e do governo. É o caso da Lei n.º 12.815/2013, resultante do projeto de lei de conversão da Medida Provisória n.º 595, de 6 de dezembro de 2012.

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

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

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

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

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

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

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

14. Por fim, a proposta de Medida Provisória estabelece regras de direito intertemporal no capítulo destinado as disposições finais e transitórias, com vistas a garantir novos investimentos e conferir segurança jurídica aos Contratos de Arrendamento, Contratos de Adesão e aos Termos de Autorização.

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

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

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

2.4. No cerne do novo arcabouço jurídico está a instituição de medidas com vistas a assegurar a

realização de investimentos em infraestrutura portuária necessários a garantir a expansão da capacidade para fazer frente ao crescimento do setor. Nesse sentido, para a realização desses objetivos, o novo marco legal previu três mecanismos de implementação das políticas públicas estabelecidas pelo Governo, a saber: i) novos arrendamentos e concessões, mediante a realização de procedimentos licitatórios; ii) instalação de novas instalações privadas e ampliação dos empreendimentos já existentes; e iii) prorrogações antecipadas de contratos de arrendamentos vigentes.

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

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

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

2.8. As justificativas das diretrizes e atos praticados pelo Poder Concedente e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ para a definição de modelagem dos arrendamentos se deram através dos seguintes atos:

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

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

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

2.8.4. Ofício 178/2013-DG, de 2013 - Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômico-Financeira e Ambiental (EVTEA), bem como as minutas de Edital e Contrato referentes ao primeiro bloco foram aprovados por meio da Resolução 3.094/2013 - ANTAQ e encaminhados ao TCU. O Ofício 178/2013 referido foi complementado posteriormente pelos Ofícios n.º 38/2013-GAB, de 16/10/2013, e n.º 39/2013-GAB, de 17/10/2013;

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

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

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

2.9. A Empresa de Planejamento e Logística S/A - EPL foi instada por meio do Ofício n.º 144/2019/DNOP-SNPTA/SNPTA (SEI n.º 2006904), de 22 de outubro de 2019, a realizar a preparação do estudo do Terminal Portuário STS11.

2.10. A EPL promoveu as ações necessárias de modo que o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA analisado por este Ato Justificatório representasse cabalmente a política pública voltada ao setor portuário. De outra forma, há que se destacar que os estudos que embasarão o procedimento licitatório são referenciais, sendo que o projeto a ser efetivamente implantado será definido pelo licitante vencedor do certame, que tomará como base o Plano Básico de Implantação - PBI, aprovado pelo Poder Concedente, e o Projeto Executivo, aprovado pela Autoridade Portuária.

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

2.12. Ainda em relação ao projeto a ser efetivamente implantando pelo licitante vencedor, ressalte-se que a [Comissão de Direito Comercial Internacional das Nações Unidas](#) - UNCITRAL recomenda que se licite o projeto total, mantendo a tecnologia constante nos estudos meramente referencial.

2.13. A partir deste formato, os interessados têm flexibilidade suficiente para oferecer suas propostas baseadas nas tecnologias que entendem como adequadas para operação do Terminal em questão. Em tal situação, o fato de cada um dos licitantes possuir seus próprios processos ou métodos incentiva sua participação no certame, e os métodos a serem propostos devem ser tecnicamente capazes de gerar a movimentação exigida pelo Edital.

2.14. Ressalte-se que os estudos em questão foram disponibilizados para os interessados através da Audiência Pública nº 10/2021 promovida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, estando o extrato de contribuições disponível no site da Agência Reguladora.

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

2.16. Por fim, conforme previsto na Instrução Normativa nº 81/2019-TCU, o Tribunal de Contas da União se manifestou sobre a modelagem proposta através do Acórdão nº 172/2022-TCU-Plenário (SEI nº 5193935) de onde destaca-se:

"(...)

Considerando que não foram identificadas impropriedades ou irregularidades em relação aos aspectos acima, salvo no que diz respeito à análise de CAPEX (*Capital Expenditure*), cujos estudos não conseguiram comprovar adequadamente os valores adotados ou descrever com clareza os serviços que devem ser realizados para construção do pátio ferroviário, além de haver discrepância entre a data-base dos preços dos equipamentos obtidos no Sicport e a utilizada para reajustamento à data-base do estudo, tornando necessária revisão dos custos unitários e índices adotados no modelo e alimentando o EVTEA com a descrição desses elementos;

Considerando, porém, que a unidade jurisdicionara comprometeu-se a publicar o edital do certame do arrendamento STS11 somente após reavaliação dos custos unitários adotados para fundação, reforço de aterro e superestrutura do pátio ferroviário e das data-base dos índices utilizados para reajustamento dos preços dos equipamentos, sem prejuízo de que o TCU verifique a efetiva implementação e os impactos resultantes;

Considerando que, dentro do escopo delimitado na presente análise, não foram detectadas outras irregularidades ou impropriedades que desaconselhem o regular prosseguimento do processo concessório do arrendamento terminal portuário STS11;

Os Ministros do Tribunal de Contas da União ACORDAM, por unidade, com fundamento nos Arts. 1º, inc. XV, 143, inc. III, 169, inc.V, 250, inc. II, do Regimento Interno, c/c as disposições da Instrução Normativa-TCI 81/2018, de acordo com os pareceres emitidos nos autos, em informar ao Ministério da Infraestrutura que, dentro do escopo delimitado na presente análise regulamentada pela IN-TCU 81/2018, não foram detectadas irregularidades ou impropriedades que desaconselhem o regular prosseguimento do processo concessórios do arrendamento do terminal portuário STS11, enviar ao Ministério da Infraestrutura e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários cópia deste acórdão e da instrução de mérito (peça 46) e autorizar o arquivamento dos autos."

2.17. Conforme Nota Técnica nº 2/2022/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL (SEI nº 5193980), o EVTEA do arrendamento do terminal STS11 passou pelos aprimoramentos determinados pelo Tribunal de Contas da União.

3. DAS CARACTERÍSTICAS GERAIS DO EMPREENDIMENTO STS11

3.1. A área a que se refere esse Ato Justificatório, denominada STS11, está localizada no interior da poligonal do Porto Organizado de Santos, na região do Paquetá, na margem direita do Complexo Portuário.

3.2. A área do Paquetá foi tradicionalmente ocupada por diferentes Arrendatários que movimentam

grãos, açúcar e celulose. Hoje, é entendido que tal subdivisão do Paquetá em pequenas áreas prejudica a produtividade geral do Terminal. Sendo assim, decidiu-se pela consolidação dessa área sob a denominação de STS11. A nova área será dedicada exclusivamente à movimentação de granéis sólidos vegetais.

3.3. O arrendamento será composto por uma área de 61.976 m² na Fase 1 e, a partir da Fase 2, passará a ter uma área de 98.159 m², contando com dois berços exclusivos. As atividades a serem desenvolvidas na área de arrendamento STS11 envolvem recepção, armazenagem e embarque de granéis sólidos vegetais.

3.4. A imagem a seguir mostra a configuração do arrendamento na Fase 1 do terminal STS11:

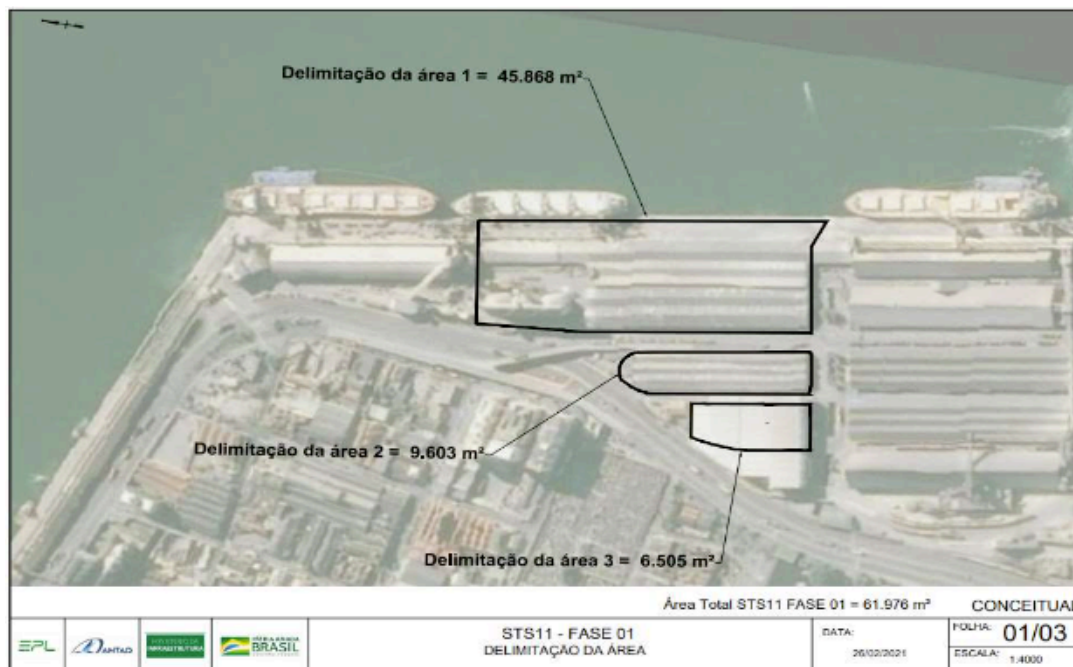


Figura 01 - Área de arrendamento, Fase 1 do terminal STS11.
Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

3.5. A imagem a seguir mostra a configuração final do arrendamento (Fase 2) do terminal STS11:

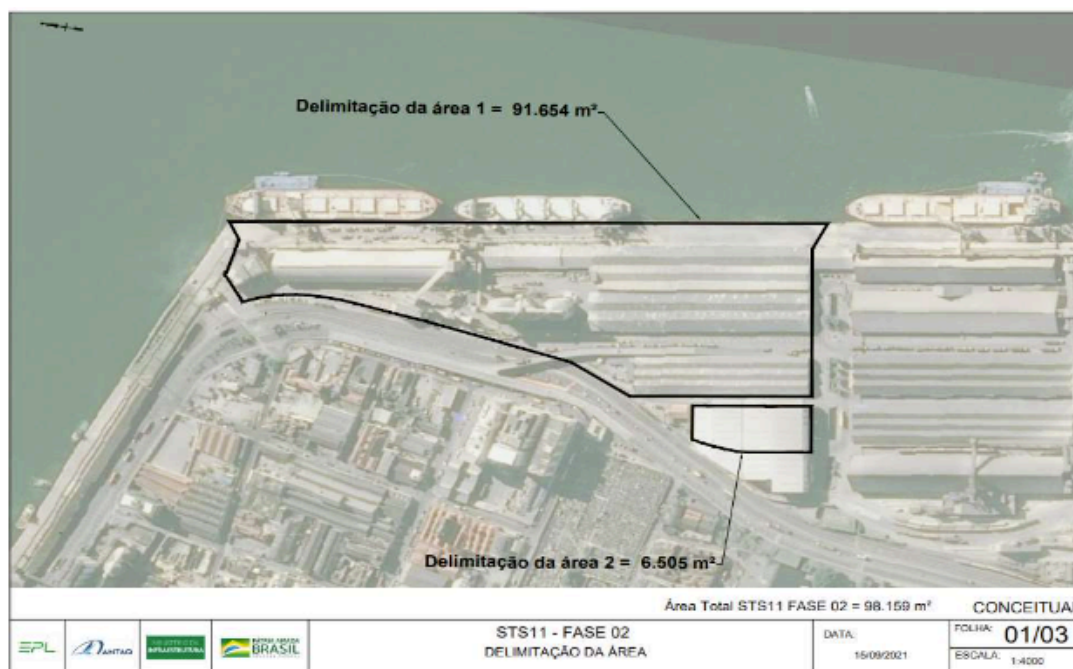


Figura 02 - Área de arrendamento, Fase 2 do terminal STS11.
Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

3.6. A área é caracterizada como *brownfield*, ou seja, já possui infraestrutura permanente dentro da área do futuro terminal STS11, portanto, o empreendimento será executado sobre terreno operacionalmente em

atividade.

3.7. Os bens existentes que serão disponibilizados à nova Arrendatária estão detalhados na 'Seção E, Financeiro – Ativos existentes'. Vale ressaltar que a solução de engenharia, incluindo a definição de utilização dos ativos e o arranjo operacional do Terminal, são prerrogativas do vencedor do leilão, observadas as condicionantes contratuais do futuro Arrendamento e cláusulas de reversibilidade de Contratos pretéritos instalados na área STS11.

3.8. O futuro arrendatário deverá realizar investimentos em instalações e equipamentos necessários para operação de dois berços, que incluem no mínimo o sistema de embarque com capacidade nominal de 3.000 t/h cada e sistemas transportadores equivalentes, capacidade estática mínima total de 490 mil toneladas e sistema de recepção (rodoviária e ferroviária) equivalente, de modo que a capacidade dinâmica do terminal seja de 14,3 milhões de toneladas ano.

3.9. Segue a relação de investimentos mínimos a serem realizados pelo futuro arrendatário:

3.9.1. Investimentos na área do terminal:

- 3.9.1.1. Instalação de estrutura par o cercamento do terminal;
- 3.9.1.2. Obras de demolição de edificações incluindo silos e armazéns;
- 3.9.1.3. Aquisição e instalação de Sistema de combate a incêndio;
- 3.9.1.4. Aquisição e instalação de trilhos ferroviários para criação de ramais ferroviários internos;
- 3.9.1.5. Pavimento rígido para o sistema de recepção rodoviário do terminal;
- 3.9.1.6. Pavimento flexível para área de estacionamento e vias interna;
- 3.9.1.7. Reforma de edificação destinada ao futuro prédio administrativo;
- 3.9.1.8. Construção de passarela para pedestre de acesso ao prédio administrativo e estacionamento;
- 3.9.1.9. Construção de novos Silos com capacidade estática total mínima de 306.000 toneladas;
- 3.9.1.10. Construção de um novo armazém graneleiro com capacidade estática mínima de 94.000 toneladas;
- 3.9.1.11. Aquisição de equipamentos para carregamento de navios (dois carregadores de navios Shiploader, com capacidade nominal individual mínima de 3.000 t/h, com dimensões para atender embarcação de projeto tipo Panamax de pelo menos 80 mil TPB);
- 3.9.1.12. Aquisição de conjunto de equipamentos para transporte de granéis entre o cais, armazéns e silos com capacidade nominal mínima de 1.000 t/h para recepção (ferroviária e rodoviária) e 3.000 t/h para expedição aquaviária, incluindo sistema de despoeiramento, torre de transferência, elevador de canecas e balança de fluxo, com capacidades equivalentes;
- 3.9.1.13. Aquisição e instalação de sistema de descarregamento ferroviário com capacidade de recepção anual mínima de 9 milhões de toneladas ano;
- 3.9.1.14. Instalação de 7 (sete) balanças rodoviárias;
- 3.9.1.15. Instalação de 6 (seis) balanças ferroviárias;
- 3.9.1.16. Aquisição de sistema de descarregamento rodoviário com capacidade de recepção anual de 6,5 milhões de toneladas ano;
- 3.9.1.17. Aquisição de 5 (cinco) pás carregadeiras para mover a carga no interior do armazém; e
- 3.9.1.18. Aquisição e instalação de subestação para operação do terminal.

3.9.2. Investimentos na área comum do Porto:

- 3.9.2.1. Nova central de distribuição;

- 3.9.2.2. Recuperação e reforço estrutural do cais armazenagem 12;
- 3.9.2.3. Dragagem de aprofundamento cais armazéns 11/12 - 13 metros;
- 3.9.2.4. Pátio ferroviários do Paquetá (demolição armazéns 07, 09, 10 e 11 e realocação armazém 08 e casa de pedra; ensaios geotécnicos carga pátio ferroviário; e pátio ferroviário contendo superestrutura, fundação e reforço de aterro).

3.10. A seguir, segue um resumo dos resultados-chave do modelo, como receita bruta global, investimentos, valores de remuneração fixa e variável, Taxa Interna de Retorno - TIR e Valor Presente Líquido - VPL:

Receita Bruta Global	R\$ 9.920.776 k
Fluxo de Caixa Global do Projeto	R\$ 1.389.232 k
Investimento Total	R\$ 764.846 k
Despesa Operacional Total	R\$ 3.065.483 k
Movimentação Total (t)	269.124 k
Valor de Remuneração mensal fixo	R\$ 3.763,1 k
Valor de Remuneração variável (R\$/t)	R\$ 5,63
Retorno Não Alavancado do Projeto	
TIR após o Imposto	9,38%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 0
Retorno Não Alavancado do Projeto (sem valores de arrendamento)	
TIR após o Imposto	19,59%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 658.054,5 k

Tabela 01 - Principais resultados do projeto STS11.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

3.11. Destaca-se que o prazo contratual previsto para a área de arrendamento é de 25 (vinte e cinco) anos, com celebração de contrato previsto para 2022 e início das operações para 2025. Ressalta-se que o mesmo foi firmado de forma que comportasse de maneira adequada a realização dos investimentos necessários para operação da área, mantendo-se valores razoáveis para as outorgas fixas e variáveis.

3.12. Em cumprimento ao Acórdão nº 1.077/2015/TCU-Plenário, o estudo de viabilidade STS11 adotou como data base outubro/2020.

3.13. As atividades desenvolvidas na área de arrendamento STS11 estão alinhadas às definições do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ do Porto Organizado de Santos aprovado pela Portaria Minfra nº 1.620, de 28 de julho de 2020, atualmente vigente.

3.14. Ainda no que se refere às características gerais do empreendimento, informa-se que durante o processo de atualização dos estudos e em todas as suas fases (elaboração, pré audiência pública, pós audiência pública, pré análise TCU, pós análise do TCU), sempre foram realizadas pesquisas gerais (jurídicas, regulatórias, etc) junto à Autoridade Portuária, Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ e demais órgãos competentes, conforme o caso, para identificação de possíveis litígios judiciais ou outras alterações que possam impactar no andamento da licitação.

4. **DUE DILIGENCE JURÍDICA**

4.1. A fim de identificar ação judicial ou processo de arbitragem cujo resultado possa ter reflexos sobre o presente projeto, foram levantados o status dos processos relevantes identificados relativos às áreas de cada terminal que compõe a área STS11.

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

- 4.2.1. Terminal 12A S.A. (COFCO, anteriormente Itamaraty Terminal Portuário Ltda);
- 4.2.2. Cereal Sul Terminal Marítimo - (COFCO - Silos 1, 2 e 3);
- 4.2.3. Suzano S.A. (anteriormente Fibria Celulosa S.A. - anteriormente Votorantim Celulosa e Papel S.A. - Armazém 13/14);
- 4.2.4. Rodrimar S.A. - Terminais Portuários e Armazéns Gerais (Armazém III e Armazém VIII);
- 4.2.5. Rishis Empreendimentos e Participações S.A. (anteriormente TOC Terminais de Operações

e Cargas Ltda - anteriormente Estrada Transportes e Logística Integrada Ltda).

4.3. As áreas ocupadas pelas mencionadas arrendatárias são apresentadas na figura a seguir.

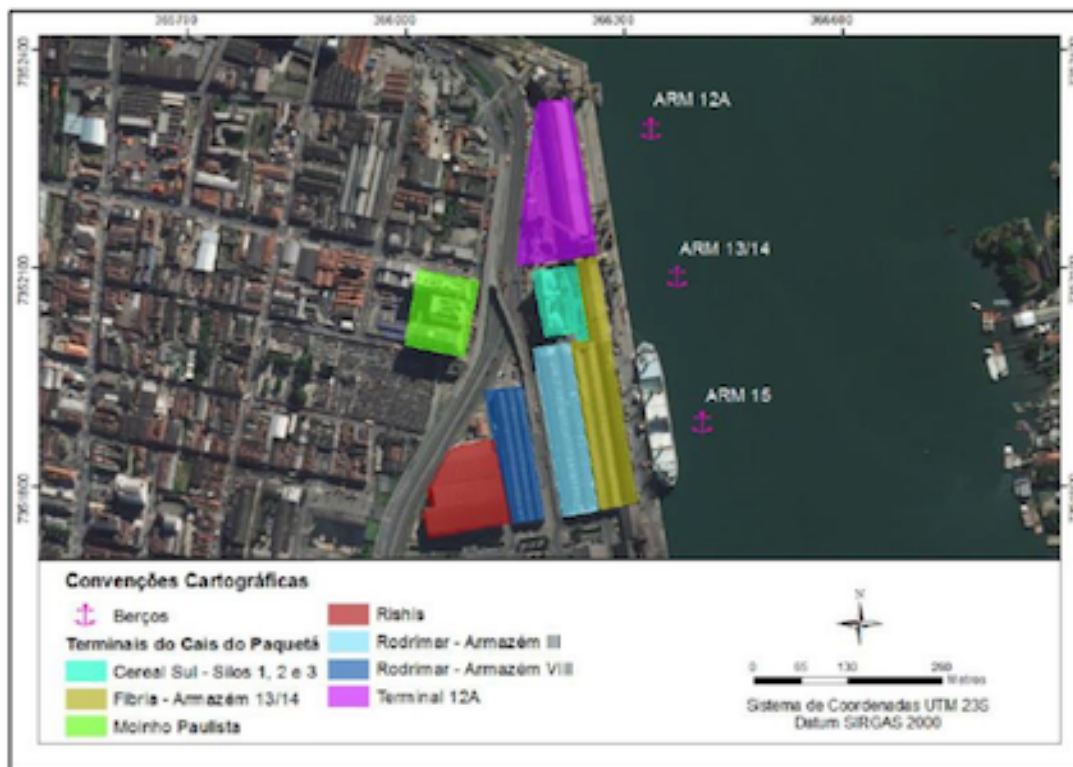


Figura 03 - Áreas que compõem a área STS11 (exceto Moinho Paulista).

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

• Terminal 12A S.A.

4.4. 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 m² 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.

4.5. Em relação a esse instrumento, foram celebrados 3 (três) termos aditivos. 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 02/12/2005 e não mais a partir de 18/12/2002. Desse modo, o Contrato encontra-se vigente até 02/12/2024.

4.6. Registra-se, ainda, que o 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 teve vigência até 05/04/2021. O objeto do contrato era 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.

• Cereal Sul Terminal Marítimo

4.7. 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 m², 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.

4.8. Em relação a esse instrumento, foram celebrados 2 (dois) termos aditivos. Não foi identificado aditivo de prorrogação de prazo de vigência contratual. Desse modo, o contrato encontra-se vigente até

17/12/2022.

- **Suzano S.A.**

4.9. 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 m², 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.

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

4.11. 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.

4.12. Mediante o Edital de Processo Seletivo Simplificado nº 03/2020, a exploração da área em questão foi atribuída, em caráter transitório, à empresa Bracell SP Celulose Ltda.

4.13. Nos termos Contrato de Transição DIPRE-DINEG/21.2021, o prazo de vigência do arrendamento transitório é de 180 (cento e oitenta) dias ou até que se encerre o processo licitatório da área.

- **Rodrimar S.A. (Armazém III e VIII)**

4.14. 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 12.350m², 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.

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

4.16. 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 nesta SNPTA, cuja análise passou a ser realizada pela ANTAQ no âmbito do Processo nº 50300.015673/2019-76, no qual não há decisão terminativa.

4.17. 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)”.

4.18. Desse modo, foi imposta à administração portuária ordem judicial de abstenção de retirada da 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.

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

- **Rishis Empreendimentos e Participações S.A.**

4.20. 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 5.653m², 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.

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

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

4.23. 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.

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

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

Art. 6.º Nas Licitações dos Contratos de Concessão e Arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no Edital, na forma do regulamento.

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

5.2. Nesse sentido, tendo em vista que a Lei Federal nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, é aplicada subsidiariamente às licitações de arrendamento de instalação portuária, conforme previsão do art. 66 da Lei Federal nº 12.815, de 2013, deverá ser previsto que o leilão se dará por meio da apresentação de lances públicos pelas licitantes.

Art. 66. Aplica-se subsidiariamente às Licitações de Concessão de Porto Organizado e de Arrendamento de instalação portuária o disposto nas Leis nºs 12.462, de 4 de agosto de 2011, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e 8.666, de 21 de junho de 1993.

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

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

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

5.4. A adoção da modalidade de leilão com apresentação de lances públicos está em linha com os recentes processos de concessão de serviços públicos promovidos pela União, a exemplo dos últimos 50 leilões de terminais portuários realizados desde 2013 promovidas pela União.

5.5. Importante descrever, mesmo que de forma breve, a dinâmica dos lances públicos.

5.6. No cumprimento das etapas dos leilões, os proponentes deverão apresentar 3 (três) volumes de documentos, quais sejam:

5.6.1. 1º volume contendo declarações preliminares, documentos de representação e a garantia de proposta;

5.6.2. 2º volume contendo a proposta pelo arrendamento; e

5.6.3. 3º volume contendo os documentos de habilitação.

5.7. Na sessão pública, o diretor irá solicitar à Comissão Especial de Licitação da ANTAQ os volumes de número 2, que deverá conter a proposta pelo arrendamento, para sua abertura. Após, o diretor dirá à viva voz o valor da proposta, que corresponderá ao valor de outorga.

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

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

5.9.1. O arranjo acima descrito para a etapa em viva-voz é extremamente vantajoso para a administração pública, pois:

5.9.2. Considerando a diferença mínima entre as propostas escritas, os proponentes ganham uma nova chance para vencer a disputa promovendo uma maior concorrência e igualdade entre os competidores; e

5.9.3. Considerando que a proposta em viva-voz deve ser superior à proposta escrita e superior à proposta da licitante concorrente, ocorrerá, conseqüentemente, a elevação do Valor de Outorga final.

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

5.11. O leilão ANTAQ nº 07/2016, que teve como objeto o arrendamento da área STM04 localizada no Porto Organizado de Santarém/PA, é um exemplo de sucesso da dinâmica indicada. Naquela ocasião, a fase à viva voz contou com 28 (vinte e oito) lances. Considerando o valor da proposta inicial, houve um ganho de 62% (ágio em viva voz) para o valor de outorga, conforme indicado na tabela abaixo:

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

Tabela 02 - Comparativo da disputa inicial e por viva-voz em STM04.

Fonte: EVTEA - EPL - 2018.

5.12. Destacam-se os seguintes pontos a partir dos dados apresentados:

5.12.1. O valor final ofertado em viva-voz do vencedor foi 62% superior ao primeiro valor por ele apresentado; e

5.12.2. O terceiro colocado na apresentação de propostas iniciais pôde disputar a área ofertando um valor que quase lhe garantiu a vitória, apenas 1,09% inferior ao lance vencedor e 215% do valor ofertado por ele inicialmente.

5.13. Assim, justifica-se a dinâmica acima indicada.

5.14. Ademais, com base na disposição constante do art. 27 da Lei Federal nº 12.462, de 2011, o leilão prevê fase recursal única, que sucede a fase de habilitação do vencedor do certame.

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

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

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

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

5.17. Ainda no tocante ao regime de execução das licitações do PIL-PORTOS, o Poder Concedente optou pela hipótese do inciso V do art. 8º da Lei nº 12.462, de 2011, denominado "contratação integrada", o qual prevê a transferência do encargo da elaboração dos projetos básico e executivo, bem como a execução das obras

e dos serviços de engenharia ao vencedor do certame.

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

V - contratação integrada.

5.18. A definição dessa diretriz teve como motivação a alteração da alocação de riscos de projeto, já que, em decorrência da atribuição ao próprio licitante de apresentar a melhor solução para o atendimento dos fins esperados, estima-se a supressão de eventuais aditivos de reequilíbrio ao contrato de arrendamento, o que é peculiar ao regime geral de licitações. É o que se busca evitar no Regime Diferenciado de Contratação - RDC.

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

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

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

6.2. Desse modo, o dispositivo legal em questão não oferece nenhum impedimento para a adoção de qualquer outro critério de julgamento, desde que esteja previsto no Edital de Licitação e que tenha previsão em regulamento.

6.3. Por sua vez, o Decreto nº 8.033, de 2013, vai mais longe e prevê explicitamente no inciso VII do art. 9º o "maior valor de outorga" como critério de julgamento do certame licitatório.

6.4. A inserção do critério de "maior valor de outorga" como uma das possibilidades legais traz mais flexibilidade ao poder público para modelar as licitações do setor portuário, cujos mercados são bastante diversos (granéis, contêineres, carga geral; monopolistas, oligopolistas; verticalizados ou não; etc.).

6.5. Ademais, o fato de o critério de "maior valor de outorga" já ter sido utilizado em grande parte das licitações do setor portuário, facilita identificar eventuais falhas que poderiam ensejar judicialização do certame licitatório, ou até possíveis problemas que resultariam em pedidos de reequilíbrios contratuais por parte do futuro arrendatário, em desfavor do poder público.

6.6. Em suma, a possibilidade de adoção do critério de "maior valor de outorga" permite ampla liberdade para a proposição de modelagem adequada às especificidades de cada arrendamento. Isso é importante pois a adoção de critérios de licitação inadequados pode produzir resultados ineficientes do ponto de vista alocativo, gerando leilões que não resulta a melhor destinação possível para os escassos ativos portuários. Em situações como estas, não há forma mais eficiente de se realizar a escolha do melhor operador para um determinado ativo público que adjudicar àquele que se dispõe a pagar mais pelo ativo.

6.7. Além disso, o "maior valor de outorga" é um critério de julgamento de licitação costumeiramente utilizado na maioria dos países (desenvolvidos e em desenvolvimento), o que traz maior atratividade para investidores por ser de conhecimento pleno do mercado. Ademais, o critério em questão tem ampla aplicação nos setores aeroportuário, rodoviário (leilões anteriores a 2013) e de energia (petróleo).

6.8. Do exposto, conclui-se que os argumentos apresentados nos itens acima justificam e motivam a utilização do critério de "maior valor de outorga" no arrendamento em questão.

7. JUSTIFICATIVA DO PARCELAMENTO DA OUTORGA

7.1. Como já dito, o "maior valor de outorga", critério de julgamento previsto no inciso VII do art. 9º do Decreto nº 8.033, de 2013, tem sido o critério adotado pelo Poder Concedente, em face de sua vantajosidade, demonstrada anteriormente.

7.2. O parcelamento do pagamento do valor da outorga proposto pela proponente vencedora é uma estratégia adotada pelo Poder Concedente assegurada no inciso II do art. 16 da Lei nº 12.815, de 2013, para atrair interessados, uma vez que este mecanismo impacta favoravelmente a atratividade do empreendimento.

7.3. A outorga ofertada pela proponente vencedora deverá ser paga em 6 (seis) parcelas, sendo a primeira no valor de 25% (vinte e cinco por cento) a ser paga de forma prévia a assinatura do contrato e as demais em cinco parcelas, de igual valor, pagas anualmente.

8. DO PAGAMENTO DO VALOR DA OUTORGA

8.1. Conforme previsto no art. 3 da Lei nº 12.815, de 2013, a exploração dos Portos Organizados e instalações portuárias brasileiras devem ter como objetivo o aumento de competitividade e do desenvolvimento do País, sempre seguindo as diretrizes de expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura, assim como o estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos Portos.

8.2. Com base nesses objetivos e diretrizes, o valor de outorga (*Bid*) ofertado pelo licitante vencedor do STS11 deverá ser pago à *Santos Port Authority - SPA*, sendo este recurso considerado como receita portuária.

8.3. Ressalte-se que a diretriz de pagamento de outorga (*Bid*) às Autoridades Portuárias foi estabelecida com o objetivo de fortalecer as infraestruturas portuárias através da geração de receitas para investimentos e que o instrumento em questão já foi analisado pelo mercado, através de consultas e audiências públicas, e pelo Tribunal de Contas da União - TCU nos leilões de arrendamentos portuários que precederam o presente projeto.

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

9.1. Conforme determinação do Acórdão nº 3.661/2013 - Plenário TCU, foi incluído o valor de ressarcimento do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA no fluxo de caixa do projeto, sendo tal montante considerado na equação econômico-financeira como aporte no primeiro ano de contrato.

9.2. A remuneração total devida pelo estudo de viabilidade da área STS11 totaliza R\$471.560,71 (quatrocentos e setenta e um mil, quinhentos e sessenta reais e setenta e um centavos).

10. VALOR DE PAGAMENTO DOS CUSTOS REFERENTES AO LEILÃO

10.1. Conforme determinação do TCU, foi incluído na modelagem econômico-financeira o custo da realização do Leilão. De igual forma aos leilões que precederam o presente projeto, opta-se pela realização na B³ S.A. - Brasil, Bolsa, Balcão, em São Paulo/SP.

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

10.3. O valor de remuneração de R\$841.626,93 (oitocentos e quarenta e um mil, seiscentos e vinte e seis reais e noventa e três centavos) à B³ foi definido com base em Contrato firmado com a ANTAQ, contudo, o mesmo pode ser alterado quando do lançamento do Edital, uma vez que outras áreas poderão ser licitadas na mesma sessão.

11. DOS ESTUDOS DE VIABILIDADE TÉCNICA, ECONÔMICA E AMBIENTAL - EVTEA PARA A ÁREA DE ARRENDAMENTO

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

11.2. Com relação à justificativa para elaboração do EVTEA para a área de arrendamento STS11, cumpre destacar que as atividades a serem realizadas na área visam atender a movimentação de granéis sólidos vegetais. Importante destacar que as atividades atualmente desenvolvidas na área estão fragmentadas em diversos arrendatários que movimentam grãos, açúcar e celulose. No caso específico da região do Paquetá, a autoridade portuária entende que a reorientação da atividade na área para um cluster consolidado de granéis sólidos vegetais, melhor atenderia o projeto com ganhos de produtividade com a majoração do valor do bem público sob sua administração.

11.3. Destaca-se também a necessidade de investimentos que garantam o aumento da capacidade de movimentação de cargas gerais a fim de garantir o atendimento a crescente demanda no Complexo Portuário de Santos.

11.4. Nesse sentido, a elaboração da modelagem visando à abertura de procedimento licitatório para a área de arrendamento STS11 mostra-se urgente e de relevante interesse público, na medida em que busca proporcionar segurança jurídica para execução de novos investimentos com ampliação de capacidade, promovendo, ainda, a maximização da utilização dos ativos públicos, com remuneração adequada aos níveis de mercado.

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

11.6. No tocante aos procedimentos de execução dos estudos, oportuno mencionar que são adotados os regramentos e normativos que estabelecem as diretrizes para elaboração de projeto de arrendamentos portuários, bem como os principais instrumentos de planejamento do Setor Portuário para o Complexo Portuário de Santos/SP, a seguir especificado:

INTRUMENTO	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 – PNLP (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 do Porto de Santos-REPS (2014);	Planejamento setorial
Comex Stat – Ministério da Economia (2019)	Planejamento setorial

Tabela 03 - Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas localizadas no Porto Organizado de Santos.
Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

12. DEMONSTRAÇÃO DA INCORPORAÇÃO NOS EVTEA'S DE MODELOS QUE EXPRESSAM E ESTIMULAM A CONCORRÊNCIA INTER E INTRAPORTOS

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

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

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

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

13. CONSIDERAÇÕES ACERCA DOS CENÁRIOS COMPETITIVOS NOS EVTEA'S

13.1. As projeções de demanda foram estruturadas a partir de duas etapas, refletindo dois grandes blocos de avaliação competitiva, são elas: (i) análise de demanda macro e (ii) análise de demanda micro.

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

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

13.4. A demanda potencial por instalações portuárias no Brasil tem sido objeto de diversos estudos em âmbito nacional e regional. Para estimar a demanda potencial relativa à área STS11, serviram de base as projeções realizadas pelos seguintes estudos:

- 13.4.1. Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP (2019), atualização da projeção de demanda e carregamento da malha (Ano Base 2018);
- 13.4.2. Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019);
- 13.4.3. Projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA;
- 13.4.4. Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZ - 2020); e
- 13.4.5. Estimativas de produção para as safras de grãos e açúcar - CONAB.

13.5. Em âmbito nacional, esses estudos são os instrumentos oficiais de planejamento do Setor Portuário, indicativos para atração de investimentos e identificação de oportunidades, possibilitando a participação da sociedade no desenvolvimento dos Portos e da sua relação com as cidades e o meio ambiente, bem como proporcionando a integração com as políticas de expansão da infraestrutura nacional de transportes e a racionalização da utilização de recursos públicos.

14. CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MACRO E COMPETIÇÃO

14.1. A área denominada STS11, situada no Porto Organizado de Santos, encontra-se alocada no "Cluster de São Paulo". Segundo dados apresentados no relatório "Projeção de Demanda e Carregamento da Malha" (Ano Base de 2018), publicado em 2019, a demanda total prevista para soja, farelo de soja e milho para o horizonte de 2020 a 2060 possui taxa média de crescimento da ordem de 1,13%, conforme tabela a seguir.

CLUSTER SÃO PAULO	
ANO	EVOLUÇÃO (%)
2018 - 2025	2,63%
2025 - 2035	0,72%
2035 - 2045	1,00%
2045 - 2055	1,00%
2055 - 2060	0,94%
2020 - 2060	1,13%
2020 - 2047	1,20%

Tabela 04 - Projeção de demanda para soja, farelo de soja e milho no "Cluster São Paulo".

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

14.2. Com relação à demanda total prevista de açúcar para o horizonte de 2020 a 2060, o PNLP estima que a taxa média de crescimento seja da ordem de 2,09%, conforme tabela a seguir.

CLUSTER SÃO PAULO	
ANO	EVOLUÇÃO (%)
2018 - 2025	6,33%
2025 - 2035	1,64%
2035 - 2045	1,55%
2045 - 2055	1,43%
2055 - 2060	0,64%
2020 - 2060	2,09%
2020 - 2047	2,44%

Tabela 05 - Projeção de demanda para açúcar no cluster São Paulo.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

14.3. As previsões do PNLP apontam previsões de movimentação de grânéis sólidos vegetais no Cluster de São Paulo, o qual abarca justamente o Complexo Portuário de Santos, apontando o comportamento genérico para a soja, farelo de soja, milho e açúcar até o ano de 2060, impossibilitando a identificação da demanda atraída por um terminal específico.

14.4. As projeções mais recentes e acuradas de movimentação portuária para o Complexo Portuário de Santos constam nos dados do Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019), bem como 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 relativa aos perfis de cargas compatíveis com o projeto da área de arrendamento STS11.

14.5. 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 descrita a seguir. A tabela na sequência sintetiza os resultados da metodologia utilizada.

Cenário Tendencial/Açúcar	2021	2022	2023	2024	2025	2030	2035	2040	2047
Plano Mestre	20.339,7	20.640,8	20.946,3	21.256,4	21.571,0	23.407,0	25.375,0	27.407,0	30.467,1
Demanda Atualizada	22.850,9	20.441,3	21.032,5	21.640,7	22.266,5	25.677,8	27.836,8	30.065,9	33.422,9
Aderência	112,35%	99,03%	100,41%	101,81%	103,22%	109,70%	109,70%	109,70%	109,70%
Cenário Tendencial/Soja									
Plano Mestre	18.018,9	18.349,7	18.686,6	19.029,6	19.379,0	20.314,0	20.220,0	20.466,0	21.491,8
Demanda Atualizada	21.534,5	22.108,1	22.696,9	23.301,4	23.922,1	27.282,1	27.155,9	27.486,3	28.863,9
Aderência	119,51%	120,48%	121,46%	122,45%	123,44%	134,30%	134,30%	134,30%	134,30%
Cenário Tendencial/Farelo									
Plano Mestre	6.036,7	6.236,9	6.443,6	6.657,3	6.878,0	7.714,0	8.747,0	9.767,0	11.220,7
Demanda Atualizada	6.565,2	6.740,1	6.919,6	7.103,9	7.293,1	8.317,5	8.279,0	8.379,7	8.799,7
Aderência	108,75%	108,07%	107,39%	106,71%	106,04%	107,82%	94,65%	85,80%	78,42%
Cenário Tendencial/Milho									
Plano Mestre	17.752,9	18.400,6	19.072,0	19.767,8	20.489,0	21.342,0	21.277,0	22.609,0	23.943,3
Demanda Atualizada	15.076,3	15.368,4	15.666,1	15.969,7	16.279,1	17.918,4	17.863,8	18.982,2	20.102,4
Aderência	84,92%	83,52%	82,14%	80,79%	79,45%	83,96%	83,96%	83,96%	83,96%
Cenário Tendencial Total									
Plano Mestre	62.148,2	63.627,9	65.148,4	66.711,0	68.317,0	72.777,0	75.619,0	80.249,0	87.122,9
Demanda Atualizada	66.026,8	64.657,8	66.315,1	68.015,7	69.760,8	79.195,9	81.135,5	84.914,1	91.188,9
Aderência	106,2%	101,6%	101,8%	102,0%	102,1%	108,8%	107,3%	105,8%	104,7%

Tabela 06 - Comparação das projeções de demanda para grãos sólidos vegetais.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

14.6. A partir da delimitação dos produtos que serão movimentados no terminal STS11 busca-se, com base nas projeções das safras de soja, farelo de soja, milho e açúcar, identificar a demanda macro total prevista para o horizonte de projeto, 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.

14.7. Conforme a previsão da Companhia Nacional de Abastecimento, na safra 2020/21, a soja deverá manter a continuação de crescimento da área plantada, com incremento de 4,28% em comparação à safra anterior, estimada em 38,5 milhões de hectares e produção recorde de 135,9 milhões de toneladas, representando incremento de 8,8%. A tabela a seguir evidencia a evolução da produção de soja por unidade da federação:

REGIÃO/UF	2017/18	2018/19	2019/20	2020/21 Prev. (¹)
NORTE	6.012,3	6.147,0	6.902,1	7.429,8
RR	117,5	108,0	151,6	216,8
RO	1.094,9	1.109,2	1.233,7	1.375,1
AC	1,5	4,4	11,8	16,4
AM	3,4	5,3	5,3	12,9
AP	58,3	57,5	59,3	12,8
PA	1.596,6	1.708,9	1.859,3	2.239,6
TO	3.140,2	3.153,7	3.581,1	3.556,2
NORDESTE	11.903,1	11.034,9	11.819,6	12.874,2
MA	3.025,8	2.992,1	3.130,3	3.285,6
PI	2.538,6	2.634,4	2.562,8	2.742,3
AL	5,5	4,5	4,5	8,3
BA	6.333,2	5.403,9	6.122,0	6.838,0
CENTRO-OESTE	55.398,4	55.058,1	60.697,5	61.321,7
MT	33.200,9	32.958,9	35.884,7	35.875,3
MS	9.715,4	9.759,7	11.362,8	11.431,2
GO	12.222,6	12.097,9	13.159,4	13.723,2
DF	259,55	241,60	290,60	292,00
SUDESTE	9.157,2	8.613,9	10.131,1	11.321,1
MG	5.747,4	5.386,2	6.172,4	7.021,7
SP	3.409,8	3.227,7	3.958,7	4.299,4
SUL	40.787,5	38.864,2	35.294,5	43.031,5
PR	20.044,9	16.921,5	21.598,1	19.880,1
SC	2.362,8	2.420,5	2.252,8	2.363,9
RS	18.379,8	19.522,2	11.443,6	20.787,5
NORTE/NORDESTE	17.915,4	17.181,9	18.721,7	20.304,0
CENTRO-SUL	105.343,2	102.536,2	106.123,1	115.674,3
BRASIL	123.258,6	119.718,1	124.844,8	135.978,3

Legenda: (¹) Estimativa em Agosto/2021. Valores em (Kt)
Fonte: Conab

Tabela 07 - Histórico da produção de soja no Brasil.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

14.8. 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, conforme as tabelas a seguir.

Projeções 2019/20 - 29/30 – MAPA - Soja			Crescimento no Período	Crescimento Anual
Soja/ (t mil) Tendencial/2020-2030	120.330	156.507	30,1%	2,66%
Soja/ (t mil) Otimista/2020-2030	120.330	185.839	54,4%	4,44%
Soja/ (t mil) Pessimista/2020-2030	120.330	127.076	5,61%	0,55%

Tabela 08 - Taxa de crescimento da produção de soja no Brasil nos diversos cenários de demanda.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos			
Cenários de Demanda	Tendencial (a.a.)	Otimista (a.a.)	Pessimista (a.a.)
Soja 2030-2035	-0,09%	-0,04%	-0,16%
Soja 2035-2040	0,24%	0,38%	0,18%
Soja 2040-2045	0,72%	1,11%	0,53%
Soja 2045-2050	0,66%	1,03%	0,49%

Tabela 09 - Taxa de crescimento da produção de soja no Brasil nos diversos cenários de demanda.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

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

14.9.1. 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);

14.9.2. Aplicação da participação média das exportações de soja entre 2017 a 2020 sobre a projeção da produção futura de soja entre 2021 a 2047;

14.9.3. Participação média das exportações de soja entre 2017 a 2020, por unidade da federação, na área de influência do Complexo Portuário de Santos.

14.10. Segundo a Companhia Nacional de Abastecimento – Conab, a safra brasileira de 2020/21 de soja em grãos está estimada em 135,9 milhões de toneladas e as exportações devem atingir um volume acima de 85,60 milhões de toneladas, motivada pela forte demanda chinesa e pelo forte percentual comercializado até o momento.

14.11. Este volume de exportação projetado para a safra 2020/21 corresponde a 63,97% da produção nacional de soja. Observa-se que a participação média das exportações de soja em relação da produção nacional entre 2017 a 2020 foi de 63,88%. Verifica-se que a média histórica das exportações de soja gira em torno de 64,00% da produção nacional de soja.

14.12. Assim, este percentual de 63,88% foi aplicado sobre as projeções futuras de produção nacional de soja para estimar as exportações brasileiras no período contratual entre 2021 a 2027. A tabela a seguir mostra a relação entre exportação de soja e a produção nacional de soja.

Participação das Exportações de Soja em relação à Produção			
Ano	Produção Grão de Soja	Exportação de Soja Grão	% Exportação
2017	115.026.671,80	68.154.568,71	59,25%
2018	123.258.560,50	83.257.777,89	67,55%
2019	119.718.100,00	74.073.052,08	61,87%
2020	124.844.800,00	82.973.422,45	66,46%
Média			63,88%

Tabela 10 - Participação histórica das exportações de soja em relação à produção.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

14.13. 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 por meio do Complexo Portuário de Santos entre 2017 a 2020 de cada unidade da federação, tendo em vista a área de influência do Complexo. A tabela a seguir mostra as participações das exportações de cada unidade em relação ao total exportado.

Exportação média de Soja pelo Complexo Portuário de Santos entre 2017 - 2020								
Unidade Federação	Bahia	Mato Grosso	M Grosso Sul	Goiás	Distrito Federal	Minas Gerais	São Paulo	Paraná
Participação Média Santos	0,128%	43,2%	18,1%	60,3%	55,5%	52,3%	86,7%	1,5%

Tabela 11 - Participação histórica das exportações pelo Complexo Portuário de Santos/SP.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

14.14. Nesse sentido, 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. A tabela a seguir evidencia as participações e os volumes previstos de exportação de soja.

REGIÃO/UF	Participação	2020/21 Previsão (¹)	2025	2030	2035	2040	2047
Cenário Tendencial		Mil Ton	Mil Ton	Mil Ton	Mil Ton	Mil Ton	Mil Ton
Produção Bahia		6.838,0	7.596,1	8.663,1	8.623,0	8.727,9	9.165,4
Exportação	63,88%	4.368,3	4.852,7	5.534,3	5.508,7	5.575,7	5.855,1
Exportação Santos	0,128%	5,61	6,2	7,1	7,1	7,2	7,5
Produção Mato Grosso		35.875,3	39.852,9	45.450,6	45.240,3	45.790,7	48.085,7
Exportação	63,88%	22.918,3	25.459,3	29.035,3	28.900,9	29.252,5	30.718,7
Exportação Santos	43,20%	9.900,3	10.998,0	12.542,8	12.484,7	12.636,6	13.270,0
Produção M. Sul		11.431,2	12.698,6	14.482,2	14.415,2	14.590,6	15.321,9
Exportação	63,88%	7.302,6	8.112,3	9.251,7	9.208,9	9.320,9	9.788,1
Exportação Santos	18,07%	1.319,7	1.466,0	1.671,9	1.664,2	1.684,5	1.768,9
Produção Goiás		13.723,2	15.244,7	17.386,0	17.305,5	17.516,1	18.394,0
Exportação	63,88%	8.766,8	9.738,8	11.106,7	11.055,3	11.189,8	11.750,7
Exportação Santos	60,30%	5.286,4	5.872,5	6.697,3	6.666,4	6.747,5	7.085,6
Produção D. Federal		292,0	324,4	369,9	368,2	372,7	391,4
Exportação	63,88%	186,5	207,2	236,3	235,2	238,1	250,0
Exportação Santos	55,49%	103,5	115,0	131,1	130,5	132,1	138,8
Produção Minas Gerais		7.021,7	7.800,2	8.895,8	8.854,7	8.962,4	9.411,6
Exportação	63,88%	4.485,7	4.983,0	5.682,9	5.656,6	5.725,5	6.012,4
Exportação Santos	52,32%	2.347,0	2.607,2	2.973,4	2.959,6	2.995,6	3.145,8
Produção São Paulo		4.299,4	4.776,1	5.446,9	5.421,7	5.487,7	5.762,7
Exportação	63,88%	2.746,6	3.051,1	3.479,7	3.463,6	3.505,7	3.681,4
Exportação Santos	86,66%	2.380,3	2.644,2	3.015,6	3.001,6	3.038,1	3.190,4
Produção Paraná		19.880,1	22.084,2	25.186,2	25.069,6	25.374,6	26.646,4
Exportação	63,88%	12.700,0	14.108,1	16.089,7	16.015,3	16.210,1	17.022,6
Exportação Santos	1,51%	191,7	213,0	242,9	241,7	244,7	256,9
Total Soja (¹) Est. em Agosto/2021.		21.534,5	23.922,1	27.282,1	27.155,9	27.486,3	28.863,9

Tabela 12 - Projeção da demanda macro de soja entre 2021 a 2047 para o Complexo Portuário de Santos, valores em (kt).

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

14.15. 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/SP. Consideram-se os seguintes parâmetros de análise.

14.15.1. Projeção da produção de soja entre 2021 a 2047, por unidade da federação na área de influência do Complexo Portuário de Santos/SP, 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/SP (2019);

14.15.2. 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;

14.15.3. 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/SP.

14.16. Nesse sentido, a projeção da demanda macro de exportação de farelo de soja para o Complexo Portuário de Santos/SP 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/SP. A tabela a seguir evidencia as participações e os volumes previstos de exportação de farelo de soja:

Cenário Tendencial	Participação	2020/21 Previsão (')	2025	2030	2035	2040	2047
Farelo de Soja							
BA							
Produção Bahia		6.838,0	7.596,1	8.663,1	8.623,0	8.727,9	9.165,4
Exportação	13,34%	912,0	1.013,1	1.155,5	1.150,1	1.164,1	1.222,4
Exportação Santos	0,46%	4,2	4,7	5,3	5,3	5,4	5,7
MT							
Produção Mato Grosso		35.875,3	39.852,9	45.450,6	45.240,3	45.790,7	48.085,7
Exportação	13,34%	4.784,9	5.315,4	6.062,1	6.034,0	6.107,4	6.413,5
Exportação Santos	82,61%	3.953,0	4.391,2	5.008,0	4.984,9	5.045,5	5.298,4
MS							
Produção Mato Grosso do Sul		11.431,2	12.698,6	14.482,2	14.415,2	14.590,6	15.321,9
Exportação	13,34%	1.524,7	1.693,7	1.931,6	1.922,7	1.946,0	2.043,6
Exportação Santos	55,42%	844,9	938,6	1.070,4	1.065,5	1.078,5	1.132,5
GO							
Produção Goiás		13.723,2	15.244,7	17.386,0	17.305,5	17.516,1	18.394,0
Exportação	13,34%	1.830,4	2.033,3	2.318,9	2.308,2	2.336,2	2.453,3
Exportação Santos	33,96%	621,5	690,4	787,4	783,8	793,3	833,1
MG							
Produção Minas Gerais		7.021,7	7.800,2	8.895,8	8.854,7	8.962,4	9.411,6
Exportação	13,34%	936,5	1.040,4	1.186,5	1.181,0	1.195,4	1.255,3
Exportação Santos	73,78%	691,0	767,6	875,4	871,4	882,0	926,2
SP							
Produção São Paulo		4.299,4	4.776,1	5.446,9	5.421,7	5.487,7	5.762,7
Exportação	13,34%	573,4	637,0	726,5	723,1	731,9	768,6
Exportação Santos	68,60%	393,4	437,0	498,4	496,1	502,1	527,3
PR							
Produção Paraná		19.880,1	22.084,2	25.186,2	25.069,6	25.374,6	26.646,4
Exportação	13,34%	2.651,5	2.945,5	3.359,3	3.343,7	3.384,4	3.554,0
Exportação Santos	2,16%	57,2	63,5	72,5	72,1	73,0	76,7
Total Farelo de Soja (') Est. em Agosto/2021.		6.565,2	7.293,1	8.317,5	8.279,0	8.379,7	8.799,7

Tabela 13 - Projeção da demanda macro de farelo de soja entre 2021 a 2047 para o Complexo Portuário de Santos, valores em (kt).

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

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

14.17.1. 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);

14.17.2. 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;

14.17.3. Participação média das exportações de milho entre 2017 a 2020, por unidade da federação, na área de influência do Complexo Portuário de Santos.

14.18. Portanto, a projeção da demanda macro de exportação de milho para o Complexo Portuário de Santos/SP 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/SP. A tabela a seguir evidenciam as participações e os volumes previstos de exportação de milho por unidade da federação e por volumes totais de milho exportados pelo Complexo Portuário de Santos/SP.

Produção/Região/UF	Participação	2020/21 Previsão (t)	2025	2030	2035	2040	2047
Cenário Tendencial							
MT		33.538,7	36.214,5	39.861,4	39.740,0	42.227,8	44.719,8
Exportação	68,21%	22.878,1	24.703,4	27.191,1	27.108,2	28.805,3	30.505,2
Exportação Santos	51,27%	11.730,3	12.666,2	13.941,7	13.899,2	14.769,4	15.641,0
MS		6.532,6	7.053,8	7.764,1	7.740,5	8.225,0	8.710,4
Exportação	21,21%	1.385,7	1.496,2	1.646,9	1.641,9	1.744,6	1.847,6
Exportação Santos	26,72%	370,3	399,8	440,1	438,7	466,2	493,7
Produto Milho							
GO		8.596,6	9.282,5	10.217,2	10.186,1	10.823,8	11.462,5
Exportação	33,16%	2.850,3	3.077,7	3.387,6	3.377,3	3.588,7	3.800,5
Exportação Santos	78,04%	2.224,2	2.401,7	2.643,6	2.635,5	2.800,5	2.965,8
DF		366,2	395,4	435,2	433,9	461,1	488,3
Exportação	2,52%	9,2	10,0	11,0	11,0	11,6	12,3
Exportação Santos	53,78%	5,0	5,4	5,9	5,9	6,3	6,6
MG		6.357,4	6.864,6	7.555,9	7.532,9	8.004,5	8.476,8
Exportação	4,03%	256,2	276,7	304,5	303,6	322,6	341,7
Exportação Santos	71,19%	182,4	197,0	216,8	216,1	229,7	243,2
SP		3.270,8	3.531,8	3.887,4	3.875,6	4.118,2	4.361,2
Exportação	17,06%	557,9	602,4	663,0	661,0	702,4	743,8
Exportação Santos	92,29%	514,9	555,9	611,9	610,1	648,3	686,5
PR		9.651,7	10.421,7	11.471,2	11.436,3	12.152,2	12.869,4
Exportação	17,44%	1.682,82	1.817,08	2.000,07	1.993,98	2.118,80	2.243,84
Exportação Santos	2,92%	49,2	53,1	58,4	58,3	61,9	65,6
Total		15.076,3	16.279,1	17.918,4	17.863,8	18.982,2	20.102,4

Legenda: (t) Estimativa em Agosto/2021

Tabela 14 - Projeção da demanda macro de milho entre 2021 a 2047 para o Complexo Portuário de Santos, valores em (kt).

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

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

14.19.1. 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);

14.19.2. 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;

14.19.3. Aplicação da participação média das exportações de açúcar do Complexo Portuário de Santos entre 2017 a 2020 em relação às exportações totais de açúcar.

14.20. 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. As tabelas a seguir evidenciam a participação de exportação de açúcar sobre a produção total e quanto foi exportado de açúcar pelo Complexo Portuário de Santos.

Participação do Complexo Portuário de Santos nas Exportações de Açúcar				
Ano Safra	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20
% Exportação de Açúcar	76,93%	78,08%	77,47%	78,50%
Média				77,74%

Fonte: [ComexStat](#)

Tabela 15 - Exportação de açúcar pelo Complexo Portuário de Santos em relação à exportação total.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

REGIÃO/UF	2021	2022	2025	2030	2035	2040	2047
Cenário Tendencial							
Brasil	41.254	36.904	40.199	46.358	50.256	54.280	60.341
Exportação	29.392	26.293	28.641	33.029	35.806	38.673	42.991
Exportação Santos/mil/t	22.851	20.441	22.267	25.678	27.837	30.066	33.423

Tabela 16 - Projeção da demanda macro de açúcar entre 2021 a 2047 para o Complexo Portuário de Santos, valores em (kt).

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

14.21. A tabela a seguir consolida as projeções de demanda macro de grãos vegetais, com base nos dados do Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019), bem como 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, em diferentes cenários, as quais serão utilizadas para projetar a demanda micro para o terminal STS11.

DEMANDA MACRO			
Complexo Portuário de Santos			
Granéis Sólidos Vegetais (Soja/Farelo, Milho e Açúcar)			
ANO	CENÁRIOS (mil/tonelada)		
	Tendencial	Pessimista	Otimista
2021	66.027	66.027	66.027
2022	64.658	65.697	70.621
2023	66.315	65.376	74.034
2024	68.016	65.063	77.620
2025	69.761	64.758	81.388
2026	71.552	64.462	85.348
2027	73.389	64.173	89.509
2028	75.275	63.893	93.884
2029	77.210	63.619	98.482
2030	79.196	63.354	103.316
2031	79.570	63.413	104.134
2032	79.951	63.473	104.970
2033	80.339	63.533	105.825
2034	80.733	63.595	106.698
2035	81.135	63.657	107.591
2036	81.872	63.965	109.087
2037	82.618	64.274	110.612
2038	83.373	64.586	112.165
2039	84.139	64.900	113.748
2040	84.914	65.216	115.362
2041	85.782	65.588	117.148
2042	86.660	65.962	118.966
2043	87.548	66.338	120.815
2044	88.446	66.717	122.696
2045	89.355	67.097	124.610
2046	90.267	67.487	126.586
2047	91.189	67.880	128.598

Tabela 17 - Projeção para grãos sólidos vegetais no Complexo Portuário de Santos em diferentes cenários em Kt.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

15. CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MICRO E COMPETIÇÃO

15.1. Para estimar a demanda portuária no terminal **STS11** foi realizada uma avaliação da dinâmica competitiva de mercado no Complexo Portuário de Santos, incluindo análise da capacidade atual e futura das instalações existentes e projetadas na região de influência, com o objetivo de estimar a demanda potencial dos produtos a serem movimentados.

15.2. Para se chegar à demanda micro, torna-se relevante a definição da estimativa de divisão de mercado (*market share*) para o horizonte contratual, o qual é definido de acordo com a divisão de capacidades (*capacity share*) do mercado. A ideia central é de que, no médio/longo prazo, haverá convergência entre o *market share* e o *capacity share*.

15.3. Para estimação da demanda micro faz-se necessário identificar as capacidades instaladas e planejadas. 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**:

- 15.3.1. Estimativa de giro médio de estoque;
- 15.3.2. Capacidades estáticas estimadas das instalações futuras; e

15.3.3. Capacidades estáticas das instalações em operação.

15.4. 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.

15.5. 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 20% em relação à média normal histórica, correspondendo a 29,24 giros anuais na média do complexo. A tabela a seguir mostra os dados coletados para o período.

Instalação Portuária	Capacidade Estática 2020	Giro Estoque 2019	Giro Estoque 2020	Giro Médio de Estoque 2019/2020
ADM do Brasil Ltda/Berço 39	194.000	26,28	28,79	27,54
Terminal Exportador de Santos Ltda. - TES/Berço 38	100.000	22,87	25,46	24,17
Terminal XXXIX de Santos S/A	135.000	21,37	21,57	21,47
T-Grão Cargo Terminal de Granéis S/A	114.000	13,17	23,85	18,51
Companhia Auxiliar de Armazéns Gerais - (Coperçucar TEAÇU 3)	300.000	17,82	24,06	20,94
Elevações Portuárias S/A (Rumo - TEAÇU 1 e 2) 10 armazéns	495.000	23,15	28,73	25,94
Terminal 12A S/A	90.000	27,55	30,45	29,00
TEAG - Terminal de Exportação de Açúcar do Guarujá Ltda.	110.000	16,06	26,98	21,52
TEG - Terminal Exportador do Guarujá Ltda.	90.000	53,92	58,87	56,40
Terminal de Granéis do Guarujá S/A - TGG	216.000	33,19	34,25	33,72
TIPLAM	392.000	18,72	20,32	19,52
TUP CUTRALE	150.000	10,66	10,39	10,52
Total	2.386.000			
Média 2019 - 2020	25,77			
Desvio Padrão	11,29			
1/2 Desvio Padrão	5,64			
(-) Meio Desvio Padrão	20,13			
(+) Meio Desvio Padrão	31,41			
Média Normal	24,37			
Média c/20%	29,24			

Tabela 18 - Giro médio de estoque para os terminais de granéis sólidos vegetais que compõem o Complexo Portuário de Santos/SP.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

15.6. 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.

15.7. 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:

15.7.1. Manutenção das capacidades instaladas nas áreas em operação no Complexo Portuário de Santos;

15.7.2. Operação no ano de 2025, com capacidade estática de armazenagem de 90.000 m² e capacidade dinâmica de 3.150.000 toneladas;

15.7.3. Inclusão de capacidades planejadas (armazenagem e berço) de acordo com cada cronograma de ampliação, vide Seção C – Engenharia;

15.7.4. 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;

15.7.5. 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 91.188.890 toneladas, conforme tabela a seguir;

15.7.6. Instalação do terminal STS11, com capacidade dinâmica limitada a 14.300.000 toneladas,

tendo em vista as restrições na capacidade aquaviária, vide Seção C - Engenharia;

15.7.7. 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.

Dimensionamento Granéis Sólidos Vegetais	
Demanda Aquaviária Prevista para 2047 (t) - Cenário Tendencial	91.188.890
+ 10% Segurança Operacional	9.118.889
= Capacidade Dinâmica Aq. Futura Necessária (t)	100.307.779
- Capacidade Dinâmica Aq. Existentes e Planejada (t)	83.313.845
= Déficit de Capacidade Dinâmica Aq. (t)	16.993.934
/ Giro Médio Estimado	29,24
= Capacidade Estática Aquaviária a ser implementada (t)	581.171
Capacidade Dinâmica a ser implementada STS11	14.300.000
Capacidade Estática a ser implementada STS11	489.042
Capacidade Dinâmica Futura a ser implementada	2.693.934
Capacidade Estática Futura a ser implementada	92.129

Tabela 19 - Dimensionamento para o terminal STS11.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

15.8. 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 anos de obras em razão das condições atuais da área, bem como a utilização da capacidade de armazenagem existente de 90.000 m² a partir 2025. Dessa forma, estima-se o início das operações em 2025.

15.9. 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 atração de cargas de forma célere.

<i>Ramp Up:STS11</i>	3 anos		Taxa:	0,33
Aumento de 33,33% ao ano.				
ANO	Capacidade Dinâmica	Cap. Utilizada	Share Nominal (%)	Share Efetivo (%)
2023	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
2024	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
2025	3.150.000	100,00%	3,78%	3,78%
2026	14.300.000	33,33%	11,36%	7,57%
2027	14.300.000	66,67%	11,36%	11,35%
2028	14.300.000	100,00%	11,36%	15,14%

Tabela 20 - Evolução da captura de mercado (*rump up*) de graneis sólidos vegetais.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

16. FUNDAMENTAÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA E VALORES EMPREGADOS

16.1. Existe um enorme interesse público para que os Portos operem com eficiência e segurança e que os serviços sejam prestados de forma competitiva e ajudem no desenvolvimento econômico regional e nacional, considerando seu papel vital no comércio internacional.

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

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

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

16.5. A política tarifária para o Terminal em questão foi inspirada na prática do Setor Portuário internacional e está em conformidade com as recomendações do Banco Mundial.

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

16.7. Assim, para determinar de que maneira as diretrizes mencionadas se aplicam ao STS11, foram avaliados aspectos concorrenciais (intra e interportos), bem como o potencial de expansão das regiões portuárias.

17. JUSTIFICAÇÃO DOS PREÇOS E TARIFAS UTILIZADOS NO TERMINAL E SUA FUNDAMENTAÇÃO

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

"9.1.3. alterar os subitens 9.1.13, 9.1.14, 9.1.15 e 9.1.17 da deliberação recorrida, para que passem a vigorar com a seguinte redação: [...]"

(...) 9.1.13. justificação dos preços e tarifas utilizados nos estudos de viabilidade e fundamentação, de maneira consistente, da metodologia de coleta dos preços e tarifas utilizados na alimentação dos fluxos de caixa"

17.2. A subseção a seguir suporta as premissas e valor do preço a ser praticado pela empresa arrendatária, conforme considerado no estudo de viabilidade do Terminal STS11.

• Composição da receita média unitária

17.3. As estimativas de preços para os serviços prestados por Terminais Portuários têm por objetivo remunerar as atividades realizadas, em especial o recebimento, armazenagem e expedição dos produtos movimentados.

17.4. Os preços no âmbito dos estudos de viabilidade possuem caráter referencial, utilizado como variável de entrada para quantificar as receitas e o valor do empreendimento. Portanto, o estabelecimento do nível de preços efetivamente praticado ao longo do horizonte contratual será definido livremente pelo vencedor da Licitação, observado o limite contratual (preço-teto), se aplicável.

17.5. O estabelecimento do nível de preços que será efetivamente praticado ao longo do horizonte contratual será definido livremente pelo vencedor da licitação.

17.6. A tabela a seguir especifica a cesta de serviço considerada para o terminal STS11, contendo as seguintes subatividades para a movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais:

Nome da cesta de Serviço	Tomador dos serviços (em geral)	Descrição da cesta de serviços (conforme especificado em contrato)
Movimentação Portuária e Armazenagem de Granéis Sólidos Vegetais	Dono da Carga	<p>O Preço da Movimentação Portuária e Armazenagem têm por finalidade remunerar todas as atividades necessárias e suficientes para recepção e expedição terrestre, armazenagem pelo período mínimo de 15 (quinze dias, movimentação no armazém e embarque de desembarque dos navios. Inclui as seguintes subatividades:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Atividades de preparação para início da operação e término da operação a cargo do operador portuário; • Expedição ou recepção terrestre da carga, conferência de documentos e processamento de informações na entrada ou saída do Armazenamento; • Pesagens, exceto as requisitadas pelo dono da carga; • Utilização do sistema de correias transportadoras e equipamentos portuários; • Embarque no navio e Desembarque do navio da carga; • Atracação; • Armazenagem da carga por período mínimo de 15 (quinze) dias; • Atendimento a eventuais solicitações de Autoridades para inspeção da carga; • Movimentação interna da carga realizada por iniciativa do operador ou motivada por Autoridades durante o período de armazenagem.

Tabela 21 - Cesta de serviços do terminal STS11 carga granéis sólidos vegetais.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

17.7. O preço médio identificado considerando os serviços de armazenagem e movimentação para o grupo de terminais é de R\$ 47,67 por tonelada (t). Neste contexto, faz-se necessário o devido tratamento estatístico dos preços dos serviços prestados pelos terminais portuários a título de armazenagem e movimentação de granéis sólidos vegetais. Ressalta-se que se trata de preços máximos, ou seja, o desconto depende de cada cliente, seu volume movimentado e a forma de pagamento pelos serviços. Na média, considera-se desconto de 20% sobre os preços de balcão, que resulta no preço de R\$ 37,65 por tonelada.

17.8. Assim, após a análise estatística dos preços, chega-se ao valor de R\$ 36,86 por tonelada. Dessa forma, para fins de modelagem adota-se um preço único para todos os produtos com desconto.

17.9. A tabela a seguir sintetiza as informações coletadas em terminais portuários que movimentam granéis sólidos vegetais com data base em junho de 2020.

Empresa	Armazenagem e Movimentação	Média Armazenagem	Média Movimentação	Com Impostos	Com 20% Desconto
Cotejipe, Salvador	49,76		49,76	49,76	39,81
T-Grão, Santos	45		45	45	36,00
Tegram, Itaquí	92,92	16,4	76,53	97,57	78,06
T39, Santos	38		38	38	30,40
Fertisanta, Imbituba	45,56	25,37	20,19	45,56	36,45
Serra Morena, Imbituba	53,6	23,46	30,14	53,6	42,88
Coamo, Paranaguá	33		33	33	26,40
Pasa, Paranaguá	46		46	46	36,80
TES, Santos	45		45	45	36,00
Cargill, Santarém	44		44	44	35,20
Termasa, Rio Grande	39,95	12,5	27,45	39,95	31,96
ADM	47,5		47,5	47,5	38,00
TEAG	30,5		30,5	30,5	24,40
TGG	42,5		42,5	42,5	34,00
Tiplam	48		48	48	38,40
Média (t)	47,38			47,67	37,65
Média	37,65				
Desvio Padrão	12,19				
1/2 Desvio Padrão	6,09				
(-) Meio Desvio Padrão	31,56				
(+) Meio Desvio Padrão	43,74				
Média Normal	36,86				

Tabela 22 - Preços de referência para armazenagem e movimentação granel sólido vegetal em terminais portuários (em R\$) em junho/2020.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

18. JUSTIFICATIVAS EM RELAÇÃO AO NÃO ESTABELECIMENTO DE "PREÇO TETO"

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

18.2. Entende-se que compete ao Poder Concedente e/ou à Agência Reguladora o estabelecimento de

um teto tarifário somente quando os estudos de viabilidade, técnica, econômica e ambiental apontarem para a existência de ambiente concorrencial imperfeito, em que as firmas apresentem forte poder mercado e a Agência Reguladora possa vislumbrar dificuldades em coibir abusos e garantir a modicidade tarifária.

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

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

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

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

18.6.1. Definição das cestas de serviços a serem prestados pelos Terminais;

18.6.2. Valoração de cada um dos serviços; e

18.6.3. Definição do comportamento das duas variáveis anteriores ao longo do tempo.

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

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

18.9. Em tal contexto, mercados de produto heterogêneo, as distorções alocativas geradas pela iniciativa do Poder Público em estabelecer por imposição os preços relativos de um prestador de serviço podem ser extremamente danosas ao mercado: serviços com preço defasado teriam tendência a deixar de serem prestados, fazendo com que terminais passassem a se especializar em um determinado tipo de serviço, para os quais sua tarifa fosse mais confortável, deixando de ofertar os demais, gerando desabastecimento.

18.10. São abundantes na história econômica brasileira exemplos de tentativas de controle de preços de serviços e produtos não homogêneos, com consequências graves sobre o abastecimento e sobre a estabilidade monetária do País.

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

18.12. Para a situação do Terminal objeto deste Ato Justificatório, observadas as diretrizes relacionadas a questão concorrencial, não se julgou necessário estabelecer preço teto nesse empreendimento.

19. DEFINIÇÃO DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO

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

19.2. O desempenho operacional do STS11 foi mensurado pelos seguintes aspectos: a) consignação média; b) prancha média; c) taxa de ocupação de berço; e d) nível de serviço.

- **Consignação média**

19.3. Esse indicador é medido em unidades que o navio carrega ou descarrega durante sua estadia no porto. A seguir, a consignação média dos navios de grãos vegetais que aportaram no cais público de Santos, entre os anos de 2013 e 2020. Informamos que no ano de 2020 os números estão consolidados até outubro de 2020.

SOJA	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	52.582	51.477	58.651	58.707	56.546	59.542	59.161	63.646

Tabela 1 – Histórico de consignação média para soja, período 2013 -2020.

Fonte: Elaboração Própria, dados adaptados Anuário Antaq (2020).

FARELO DE SOJA	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	22.168	27.765	24.356	35.542	36.999	35.719	35.799	40.014

Tabela 2 – Histórico de consignação média para farelo de soja, período 2013 -2020.

Fonte: Elaboração Própria, dados adaptados Anuário Antaq (2020).

MILHO	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	49.962	46.446	50.754	54.889	48.661	51.928	54.554	61.062

Tabela 3 – Histórico de consignação média para milho, período 2013 -2020.

Fonte: Elaboração Própria, dados adaptados Anuário Antaq (2020).

AÇÚCAR	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	36.666	39.909	38.964	39.760	39.626	42.738	39.090	43.677

Tabela 23 Histórico de consignação para açúcar, período 2013-2020.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

19.4. A média desse indicador para grãos vegetais é de 57.539 toneladas por navio para soja, 32.295 toneladas por navio para farelo de soja, 52.282 toneladas por navio para o milho e 40.054 toneladas por navio para açúcar. Nota-se que de 2013 a 2020 a consignação média de grãos vegetais aumentou 21% para soja, 80% para farelo de soja, 22% para o milho e 19% para açúcar.

- **Prancha média**

19.5. A Prancha Média considera o volume de carga movimentado no berço por período de tempo, medido geralmente em toneladas/hora. Distingue-se entre Prancha Média Operacional (considera apenas o tempo de operação) e Prancha Média Geral (considera todo o tempo atracado).

19.6. As médias observadas entre 2013 e 2020 para a Prancha Média Geral no Porto de Santos são de 684 toneladas por hora para a Soja, 466 toneladas por hora para Farelo de Soja, 693 toneladas por hora para Milho e 955 toneladas por hora para Açúcar.

19.7. Para a área de arrendamento STS11 o vencedor da licitação deve também garantir a disponibilização da capacidade estática determinada e dos equipamentos de berço necessários para a operação, especificados na Seção C – Engenharia.

- **Taxa de ocupação de berço**

19.8. Entre 2013 e 2020, a média da taxa de ocupação no cais ARM12A foi de 65,0%, no cais ARM 13/14 foi de 50,2% e no cais ARM15 foi de 42,9%, conforme dados a seguir.

TAXA DE OCUPAÇÃO DOS BERÇOS			
	ARM 12A	ARM 13/14	ARM 15
2013	68,4%	52,9%	65,4%
2014	74,2%	57,2%	51,8%
2015	59,7%	50,9%	36,5%
2016	52,1%	66,7%	31,4%
2017	65,6%	63,2%	42,5%
2018	77,8%	58,4%	52,6%
2019	69,8%	29,4%	34,8%
2020	52,6%	23,2%	23,8%
MÉDIA	65,0%	50,2%	42,4%

Tabela 24 - Taxa de ocupação dos berços ARM12A, ARM13/14 e ARM15.
EVTEA - EPL - 2020.

• Nível de serviço

19.9. O nível de serviço ao navio define a relação do tempo de espera em relação ao tempo de atendimento. De acordo com UNCTAD, o nível de serviço ideal para qualquer tipo de carga é de 30%. Níveis maiores podem indicar pagamento de sobrestadia de navios (*demurrage*), níveis menores ociosidade da infraestrutura.

19.10. A seguir, os níveis de serviço observados entre 2013 e 2020 nos cais público de Santos para a carga de grãos vegetais.

NÍVEL DE SERVIÇO DOS BERÇOS			
	ARM 12A	ARM 13/14	ARM 15
2013	162,5%	212,8%	143,6%
2014	155,6%	157,7%	134,8%
2015	232,6%	83,8%	121,0%
2016	120,8%	111,7%	228,4%
2017	117,9%	131,4%	116,9%
2018	120,1%	136,0%	168,2%
2019	113,5%	158,9%	134,7%
2020	142,0%	121,4%	141,3%
MÉDIA	145,6%	139,2%	148,6%

Tabela 25 - Histórico do nível de serviço.
Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

19.11. Níveis acima de 100% indicam que o tempo de espera do navio é maior que o tempo de operação. Nota-se que a média do período de espera foi calculada em 145,6% para o berço ARM12A, 139,2% para o berço 13/14 e 148,6% para o berço ARM15. Ressalta-se que no berço ARM12A o tempo médio para atracar atualmente observado encontra-se em torno de 95 horas, o tempo de operação é de aproximadamente 67 horas.

20. DEFINIÇÃO DO ALPHA PARA CÁLCULO DA MOVIMENTAÇÃO MÍNIMA EXIGIDA - MME DO TERMINAL

20.1. 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.

20.2. Para definição da MME a ser aplicada na área de Arrendamento **STS11**, utilizou-se a movimentação histórica nacional observada nas exportações/importações de soja, farelo de soja, milho e açúcar no sistema *ComexStat* entre os anos de 2000 a 2020.

20.3. Quanto à metodologia, em atendimento à recomendação exarada no Acórdão 1.750/2021 TCU - Plenário, utilizou-se a metodologia do *Value at Risk* (VaR) paramétrico para um grau de confiança de 95%. A seguir, apresenta-se a base de dados do *ComexStats* consideradas para a soja, farelo de soja, milho e açúcar.

Produto Soja	2020	2015	2010	2005	2000
Total Exp/Imp Nacional	82.745.242,12	54.321.337,72	29.067.352,25	22.288.160,13	11.533.400,21

Tabela 26 - Movimentação de soja entre 2020 a 2000, sistema ComexStat (t).

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

Produto Farelo de Soja	2020	2015	2010	2005	2000
Total Exp/Imp Nacional	16.932.718,01	14.825.388,97	13.664.904,40	14.387.691,66	9.342.751,04

Tabela 27 - Movimentação de farelo de soja entre 2020 e 2000, sistema ComexStat.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

Produto Milho	2020	2015	2010	2005	2000
Total Exp/Imp Nacional	34.503.565,77	28.902.332,22	10.805.192,42	1.150.029,63	1.473.125,81

Tabela 28 - Movimentação de milho entre 2020 a 2000, sistema ComexStat.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

Produto Açúcar	2020	2015	2010	2005	2000
Total Exp/Imp Nacional	30.368.444,48	23.907.150,41	27.948.852,57	18.104.302,57	6.422.821,85

Tabela 29 - Movimentação de açúcar entre 2020 e 2000, sistema ComexStat (t).

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

20.4. A partir desses dados calcula-se o *Value at Risk* (VaR) paramétrico para um grau de confiança de 95%, conforme metodologia abaixo:

Complexo Portuário de Santos - Demanda Projetada	Média 2023 a 2047	%
Soja	26.807.326	33,20%
Farelo de Soja	8.172.733	10,12%
Milho	18.135.841	22,46%
Açúcar	27.628.183	34,22%
Total	80.744.083	100,00%

Tabela 30 - Demanda média projetada por produto.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

Value at Risk Ponderado Nacional	%	VaR	VaR Ponderado
Participação Soja	33,20%	10,99%	3,65%
Participação Farelo de Soja	10,12%	10,07%	1,02%
Participação Milho	22,46%	117,58%	26,41%
Participação Açúcar	34,22%	30,78%	10,53%
Total	100,00%		41,61%

Tabela 31 - Value at Risk por produto.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

20.5. No caso do arrendamento STS11, chega-se a um VaR de 41,61%. Assim, o valor da MME, para cada ano, é calculado como sendo $(1 - \text{VaR})$, equivalente a 58,39% aplicado sobre a demanda projetada.

20.6. Após identificar o redutor que definirá a MME, aplica-se o mesmo à série de projeção de demanda micro para o arrendamento portuário. De acordo com as premissas adotadas, a MME para a área de arrendamento STS11 está exposta na tabela a seguir.

Granel Sólido Vegetal		
Ano	Micro Demanda (Tendencial)	MME α (alpha)
2023	0	0
2024	0	0
2025	2.638	1.540
2026	5.414	3.161
2027	8.331	4.865
2028	11.395	6.654
2029	11.688	6.825
2030	11.989	7.000
2031	12.045	7.033
2032	12.103	7.067
2033	12.162	7.101
2034	12.221	7.136
2035	12.282	7.172
2036	12.394	7.237
2037	12.507	7.303
2038	12.621	7.369
2039	12.737	7.437
2040	12.854	7.506
2041	12.986	7.582
2042	13.119	7.660
2043	13.253	7.738
2044	13.389	7.818
2045	13.527	7.898
2046	13.665	7.979
2047	13.804	8.060
Redutor (alpha)		41,61%

Tabela 32 - Movimentação Mínima Exigida para a área STS11 (kt).

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

21. FORMA DE PAGAMENTO PELA EXPLORAÇÃO DO ARRENDAMENTO

• Terminais com Valor Presente Líquido positivo

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

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

21.3. Dessa forma calculou-se o VPL sem pagamentos à Autoridade Portuária e, para zerar o mesmo, converteu-se 50% do seu valor em parcelas mensais fixas e 50% em parcelas variáveis. Para capturar o valor excedente no Leilão (i.e., o ágio ofertado pelos interessados), a Autoridade Portuária receberá um valor ofertado pelo licitante pago em 6 parcelas, conforme especificado no Edital, caracterizando a mais valia que o licitante verifica no Terminal.

• Terminais com Valor Presente Líquido negativo

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

21.5. Para capturar o valor excedente no Leilão (i.e., o ágio ofertado pelos interessados), a Autoridade Portuária receberá um valor ofertado pelo licitante pago em 6 parcelas, conforme especificado no Edital, caracterizando a mais valia que o licitante verifica no Terminal.

21.6. Destaca-se que o EVTEA do STS11 se enquadra na primeira hipótese, possuindo VPL positivo,

tendo sido assim estabelecido a divisão do VLP em valores de Arrendamento sendo 50% para Arrendamento variável e 50% para fixo.

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

22.1. Para a estipulação da Taxa Interna de Retorno - TIR, foi utilizado o conceito do custo médio ponderado de capital - *Weighted Average Cost of Capital* - WACC, por meio de metodologia estabelecida na Nota Técnica Conjunta n.º 2/2018/STN/SEPRAC/SEFEL-MF, de 30/10/2018.

23. **CAPITAL SOCIAL MÍNIMO E ABERTURA DE SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO – SPE**

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

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

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

23.4. Esse motivo, qual seja, a exigência de capital social mínimo e, conseqüentemente, de sua integralização parcial após a celebração do Contrato, torna-se ainda mais relevante e pertinente quando os serviços são estabelecidos através de políticas públicas, precedidos de Licitação.

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

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

23.7. Entende-se que percentual adequado de integralização é de 50%. A fixação deste percentual decorreu de contribuições encaminhadas em Audiência Pública. Uma delas foi feita pela Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia, que expôs a importância de se garantir disponibilidade financeira para cumprimento das obrigações iniciais do Contrato. Por outro lado, aduziu que a obrigação de integralização total implica uma disponibilidade de caixa considerável, que pode afastar eventuais licitantes.

23.8. Assim, a integralização parcial do Capital Social, com integralização do restante em prazo razoável a ser estabelecido pela agência, pode garantir, a um só tempo, maior disputa no certame e estabilidade financeira do vencedor do certame.

23.9. No que se refere às regras de estabelecimento de SPE deverá ser adotado o previsto na Resolução Normativa n.º 29-ANTAQ, ou seja, deverá ser exigido do futuro licitante vencedor a constituição de SPE como condição prévia à celebração do Contrato, ou alternativamente poderá constituir de unidade operacional ou de negócios, quer como filial, sucursal ou assemelhada, procedendo com sistema de escrituração descentralizada, contendo registros contábeis que permitam a identificação das transações de cada uma dessas unidades, na forma e no grau de detalhamento previsto no art. 3.º da Resolução Normativa n.º 28/2019 da ANTAQ, nas Normas Brasileiras de Contabilidade ITG 2000, aprovadas pela Resolução n.º 1330/2011 do Conselho Federal de Contabilidade - CFC, em especial em seus itens 20 a 25, ou nas normas contábeis que as sucederem.

24. **DA AUSÊNCIA DE PREVISÃO CONTRATUAL DE REVISÕES QUINQUENAIS**

24.1. A previsão de revisão ordinária surgiu nas concessões rodoviárias, onde o regulador se debruça no

Contrato para analisar os custos, a variação da demanda e consequentemente da receita, e os ganhos ou perdas de eficiência da concessionária. Como é cediço, a remuneração da concessionária ocorre por meio de tarifas definidas pelo Poder Concedente, sendo essa a única fonte de remuneração da concessionária. Por isso a importância da revisão ordinária para periodicamente se visitar o equilíbrio do Contrato.

24.2. Além disso, a obrigação de revisão de tarifas está prevista na Lei Geral de Concessões (Lei n.º 8.987/1995), vejamos:

Art. 9.º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

[...] § 2.º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

§ 3.º Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

[...] Art. 18. O Edital de licitação será elaborado pelo Poder Concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos e conterà, especialmente:

[...] VIII - os critérios de reajuste e revisão da tarifa;

[...] Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

[...] IV - ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas;

[...] Art. 29. Incumbe ao Poder Concedente:

[...] V - homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e do Contrato;

24.3. Percebe-se que o grande mote para a revisão do equilíbrio econômico financeiro dos Contratos de Concessão é a revisão tarifária, que pode ser majorada para dar sustentabilidade financeira à Concessão, ou minorada, de tal sorte a compartilhar com os usuários os ganhos de eficiência do concessionário.

24.4. A Jurisprudência também vai pelo mesmo caminho, ou seja, alteradas as condições iniciais de tarifação do Contrato, é obrigatório o reequilíbrio contratual. Verifiquemos o julgado abaixo:

ADMINISTRATIVO. PROCESSUAL CIVIL. OMISSÃO. INEXISTÊNCIA. CONCESSÃO. RODOVIAS FEDERAIS. TRÁFEGO DE VEÍCULOS COM OS EIXOS SUSPENSOS. REDUÇÃO DA TARIFA DE PEDÁGIO. IMPOSSIBILIDADE. LEGITIMIDADE PASSIVA DA UNIÃO E DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES RECONHECIDA. PRECEDENTES.

[...] a jurisprudência desta Corte se firmou no sentido de que o número de eixos em uso não pode ser adotado como critério para a cobrança de tarifas de pedágio diferenciadas.

[...] A opção do usuário de suspender os eixos auxiliares quando da passagem pela praça de pedágio não pode alterar o critério objetivo de tarifação estabelecido pelo legislador e pelo administrador. Precedentes do STJ.

[...] Ressalta que a ausência de cobrança do eixo suspenso implica na quebra do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, o que determina a imediata revisão para maior da estrutura tarifária, prejudicando todos os usuários da rodovia. [...]

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. 2.a Turma. Recurso Especial n.o 1.144.584-RS. Relator: Ministra Eliana Calmon. Data do julgamento: 2 abr. 2013. DJe 9 abr. 2013. Disponível em: <<https://ww2.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia>>. Acesso em: 27 de outubro de 2020.

24.5. Já no Setor Portuário, mais especificamente nos Contratos de Arrendamento, a remuneração na maioria das vezes ocorre por intermédio de preços livres e, ainda mais, essa não é a única fonte de remuneração da arrendatária. Mesmo quando há definição de *price-cap*, é feito em parte dos serviços prestados, e, como o nome mesmo já diz, trata-se de um teto onde a arrendatária poderá, de acordo com a sua estratégia comercial, conceder descontos. Diferente das concessões, onde há um monopólio natural nos Terminais Portuários e, em sua maioria, há concorrência e os preços dos serviços prestados são definidos pelo mercado, sendo somente necessária a intervenção da Agência Reguladora em caso de abuso.

24.6. Então, de um lado temos a concessionária com sua remuneração fixada pelo Poder Concedente e de outro a arrendatária com a sua remuneração livre definida ao sabor do mercado. Fica claro que a necessidade de revisão ordinária é para a manutenção da saúde financeira do concessionário ou até mesmo compartilhar algum ganho de eficiência com os usuários. Conforme leciona o Mestre Sérgio Guerra, o reequilíbrio se presta para manter a igualdade que o Poder Concedente e o concessionário estipularam na assinatura do Contrato e que deve perdurar por todo vínculo sendo uma garantia da concessionária. Continua o professor: "*Aliás, se assim*

não fosse, especialmente levando-se em consideração os poderes reconhecidos no contrato administrativo à parte governamental, o Poder Público não encontraria contratantes".

24.7. Ainda nas lições de Sérgio Guerra, "o concessionário se obriga a prestar o serviço, mediante a remuneração estipulada, e o concedente se obriga a respeitar, durante o prazo convencionado, a equação financeira do contrato, ou a correspondência entre os encargos do concessionário e a sua remuneração, nos termos do pacto firmado entre ambos".

24.8. Não se vislumbra, portanto, problemas de ordem prática que justifique a revisão ordinária dos Contratos de Arrendamento, e o pior, tal prática poderia até trazer danos ao erário ao acabar compartilhando com a arrendatária possíveis problemas de gestão do mesmo, ou até uma queda na demanda pelo uso do seu Terminal, lembrando que uma das premissas básicas do Setor Portuário é que o risco de demanda é alocado à arrendatária.

24.9. Ademais, temos o custo regulatório da revisão ordinária. Em outros setores, temos no máximo 30 (trinta) concessões e no Setor Portuário temos mais de 200 (duzentos) Contratos de Arrendamento e a revisitação desses de forma periódica seria extremamente penosa, senão impossível para a ANTAQ e o Poder Concedente.

24.10. Diante disso, vislumbra-se, apenas, a necessidade de reequilíbrio de forma extraordinária, para absorção, por uma das partes, de alguma álea também extraordinária, como, por exemplo, a execução de investimentos não previstos na avença.

24.11. Quanto aos normativos da ANTAQ, preliminarmente, a Norma aprovada pela Resolução n.º 3.220-ANTAQ não prevê a obrigação de inclusão de cláusula sobre a revisão ordinária. O texto normativo prevê que, na inexistência de previsão contratual, a revisão do Contrato de Arrendamento será realizada a cada 5 (cinco) anos. Essa norma foi elaborada nos idos anos de 2013, onde havia um conceito de concessão para o Arrendamento, definição totalmente afastada hoje. Vide a Lei n.º 12.815/2013, que deixou cristalina essa diferenciação:

Art. 1.º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

§ 1.º A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público.

24.12. Note-se que o legislador quis diferenciar o Arrendamento da concessão. É princípio basilar da hermenêutica jurídica que a lei não contém palavras inúteis: *verba cum effectu sunt accipienda*. Ou seja, todas as palavras devem ser consideradas para a perfeita interpretação legislativa e, presente exemplo, fica clara a diferença de concessão e Arrendamento, não podendo nem chamar esse segundo de um "tipo de subconcessão".

24.13. Por todo o exposto, conclui-se pela desnecessidade de revisitação periódica dos Contratos de Arrendamento, sendo forçoso apenas a análise do equilíbrio contratual no caso da ocorrência de alguma álea extraordinária.

25. DA OBTENÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA AMBIENTAL

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

25.2. Neste contexto, cabe destacar a Lei n.º 12.815/13, que estabelece em seu Art.14, item III, que:

"Art. 14. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de:

I - consulta à autoridade aduaneira;

II - consulta ao respectivo Poder Público municipal; e

III - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento".

25.3. O Decreto n.º 8.033, de 27 de junho de 2013 que regulamenta o disposto na Lei n.º 12.815/13, e as demais disposições legais que regulam a exploração de Portos Organizados e de instalações portuárias; em seu CAPÍTULO II, Seção I, Art. 7.º, estabelece que:

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

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

26. JUSTIFICATIVA PARA OS PARÂMETROS AMBIENTAIS

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

- 26.1.1. Descrição da área de arrendamento;
- 26.1.2. Análise documental e visitas técnicas;
- 26.1.3. Licenciamento ambiental;
- 26.1.4. Definição do estudo ambiental necessário ao licenciamento;
- 26.1.5. Avaliação dos potenciais passivos ambientais;
- 26.1.6. Identificação dos principais impactos ambientais;
- 26.1.7. Proposição de programas ambientais;
- 26.1.8. Gerenciamento de áreas contaminadas; e
- 26.1.9. Precificação dos custos ambientais.

26.2. Com base nestas avaliações, faz-se a previsão do processo de licenciamento ambiental para o empreendimento e a proposição de medidas de controle e gerenciamento ambiental ou, quando pertinente, medidas compensatórias a serem adotadas pelo futuro arrendatário, bem como estimativa dos custos associados ao processo de licenciamento e à gestão ambiental.

26.3. O Terminal dispõe de estruturas operantes, é considerado *brownfield*, onde a princípio foi projetado para movimentação e armazenamento de grãos, açúcar e celulose por diferentes arrendatários.

26.4. Conforme informações prestadas pela autoridade portuária, no Terminal, o abastecimento de água é feito pela concessionária local, a energia elétrica é fornecida pela Companhia Paulista de Força e Luz - CPFL e os efluentes líquidos sanitários, após tratamento na ETE existente na área, são lançados em corpo d'água receptor (estuário), sendo dispensados pelo DAEE de outorga para lançamento. Para verificação do atendimento aos padrões de qualidade para o lançamento, são realizadas análises dos parâmetros contemplados pela Resolução CONAMA n° 430/2011 e pelo Art. 19 do Decreto Estadual n° 8.468/1976.

26.5. De acordo com os estudos de engenharia realizados, a atividade do Terminal STS11 será de movimentação de granéis sólidos vegetais, com demolições, instalações e adequações estruturais e de equipamentos, de forma a viabilizar o incremento da capacidade de armazenamento e movimentação.

26.6. Na tabela a seguir é apresentada a documentação disponibilizada para a EPL, em novembro de 2020, quanto à situação atual do Terminal, incluindo a do licenciamento ambiental.

Documentação	Emissor	Objeto	Emissão	Validade
Licença de Operação Nº 1382/2017	IBAMA	Licença de Operação: Objeto: Regularização Ambiental do Porto Organizado de Santos compreendendo as instalações portuárias terrestres.	26/04/2017	26/04/2022
Licença de Operação nº 18002979	CETESB	Licença de Operação - LO, para Operadora portuária; serviços de, em nome da Cereal Sul Terminal Marítimo S/A.	17/08/2018	17/08/2022
Licença de Operação nº 18002854	CETESB	Licença de Operação - LO, para Armazéns gerais (emissão de warrant) em nome da Rodrimar S.A. Terminais Portuários e Armazéns Gerais.	07/12/2017	28/12/2021
Licença de Operação nº 18002986	CETESB	Licença de Operação - LO, para Armazéns gerais (emissão de warrant) em nome da Rodrimar S/A - Terminais Portuários e Armazéns Gerais.	30/08/2018	13/07/2021
Licença de Instalação nº 2484	CETESB	Licença de Instalação - LI, em nome da Fibria Terminal de Celulose de Santos SPE S/A.	10/03/2017	10/03/2023

Tabela 33 - Documentação avaliada referente à área STS11.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

• Identificação de passivos ambientais

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

26.8. A avaliação dos potenciais passivos ambientais será resultado da análise documental e informações obtidas por meio de vistoria técnica na área de interesse, conforme apresentado no item 3 - Análise Documental e das Visitas Técnicas. Caso haja a confirmação documental que indique a existência ou possibilidade de um passivo ambiental na área, esta deverá constar descrita no Estudo, com a devida indicação da fonte.

26.9. Verificou-se que a área a ser arrendada (STS11) pode apresentar indícios ou evidências de contaminação devido a atual atividade desenvolvida, sendo assim foi classificada como Área Potencialmente Contaminada (AP).

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

• Estudos ambientais

26.11. Os estudos ambientais necessários para subsidiar o processo de licenciamento dos terminais varia de acordo com a complexidade do empreendimento, podendo demandar a elaboração de Estudos de Impacto Ambiental - EIA/RIMA, ou processos mais simplificados, que demandariam estudos ambientais como Relatório Ambiental Simplificado (RAS), Relatório Ambiental Preliminar (RAP), Estudo Ambiental Simplificado (EAS), e Plano de Controle Ambiental (PCA), entre outros.

26.12. Para a área de arrendamento **STS11**, devido às instalações que estão previstas, há previsão de realização de estudos ambientais para subsidiar a emissão da LP e a LI, diante disso considerou-se que um Relatório Ambiental Preliminar - RAP e o Plano Básico Ambiental - PBA, respectivamente, seriam necessários para tal, tomando como base o enquadramento do empreendimento, seu porte e potencial degradador. A fim de atender aos normativos municipais, será necessária a elaboração de um novo Estudo Prévio de Impacto de

Vizinhança – EIV para o Terminal.

26.13. 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.

26.14. Para o 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.

27. DO ENVIO AO TCU DAS COMUNICAÇÕES DIRIGIDAS ÀS EMPRESAS

27.1. Considerando as competências da Agência Reguladora e a Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários - CPLA lá constituída, todas as comunicações dirigidas às empresas são feitas, por padrão, pela ANTAQ, em decorrência do Ofício n.º 214/2017/AECI, de 01/11/2017, encaminhado à Agência que sugeriu: "*que a ANTAQ adote como procedimento padrão, o envio dos comunicados relevantes ao TCU até um dia antes da realização dos leilões de outorgas*".

28. CONCLUSÃO

28.1. Ante ao exposto, constata-se que a modelagem do terminal STS11 foi concebida conforme um conjunto de diretrizes orientadas por políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do setor portuário, com foco na atração de investimentos e melhorias nos portos e terminais portuários brasileiros.

28.2. Todos os aspectos legais foram rigorosamente observados, tendo havido acompanhamento por parte do TCU que manifestou-se de forma definitiva através do Acórdão n.º 172/2022-TCU-Plenário (SEI n.º 5193935) conforme abaixo:

"(...)

Os Ministros do Tribunal de Contas da União ACORDAM, por unanimidade, com fundamento nos Arts. 1º, inc. XV, 143, inc. III, 169, inc.V, 250, inc. II, do Regimento Interno, c/c as disposições da Instrução Normativa-TCI 81/2018, de acordo com os pareceres emitidos nos autos, **em informar ao Ministério da Infraestrutura que, dentro do escopo delimitado na presente análise regulamentada pela IN-TCU 81/2018, não foram detectadas irregularidades ou impropriedades que desaconselhem o regular prosseguimento do processo concessórios do arrendamento do terminal portuário STS11**, enviar ao Ministério da Infraestrutura e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários cópia deste acórdão e da instrução de mérito (peça 46) e autorizar o arquivamento dos autos." - grifo nosso.

28.3. Dessa forma, sugerimos ao Diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias que, caso esteja de acordo com as diretrizes expostas neste Ato Justificatório e com o EVTEA Versão Final (SEI n.º 5193976), submeta-os à aprovação do Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários para posterior abertura de procedimento licitatório pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, bem como encaminhe a referida modelagem para a *Santos Port Authority - SPA* para conhecimento.

À consideração superior,

Atenciosamente,

ALESSANDRO R. DE L. PAULA MARQUES
Coordenador Geral de Modelagem de Arrendamentos Portuários



Documento assinado eletronicamente por **Alessandro Rodrigues de L Paula Marques, Coordenador - Geral de Modelagem de Arrendamentos Portuários**, em 08/02/2022, às 18:25, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria n.º 446/2015 do Ministério dos Transportes.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site



https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **5151025** e o código CRC **44545974**.



Referência: Processo nº 50000.005490/2021-41



SEI nº 5151025

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - Edifício Anexo - 1º Andar - Ala Leste - Bairro Zona Cívico-Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: 20298827 - www.infraestrutura.gov.br