



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 8/2022/CGMP-SNPTA/DNOP/SNPTA

Brasília, 26 de janeiro de 2022.

PROCESSO Nº 50000.012180/2020-01

INTERESSADO: 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 minerais e carga geral em área localizada no Porto Organizado de Suape, Município de Ipojuca/PE, denominada área de arrendamento SUA07.**

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 SUA07
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 Suape, vinculada ao Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros - SUAPE, destinada à movimentação e armazenagem de granéis minerais e carga geral, denominada SUA07, 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 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.
- 2.10. 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.
- 2.11. 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.
- 2.12. 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.
- 2.13. Ressalte-se que os estudos em questão foram disponibilizados para os interessados através da Audiência Pública nº 05/202 promovida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e que seu extrato de contribuições está disponível no site da Agência Reguladora.
- 2.14. 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.
- 2.15. 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 2.968/2021-TCU-Plenário (SEI nº 4970437) de onde destaca-se:

"(...)

9.1. dar ciência ao Ministério da Infraestrutura e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários que dentro do escopo delicado na presente análise regulamentada pela Instrução Normativa-TCU 81/2018, **não foram detectadas irregularidades ou impropriedades que desaconselhem o regular prosseguimento do leilão referente ao arrendamento portuário denominado SUA07;**

"(...)"

3. DAS CARACTERÍSTICAS GERAIS DO EMPREENDIMENTO SUA07

- 3.1. A área a que se refere esse Ato Justificatório, denominada SUA07, está localizada no interior da poligonal do Porto Organizado de Suape, no trecho denominado "porto interno", parte continental, em frente ao Estaleiro Atlântico Sul, localizado na margem oposta ao canal do Porto.
- 3.2. O Terminal foi projetado para movimentar e armazenar granéis vegetais, granéis minerais e carga geral, composto por uma área de 72.542 m², contendo um armazém e instalações prediais.
- 3.3. Estimam-se melhorias pontuais em termos de novas estruturas para o Terminal, ressaltando-se que os ativos relevantes para realização das operações já estão instalados.
- 3.4. Para as operações de berço, o Terminal poderá utilizar o Cais 5, o qual possui prioridade para movimentação de veículos e como segunda prioridade, as operações de granéis vegetais, granéis minerais e carga geral, podendo receber navios com comprimento de até 300 metros.
- 3.5. A figura a seguir apresenta o *layout* da área total do Arrendamento SUA07:



Figura 01 - Área de arrendamento SUA07 - Porto de Suape/PE.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

- 3.6. A área é caracterizada como *brownfield*, ou seja, já possui infraestrutura permanente dentro da área do futuro terminal SUA07, portanto, o empreendimento será executado sobre terreno operacionalmente em atividade.
- 3.7. Todos os ativos descritos na “Seção E, Financeiro – Ativos Existentes” do EVTEA serão disponibilizados na situação de conservação em que se encontram, cabendo ao concessionário realizar os investimentos necessários para adequada operação, bem como em suas melhorias.
- 3.8. O futuro arrendatário realizará investimentos mínimos para garantir a instalação de novos sistemas de armazenamento com capacidade estática mínima total de 12 mil toneladas, além da aquisição de sistemas de recepção rodoviária, sistema transportador de correias e equipamentos equivalentes para garantir as produtividades (prancha média geral) de 549 e 128 t/h, para a movimentação de coque de petróleo e açúcar ensacado, respectivamente.
- 3.9. Segue a relação de investimentos mínimos a serem realizados pelo futuro arrendatário:
- 3.9.1. Construção de novo armazém, com capacidade estática total mínima de 12.000 toneladas;
 - 3.9.2. Aquisição e instalação de equipamentos especializados em granel mineral, para recepção rodoviária e transporte para armazenagem com capacidade nominal mínima de 600 t/h (da recepção rodoviária até o armazém) e para recuperação e transporte de carga para embarque com capacidade nominal mínima de 1.000 t/h (do armazém até o carregador de navios);
 - 3.9.3. Aquisição e instalação de equipamentos especializados em carga geral para recepção rodoviária, organização de armazém e transferência de carga para embarque com capacidade nominal mínima de 220 t/h;
 - 3.9.4. Sistemas de despoeiramento, no mínimo, para os transportadores de correia e descarregamentos rodoviários de graneis; e
 - 3.9.5. Aquisição e instalação de, no mínimo, uma balança rodoviária.

3.10. Os investimentos mínimos previstos a serem realizados foram definidos através de subsídios fornecidos pela Autoridade Portuária e coletados em visita técnica.

3.11. 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\$ 1.032.359k
Fluxo de Caixa Global do Projeto	R\$ 79.235k
Investimento Total	R\$ 59.842k
Despesa Operacional Total	R\$ 528.948k
Movimentação Total (t)	19.225 k
Valor de Remuneração mensal fixo	R\$ 272 k
Valor de Remuneração variável (R\$/t)	R\$ 5,51
Retorno Não Alavancado do Projeto	
TIR após o Imposto	9,38%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 0
Retorno Não Alavancado do Projeto (sem valores de arrendamento)	
TIR após o Imposto	9,9%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 54.356 k

Tabela 01 - Principais resultados do projeto SUA07.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

3.12. Destaca-se que o prazo contratual previsto para a área de arrendamento é de 25 (vinte e cinco) anos, com celebração de contrato e início das operações previstas para 2022. 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.

3.13. Em cumprimento ao Acórdão nº 1.077/2015/TCU-Plenário, o estudo de viabilidade SUA07 adotou como data base outubro/2020.

3.14. As atividades desenvolvidas na área de arrendamento SUA07 estão alinhadas às definições do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ do Porto Organizado de Suape aprovado pela Portaria Minfra nº 1.551, de 22 de dezembro de 2021, atualmente vigente.

3.15. 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/serão 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 SUA07.

4.2. A área SUA07 teve como última titular a empresa Agrovía do Nordeste S.A., com base no Contrato nº 029/2012. O término do prazo contratual ocorreria em 16/04/2037, porém, mediante correspondência de 22/08/2019, a arrendatária solicitou a rescisão do contrato. Com base na Portaria MINFRA nº 1709, de 11/08/2020, foi estabelecida medida administrativa cautelar para possibilitar a entrega da área objeto do contrato e suspender as obrigações contratuais a partir desta entrega, enquanto são apuradas as razões para eventual descumprimento das obrigações contratuais e seus efeitos. Com base na referida Portaria, em 21/08/20 foi celebrado entre SUAPE e a empresa Agrovía do Nordeste S.A. Termo de Recebimento da área objeto do Contrato nº 029/2012, transferindo a guarda e responsabilidade dos seus bens móveis e imóveis à Administração Portuária, com a consequente liberação da área do arrendamento. Assim, a licitação da área – tanto de forma provisória, mediante Contrato de Transição, como de forma definitiva, mediante novo Contrato de Arrendamento – foi autorizada pela SNPTA mediante a mencionada Portaria MINFRA nº 1.709/2020.

4.3. A administração do Porto de Suape então publicou o Edital de Chamamento Público nº 002/2020, tendo como objeto o estabelecimento de critérios e exigências para a seleção de arrendatário transitório para a exploração da área desocupada em razão da descontinuidade do Contrato de Arrendamento nº 029/2012. Por meio do Acórdão nº 316-2021-ANTAQ, de 17/06/2021, Suape foi autorizada pela Antaq a celebrar contrato de transição com a empresa vencedora do referido Chamamento Público, para a exploração transitória da área SUA07, até a conclusão dos procedimentos licitatórios para o arrendamento do terminal. Desse modo, foi celebrado o Contrato de Transição nº 042/2021 entre SUAPE e M&G São Caetano Indústria de Beneficiamento LTDA.

4.4. Sobre a questão do encerramento formal do Contrato nº 029/2012, celebrado com a Agrovía, nos termos do Ofício nº 204/2020/DGCO-SNPTA/SNPTA, a SNPTA havia solicitado à ANTAQ que:

"(...) avalie se a Arrendatária vem cumprindo adequadamente o contrato, bem como se existem motivos suficientes para declaração da caducidade; tendo em vista as competências da Antaq relativas à fiscalização dos arrendamentos portuários e o manifesto interesse das partes em promover a extinção do contrato, além de promover a apuração do montante eventualmente a ser indenizado, atentando-se que devem ser considerados os investimentos autorizados, ainda não amortizados e que estejam concluídos e operacionais na data da medida cautelar."

4.5. Em relação a esse assunto, a ANTAQ instaurou o Processo nº 50300.014971/2020-82, por meio do qual está avaliando as questões mencionadas. Atualmente, o processo em questão está pendente de decisão final

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 n° 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 n.º 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 SUA07 deverá ser pago ao Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros - SUAPE, 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 SUA07 totaliza R\$201.083,10 (duzentos e um mil e oitenta e três reais e dez centavos).

COMPOSIÇÃO DO ORÇAMENTO REFERENCIAL TOTAL						
MÊS-BASE: 10/2020						
Objeto: Atualização e adequação do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental da Área SUA07						
Descrição:						
Porto: Suape (PE)						
Área: SUA07						
Perfil de carga: Granel Vegetal/Mineral/Carga Geral						
Tipo de carga: Açúcar encaixado, coque de petróleo e milho/cevada						
Porto do terminal: Médio						
Jurisdição: Complexo Portuário de Recife e Suape						
Prazo de execução: 83 Dias corridos						
Descrição	Qtd (1)	Participação Mensal (%) (2)	Meses (3)	Nº HxHxMês (4)=(1x2x3)x176	Preço Unitário (R\$/Mês) (5)	Preço Total (R\$) (6)=(4 x 5)/176
A) EQUIPE TÉCNICA						
PESSOAL - EQUIPE TÉCNICA						
Gerente	1	10,0%	2,8	49,3	23.544,98	6.592,59
Assessor/Coordenador	1	20,0%	2,8	98,6	17.658,74	9.888,89
Assessor Técnico I			2,8		15.892,86	
Assessor Técnico II	1	30,0%	2,8	147,8	13.538,36	11.372,22
Assessor Técnico III			2,8		11.183,86	
Assessor Técnico IV	1	40,0%	2,8	197,1	9.417,99	10.548,15
PESSOAL - EQUIPE ECONÔMICA						
Gerente			2,8		23.544,98	
Assessor/Coordenador			2,8		17.658,74	
Assessor Técnico I			2,8		15.892,86	
Assessor Técnico II	1	30,0%	2,8	147,8	13.538,36	11.372,22
Assessor Técnico III			2,8		11.183,86	
Assessor Técnico IV			2,8		9.417,99	
PESSOAL - EQUIPE AMBIENTAL						
Gerente			2,8		23.544,98	
Assessor/Coordenador	1	20,0%	2,8	98,6	17.658,74	9.888,89
Assessor Técnico I			2,8		15.892,86	
Assessor Técnico II			2,8		13.538,36	
Assessor Técnico III	1	30,0%	2,8	147,8	11.183,86	9.394,44
Assessor Técnico IV			2,8		9.417,99	
PESSOAL - SUPORTE TÉCNICO-ADMINISTRATIVO						
Assistente I			2,8		8.240,75	
Assistente I	1	30,0%	2,8	147,8	8.240,75	6.922,23
Estagiário			2,8		477,00	
Subtotal A						75.979,63
B) ENCARGOS SOCIAIS 64,11% de A						Subtotal B 48.710,54
C) CUSTOS ADMINISTRATIVOS 30,00% de A						Subtotal C 22.793,89
SUBTOTAL A+B+C						147.484,06
D) DESPESAS GERAIS						
D.1) Imóveis						
Escritório	1	100,0%	2,8	2,8	1.875,26	5.250,73
D.2) Mobiliário						
De escritório	1	100,0%	2,8	2,8	806,52	2.258,26
D.3) Passagens						
	1				5.289,10	5.289,10
D.4) Estadas e Deslocamentos						
	1				3.933,00	3.933,00
D.5) Serviços Gráficos						
	1					
Subtotal D						16.731,09
Subtotal A+B+C+D						164.215,15
E) LUCRO 5,00% de (A+B+C+D)						Subtotal E 8.210,76
F) DESPESAS FISCAIS - PIS, COFINS e ISSQN 16,62% de (A+B+C+D+E)						Subtotal F 28.657,19
H) TOTAL GERAL (A+B+C+D+E+F)						201.083,10

Obs.: Foram utilizadas as referências da "Tabela de Preços de Consultoria do DNIT", mês junho-2020, para estimativa dos itens de encargos sociais, custo administrativo, imóveis para escritório e mobiliário de escritório.

Tabela 03 - Remuneração EPL pela atualização dos estudos.

Fonte: EPL.

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 SUA07

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 SUA07, cumpre destacar que as atividades a serem realizadas na área visam atender a movimentação e armazenagem de granéis minerais e carga geral com o objetivo de ampliar a oferta de serviços portuários para a hinterlândia do Porto Organizado de Suape, promovendo a competição e redução de preços, buscando maior disponibilidade e qualidade dos serviços. Destaca-se, também, a necessidade de investimentos que garantam o aumento da capacidade de movimentação, a fim de garantir o atendimento a crescente demanda do Complexo Portuário de Suape.

11.3. Nesse sentido, a elaboração da modelagem visando à abertura de procedimento licitatório para a área de arrendamento SUA07 mostra-se urgente e de relevante interesse público, na medida em que busca garantir o abastecimento nacional e regional - dada a posição estratégica do ativo em questão, promovendo, ainda, a maximização da utilização dos ativos públicos, com remuneração adequada aos níveis de mercado.

11.4. 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.

11.5. No tocante aos procedimentos de execução dos estudos, oportuno mencionar que são adotados os regimentos 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 Suape, a seguir especificado:

INSTRUMENTO	DESCRIÇÃO
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;	Lei dos Portos
Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, e alterações posteriores;	Regulamento da Lei dos Portos
Resolução Normativa nº 7-ANTAQ, de 30 de maio de 2016;	Regulamento de áreas no Porto Organizado
Resolução nº 3.220-ANTAQ, de 8 de janeiro de 2014;	Regulamento de elaboração de EVTEA
Resolução nº 5.464-ANTAQ, de 23 de junho de 2017;	Manual de análise de EVTEA
Plano Nacional de Logística Portuária – PNL (2017);	Planejamento setorial
Plano Mestre do Complexo Portuário de Suape (2019);	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Suape (2020).	Planejamento setorial
Regulamento de Exploração Portuária-REP (2019)	Planejamento setorial
Comex Stat – MDIC - Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (2019)	Planejamento setorial

Tabela 04 - Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas localizadas no Porto de Suape.
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 SUA07, 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); e

13.4.2. Plano Mestre do Porto Organizado de Suape (2019).

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. Segundo a abordagem do PNLP (2019), o Complexo Portuário de Recife e SUAPE está incluso no *Cluster* de Pernambuco, que abarca, também, o Complexo Portuário de Cabedelo/PB e o Complexo Portuário de Maceió/AL. A versão adotada do PNLP consta no documento intitulado "Projeção de Demanda e Carregamento da Malha, Ano Base 2018" (publicado em 2019).

14.2. De acordo com dados do PNLP (2019), a movimentação portuária de granéis sólidos vegetais no Brasil em 2018 atingiu 150 milhões de toneladas, devendo chegar à 300 milhões de toneladas em 2060. Já a movimentação de granéis sólidos minerais atingiu mais de 500 milhões de toneladas em 2018, projetando-se, aproximadamente, 750 milhões de toneladas em 2060.

14.3. No tocante às projeções de demanda das cargas de granel sólido vegetal no *Cluster* de Pernambuco, é previsto que o *cluster* atinja uma movimentação de 3,35 milhões de toneladas em 2060. Para o granel sólido mineral, a previsão é de 3,15 milhões de toneladas para esse mesmo ano.

14.4. Com relação às projeções de demanda do Plano Mestre do Complexo Portuário de Recife e Suape (2019), inicialmente, cumpre destacar as projeções de demanda que serão utilizadas para o terminal SUA07 contêm estimativas de movimentação portuária em diferentes cenários, denominados cenários tendencial, pessimista e otimista, que refletem as possíveis variações de demanda frente a oscilações econômicas e de mercado.

14.5. Oportuno mencionar que o horizonte contratual previsto para o estudo contempla prazo total de 25 anos, suficiente para amortizar os investimentos previstos, bem como proporcionar retorno adequado aos investidores. Estima-se o início do prazo contratual para o ano de 2022 e término no ano de 2047. Nesse sentido, a projeção de demanda macro foi delimitada para o mesmo período contratual.

14.6. A tabela a seguir consolida as projeções de demanda macro de granéis sólidos vegetais, que inclui fluxos de longo curso e cabotagem, das cargas identificadas em diferentes cenários pelo Plano Mestre:

DEMANDA MACRO - Plano Mestre - Granel Sólido Vegetal			
Complexo Portuário de Recife e SUAPE			
ANO	CENÁRIOS (k tonelada)		
	Tendencial	Otimista	Pessimista
2022	1.225	1.633	1.211
2023	1.240	1.650	1.224
2024	1.257	1.669	1.237
2025	1.273	1.687	1.251
2026	1.291	1.707	1.266
2027	1.309	1.727	1.281
2028	1.327	1.748	1.296
2029	1.346	1.769	1.311
2030	1.365	1.790	1.327
2031	1.385	1.813	1.344
2032	1.405	1.836	1.360
2033	1.426	1.859	1.378
2034	1.447	1.883	1.395
2035	1.469	1.908	1.413
2036	1.491	1.933	1.430
2037	1.513	1.958	1.448
2038	1.535	1.983	1.466
2039	1.559	2.009	1.484
2040	1.582	2.036	1.503
2041	1.604	2.062	1.521
2042	1.627	2.088	1.538
2043	1.650	2.115	1.557
2044	1.674	2.142	1.575
2045	1.698	2.170	1.594
2046	1.721	2.196	1.611

Tabela 05 - Cenários de movimentações portuárias de Granéis Sólidos Vegetais.
Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

14.7. Importante esclarecer que as cargas de trigo e açúcar a granel, que também constam nas estimativas de demanda do Plano Mestre do Complexo não foram consideradas para o SUA07. Quanto ao trigo, importante destacar que os *players* que atuam hoje na área de influência do porto já dispõem de infraestruturas de armazenamento e movimentação de grãos próprios, seja no Porto de Suape, seja no Porto de Recife. Além disso, verifica-se que se tratam de cadeias verticalizadas, onde a movimentação dos grãos se dá para atendimento de empresas específicas que são, em regra, donas da carga. Assim, o SUA07 poderia captar uma carga adicional de trigo na hipótese de instalação de um novo moinho na área de influência do Porto, como aponta o Plano Mestre.

14.8. Quanto ao açúcar a granel, verificou-se que a movimentação do produto, nos últimos 10 anos, concentrou-se no Porto de Recife, que movimentou 98% do açúcar a granel do complexo. Adicionalmente, verificou-se que as infraestruturas de armazenagem e movimentação do açúcar no Porto de Recife contam com estruturas ociosas, com baixos giros na armazenagem da carga.

14.9. Já no que diz respeito ao milho, verificou-se que as importações e o fluxo de desembarque advindo da cabotagem cessaram nos anos de 2019 e 2020. Esse movimento explica-se, sobretudo, em função do câmbio desfavorável à importação de milho e aos aumentos de produção na região do Matopiba. Dessa forma, o milho não foi identificado como uma carga de interesse para o SUA07.

14.10. Portanto, conforme descrito, não foram consideradas as cargas açúcar, trigo e milho a granel no escopo de atendimento do terminal SUA07. Quanto ao malte e cevada, verifica-se que existem expansões das infraestruturas de armazenagem no Porto de Recife capaz de atender a demanda futura projetada. Sendo assim, o malte e cevada não foram considerados como carga de interesse para o terminal SUA07.

14.11. A tabela a seguir consolida as projeções de demanda macro de granéis sólidos minerais, que inclui fluxos de longo curso e cabotagem em diferentes cenários. As cargas identificadas pelo Plano Mestre são: barrilha, minérios e metais, coque de petróleo e fertilizantes:

DEMANDA MACRO - Plano Mestre			
Complexo Portuário de Recife e SUAPE			
Granel Sólido Mineral			
ANO	CENÁRIOS (k tonelada)		
	Tendencial	Otimista	Pessimista
2022	876	881	868
2023	975	982	964
2024	1.100	1.110	1.086
2025	1.259	1.272	1.241
2026	1.277	1.292	1.257
2027	1.295	1.312	1.274
2028	1.313	1.333	1.291
2029	1.332	1.354	1.308
2030	1.351	1.376	1.325
2031	1.371	1.399	1.343
2032	1.391	1.423	1.360
2033	1.412	1.448	1.379
2034	1.433	1.473	1.397
2035	1.455	1.498	1.416
2036	1.478	1.523	1.437
2037	1.502	1.550	1.458
2038	1.527	1.576	1.479
2039	1.552	1.603	1.501
2040	1.577	1.631	1.524
2041	1.602	1.660	1.546
2042	1.628	1.689	1.568
2043	1.655	1.719	1.591
2044	1.682	1.750	1.614
2045	1.710	1.781	1.638
2046	1.737	1.811	1.661

Tabela 06 - Cenários de movimentações portuárias de Granéis Sólidos Minerais.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

14.12. Das cargas identificadas no Plano Mestre, importante notar que nem todas foram identificadas como potenciais para o Terminal SUA07.

14.13. Inicialmente, importante esclarecer que a demanda por minérios, metais e pedras não foi considerada para o SUA07, uma vez que, atualmente, as operações ocorrem no Cais de Múltiplo Uso do Porto de Suape, não necessitando de maiores infraestruturas de armazenamento ou de movimentação para a operação. Além disso, deve-se ter em mente que se tratam de produtos de baixo valor agregado, como a escória, e que a operação não demanda infraestruturas de armazenamento na área da poligonal do Porto.

14.14. Quanto ao fertilizante, por sua vez, verificou-se a existência de oferta de infraestrutura de armazenagem e movimentação capaz de suportar a demanda projetada. Adicionalmente, verifica-se que a operação no Porto de Recife é realizada pela Fertine, que é o próprio demandante da carga para atendimento de sua unidade industrial localizada em Recife. Dessa forma, a carga fertilizante não foi considerada no escopo do SUA07.

14.15. No caso da barrilha, verificou-se que as instalações existentes no Porto de Recife são capazes de atender a demanda projetada no horizonte contratual. Nesse sentido, não haveriam ganhos de escala ou operacionais relevantes na realização da operação no SUA07.

14.16. No que diz respeito ao coque de petróleo, identificou-se que a operação ocorre atualmente pelo Porto de Recife e pelo Porto de Suape. No entanto, dada a maior eficiência da operação de Suape, principalmente no que tange o fluxo de embarque de coque, verificou-se a possibilidade de que 100% do coque de petróleo do sentido embarque migre para o Porto de Suape. Isso se deve, principalmente, a redução dos custos logísticos relacionados ao frete rodoviário, a possibilidade de aumento da consignação média e o aumento da prancha média, em função dos investimentos e da escala da operação do SUA07.

14.17. Para fins de estudo, foram traçados cenários baseados nas expansões de produção da RNEST (finalização do Trem 1 e do trem 2), capacidade utilizada da RNEST e percentual de captura do modal portuário no escoamento da produção de coque da refinaria.

14.18. Inicialmente, a partir dos dados dos Anuários Estatísticos da Agência Nacional do Petróleo – ANP e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e assumindo a densidade do coque de 0,83 t/m³, relacionaram-se as variáveis listadas acima:

RNEST	2015	2016	2017	2018	2019
Produção Coque em m ³	261.279	617.640	537.295	450.614	492.869
Tonelada	216.861,57	512.641,20	445.954,85	374.009,62	409.081,27
Capacidade RNEST Utilizada	55,04%	74,41%	65,57%	68,52%	72,39%
Movimentação Portuária - embarque (t)	0	465	88.247,00	143.202,00	224.933,00
% Embarque	0,00%	0,09%	19,79%	38,29%	54,98%

Tabela 07 - Histórico de produção e movimentação de coque de petróleo, Suape e Recife.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

14.19. Para estimação da demanda foram considerados 3 cenários: tendencial (adotado), pessimista e otimista. A seguir, seguem as premissas de cada um dos cenários:

14.19.1. Tendencial: finalização e partida total do SNOX do Trem 1 a partir de 2023, com capacidade de produção do coque 3.000 toneladas/dia; *ramp-up* da capacidade de produção da RNEST até 2026, saindo de 67% em 2023 para 70% em 2026; entrada em operação do trem II em 2027, com 55% da capacidade utilizada da RNEST (6.000 toneladas de coque/dia); *ramp-up* da capacidade utilizada da refinaria, chegando a 70% em 2046; escoamento de 60% da produção da RNEST pelo modal aquaviário (cabotagem e longo curso);

14.19.2. Pessimista: conclusão e partida do SNOX do trem 1 em 2023, sem conclusão do trem 2 e sem quaisquer aumentos na utilização da capacidade instalada da RNEST;

14.19.3. Otimista: manutenção de todas as premissas da do cenário tendencial, a exceção do percentual de captura do modal aquaviário, de 60% (tendencial) para 70% (otimista).

14.20. A tabela a seguir consolida as projeções de demanda macro de coque de petróleo, que inclui fluxos de longo curso e cabotagem em diferentes cenários, no sentido embarque.

DEMANDA MACRO			
Suape			
Coque de Petróleo – Embarque			
ANO	CENÁRIOS (k tonelada)		
	Tendencial	Otimista	Pessimista
2022	398	464	398
2023	441	515	441
2024	450	525	441
2025	460	537	441
2026	460	537	441
2027	723	843	441
2028	732	854	441
2029	741	864	441
2030	750	875	441
2031	759	886	441
2032	769	897	441
2033	778	908	441
2034	788	919	441
2035	798	931	441
2036	807	942	441
2037	817	954	441
2038	828	966	441
2039	838	978	441
2040	848	990	441
2041	859	1002	441
2042	869	1014	441
2043	880	1027	441
2044	891	1040	441
2045	902	1053	441
2046	913	1066	441

Tabela 08 - Cenários de movimentações portuárias de granéis sólidos minerais - coque de petróleo.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

14.21. Identificou-se o açúcar ensacado como carga de interesse do terminal SUA07. A tabela a seguir consolida as projeções de demanda macro de açúcar ensacado, que inclui fluxos de longo curso em diferentes cenários, no sentido embarque.

DEMANDA MACRO - Plano Mestre			
Complexo Portuário de Recife e SUAPE			
Açúcar Ensacado - Embarque			
ANO	CENÁRIOS (k tonelada)		
	Tendencial	Otimista	Pessimista
2022	173	177	174
2023	175	178	174
2024	176	180	175
2025	177	182	176
2026	179	184	176
2027	180	187	176
2028	182	189	176
2029	183	192	176
2030	185	194	176
2031	187	197	177
2032	189	200	178
2033	192	203	180
2034	194	206	181
2035	196	209	182
2036	198	212	183
2037	201	216	185
2038	203	219	186
2039	206	222	188
2040	208	226	189
2041	211	230	191
2042	213	233	192
2043	216	237	194
2044	218	241	195
2045	221	245	197
2046	224	249	198

Tabela 09 - Cenários de movimentações portuárias de carga geral - açúcar ensacado.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

15. CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MICRO E COMPETIÇÃO

15.1. Para estimar a demanda portuária no terminal SUA07 foi realizada uma avaliação da dinâmica competitiva de mercado no Porto Organizado de Suape e Recife, incluindo análise da capacidade atual e futura das instalações existentes e projetadas, com o objetivo de estimar a demanda potencial para o terminal em estudo.

15.2. Para estimação da demanda micro faz-se necessário identificar e definir as seguintes informações e premissas:

15.2.1. Manutenção da capacidade instalada no Porto de Recife, com ampliação;

15.2.2. 100% do coque de petróleo embarcado será capturado pelo **SUA07**, enquanto o coque de petróleo desembarcado seguirá sendo operado pelo Porto de Recife.

15.2.3. Atendimento das usinas de açúcar da mata sul no embarque de açúcar ensacado. Adotou-se o *share* histórico verificado entre os portos de Recife e Suape no escoamento da carga

15.3. Para a definição do potencial de carga do SUA07 realizou-se análise do mercado e das operações dos granéis sólidos minerais movimentados pelo Complexo Portuário. Nesse sentido, a primeira premissa é a de manutenção da capacidade instalada no Porto de Recife para atendimento dessa carga.

15.4. Da análise operacional dos granéis sólidos, se verificou que, atualmente, a barrilha conta com capacidade estática instalada no Porto de Recife de 20 mil toneladas, distribuídas em três armazéns: 03-B, SCS-01 e 02. Adicionalmente, verificou-se um giro médio de 24, correspondendo a uma estadia média da carga no Porto de 15 dias. Dessa forma, calculou-se uma capacidade dinâmica de 487 mil toneladas por ano.

15.5. Além disso, por questões mercadológicas, a barrilha a granel é descarregada, também, diretamente nos caminhões, que seguem para as indústrias do entorno. O percentual de desembarque direto corresponde a aproximadamente 50% da movimentação aquaviária.

15.6. Dessa forma, concluiu-se que a infraestrutura atual para movimentação e armazenagem é capaz de atender a demanda projetada para o horizonte contratual.

15.7. No caso dos fertilizantes, verificou-se que o Porto de Recife conta com capacidade estática de 40 mil toneladas dedicadas a carga, com um giro observado de 14 vezes. Dessa forma, a capacidade dinâmica calculada é de 720 mil toneladas por ano. Ao se analisar o horizonte contratual e a demanda projetada, verifica-se que a infraestrutura existente é capaz de atender a demanda projetada. A oferta de infraestrutura, aliada as questões mercadológicas já descritas nesta Seção, concluiu-se que a carga não tem demanda potencial para o terminal SUA07 para fins de estudo.

15.8. Quanto aos minerais, metais e pedras, atualmente movimentados pelo Complexo Portuário, importa notar que se trata de carga destinada as indústrias cimenteiras, conhecida como escória. Trata-se de um produto de baixo valor agregado e que atualmente é movimentado através de descarga direta, não demandando uma operação especializada, tampouco infraestruturas de armazenagem. Assim, avaliando-se a demanda projetada e as necessidades da operação, concluiu-se que não existe potencial de atração dessa carga para o terminal SUA07.

15.9. Por outro lado, o Porto de Suape tem capacidade de absorver 100% da demanda projetada do coque de petróleo. Primeiramente, a distância entre a RNEST e o Porto de Suape é menor que a para o Porto de Recife, reduzindo-se o frete rodoviário e aumentando a eficiência da operação. Adicionalmente, a profundidade do canal de acesso e bacia de evolução do Porto Organizado de Suape oferece condições para o aumento das consignações nas operações, especialmente de longo curso no sentido do embarque. Em terceiro, o terminal SUA07 conta com armazém capaz de atender a demanda projetada, além de *shiploader* que, devidamente adaptado, pode levar a operação a uma maior eficiência, com aumento da prancha operacional e menor tempo de ocupação do berço. Por fim, a operação dedicada do coque de petróleo em infraestruturas dedicadas reduz o impacto ambiental da atividade.

15.10. Assim, considerando-se a capacidade estática existente de 36,4 mil toneladas e um giro de 20 vezes, temos um sistema de armazenagem com capacidade dinâmica de 910 mil toneladas/ano, suficiente para o atendimento da demanda projetada de coque de petróleo. Além disso, a disponibilidade de infraestrutura aquaviária também atende a demanda projetada.

15.11. Para a definição do potencial de carga do SUA07 realizou-se análise do mercado e das operações dos grãos sólidos vegetais movimentados pelo Complexo Portuário. Nesse sentido, a primeira premissa é a de manutenção da capacidade instalada no Porto de Recife e Suape para atendimento dessa carga.

15.12. Quanto ao açúcar a granel movimentado no Complexo, realizou-se pesquisa da série histórica da movimentação da carga tanto no Porto de Recife quanto Suape. Da análise depreende-se que 98% da movimentação da carga, no período compreendido entre 2010 e 2020, ocorreu no Porto de Recife.

15.13. Adicionalmente, verificou-se que o Porto de Recife conta com capacidade estática de 170 mil toneladas e, atualmente, opera com um giro médio de 3. Dessa forma, a infraestrutura de armazenagem do Complexo, presente em Recife, é capaz de absorver a demanda projetada no horizonte contratual.

15.14. Portanto, o açúcar a granel não foi considerado como uma carga potencial para o terminal SUA07.

15.15. Quanto ao milho, deve-se fazer uma consideração acerca da demanda projetada pelo Plano Mestre. Apesar da forte projeção de demanda para atendimento, principalmente, da cadeia de ração animal instalada na área de influência do Complexo, verificou-se que não houve movimentação aquaviária do produto nos anos de 2018 e 2019, com retorno da movimentação em 2020.

15.16. Em conversa com a Associação Avícola de Pernambuco - AVIPE, verificou-se que a importação de milho, ou mesmo a cabotagem, só se tornam vantajosas em patamares de câmbio significativamente menores do que o patamar atual. Além disso, os estados vizinhos a Pernambuco tem experimentado um aumento substancial na produção de milho, destacando-se o Oeste Baiano e o sul do Maranhão. Dessa forma, mesmo com a utilização do transporte rodoviário no abastecimento de milho para a cadeia de ração animal, o preço do milho nacional é mais competitivo do que o advindo pelo transporte aquaviário, seja cabotagem ou longo curso.

15.17. Além desses fatores, verifica-se que o ano de 2020 se mostrou atípico para o mercado de milho, que, em função do câmbio e do forte aumento das exportações de proteína animal, tem experimentado uma redução de oferta de milho no mercado interno. Inclusive, o desbalanceamento da oferta levou o governo brasileiro a reduzir a alíquota de importação de importação do milho a zero.

15.18. Dessa forma, dada a expectativa dos *players* do setor e a baixa consolidação da movimentação do milho no Complexo, concluiu-se pelo baixo potencial da carga para o terminal SUA07, para fins de estudo.

15.19. Quanto ao trigo, conforme já destacado anteriormente, importante notar que os *players* que atuam hoje na área de influência do porto já dispõem de infraestruturas de armazenamento e movimentação de grãos próprios, seja no Porto de Suape, seja no Porto de Recife. Além disso, verifica-se que se tratam de cadeias verticalizadas, onde a movimentação dos grãos se dá para atendimento de empresas específicas que são, em regra, donas da carga. Assim, o SUA07 poderia captar uma carga adicional de trigo na hipótese de instalação de um novo moinho na área de influência do Porto.

15.20. Adicionalmente, do ponto de vista da infraestrutura existente, cumpre notar que a movimentação de trigo ocorre tanto no Porto de Recife quanto Suape. O Porto de Recife conta com capacidade estática de 25 mil toneladas para a carga, enquanto Suape conta com 45 mil toneladas. Considerando-se o tempo de estadia de 30 dias, chega-se a um giro de 12 vezes. Assim, as infraestruturas de armazenagem tem capacidade dinâmica de

aproximadamente 780 mil toneladas, sendo capaz de atender a demanda projetada de trigo no horizonte contratual estabelecido.

15.21. Já no caso do malte e cevada, não se verificou a possibilidade de atração da carga para o SUA07, em função dos aumentos de capacidade de armazenamento previstos para o Porto de Recife dedicadas ao malte e cevada. Atualmente, o Porto de Recife conta com 8 silos verticais destinados a operação do malte e cevada, totalizando 20,8 mil toneladas de capacidade estática. A operação ocorre com armazenamento na área do Porto e também com descarga direta. Com um tempo de estadia média da carga na armazenagem do Porto de 40 dias, a capacidade dinâmica é calculada em 190 mil toneladas por ano. Assim, não foram dimensionadas infraestruturas para o atendimento de malte e cevada no SUA07.

15.22. Quanto ao açúcar ensacado, verificou-se o potencial de atração da carga para o terminal SUA07. Inclusive, a vocação inicial da área hoje destinada ao SUA07 era especializada na movimentação do açúcar em sacas de 50 kg.

15.23. Durante a visita técnica e as discussões com a autoridade portuária e os interessados, verificou-se que a decisão de exportar o açúcar pelo Porto de Recife ou Suape depende, preponderantemente, do custo do frete rodoviário entre as usinas e os portos. Assim, historicamente, as usinas localizadas na região conhecida como mata sul utilizam o Porto de Suape para o escoamento do produto com destino ao mercado externo, enquanto as usinas da mata norte o fazem pelo Porto de Recife.

15.24. Analisando-se o histórico do período compreendido entre 2010 e 2020, verificou-se que 32% do açúcar ensacado com destino ao mercado externo fora movimentado pelo Porto de Suape. Assim, concluiu-se que o SUA07 tem potencial de atrair uma parcela da macrodemanda identificada para esse produto. Portanto, como veremos adiante, foram dimensionadas novas infraestruturas para atendimento da demanda de açúcar ensacado no terminal SUA07, uma vez que as infraestruturas existentes serão realocadas para a armazenagem e movimentação do coque de petróleo.

15.25. Para identificação dos participantes de mercado que compõem o ambiente concorrencial foram realizados levantamentos no Porto de Recife e de Suape das instalações de armazenamento e movimentação das cargas de interesse do terminal SUA07. As pesquisas foram realizadas em dois níveis de agregação, refletindo a concorrência interportuária no *Cluster* Pernambuco, e a concorrência intraportuária no Porto de Suape. Nesse sentido, importante notar que, no Porto de Suape, atualmente, não existem infraestruturas/arrendamentos dedicadas às cargas de interesse do terminal.

15.26. Para o ambiente de concorrência interportuária do terminal SUA07 considera-se os Portos Organizados de Suape e Recife. A tabela a seguir mostra os dados coletados de capacidade dinâmica das infraestruturas identificadas para cada carga e as capacidades dinâmicas projetadas para o SUA07:

Porto Organizado	Capacidade Dinâmica Planejada –	Capacidade Dinâmica existente –	Total (kt)
	SUA07 (kt)	Recife e Suape (kt)	
Milho	0	0	0
Malte e Cevada	0	190	190
Coque de Petróleo	910	960	1870
Barrilha	0	487	487
Açúcar Ensacado	100	0	100
Fertilizantes	0	720	720
Açúcar granel	0	510	510
Trigo	0	780	780

Tabela 10 - Infraestrutura existentes e planejadas nos Portos de Recife e Suape - cargas selecionadas.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

15.27. Conforme relatado acima, o terminal SUA07 contará com infraestrutura necessária para movimentação de coque de petróleo e açúcar ensacado.

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-ppi-af-world-bank-2nd-edition>. Particularmente, o Módulo 6 deste documento, intitulado *Port Regulation: Overseeing the Economic Public Interest in Ports*, foi também utilizado pelo Poder Concedente como insumo para nortear sua política tarifária.

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 SUA07, 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 SUA07.

• 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. Para o Terminal SUA07, adotou-se preços livres, haja vista o ambiente de concorrência existente em todas as cargas de interesse do Terminal. Nesse ponto, importante notar que existem infraestruturas concorrentes nos Portos de SUAPE e Recife capazes de atender às cargas e disputar seus respectivos mercados.

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

17.7. A tabela a seguir especifica a cesta de serviço considerada para o terminal SUA07, contendo as seguintes subatividades para a movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais:

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 Minerais	Dono da Carga	<p>O Preço da Movimentação Portuária e Armazenagem de Granéis Sólidos têm por finalidade remunerar todas as atividades necessárias e suficientes para atracação e expedição terrestre, armazenagem pelo período mínimo de 20 (vinte) dias, movimentação no armazém e transferência 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 terrestre da carga, conferência de documentos e processamento de informações na saída do Arrendamento; • Pesagens, exceto as requisitadas pelo dono da carga; • Utilização do sistema de correias transportadoras; • Embarque da carga para o navio e desembarque da carga do navio; • Armazenagem da carga por período mínimo de 20 (vinte) 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 11 - Cesta de serviços do terminal SUA07 carga granéis sólidos minerais

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

17.8. A tabela a seguir especifica a cesta de serviço considerada para o terminal SUA07, contendo as seguintes subatividades para a movimentação e armazenagem de açúcar ensacado:

Nome da cesta de Serviço	Tomador dos serviços (em geral)	Descrição da cesta de serviços (conforme especificado em contrato)
Movimentação Portuária e Armazenagem de carga geral (açúcar ensacado)	Dono da Carga	<p>O Preço da Movimentação Portuária e Armazenagem de Carga Geral, especialmente açúcar ensacado têm por finalidade remunerar a realização das atividades de movimentação e armazenagem, pelo período mínimo de 15 (quinze) dias (Período Livre). A tarifa em questão inclui as seguintes subatividades:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recepção rodoviária da carga, conferência de documentos e processamento de informações na entrada e saída do Arrendamento; • Serviço de descarga com uso de empilhadeira; • Armazenagem da carga pelo Período Livre; • Movimentação interna da carga e expedição; • Pesagem; • Elevação.

Tabela 12 - Cesta de serviços do terminal SUA07 carga geral - com armazenagem.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

17.9. Já tabela a seguir especifica a cesta de serviço considerada para o terminal SUA07, contendo as seguintes subatividades para apenas para a movimentação de açúcar ensacado:

Nome da cesta de Serviço	Tomador dos serviços (em geral)	Descrição da cesta de serviços (conforme especificado em contrato)
Movimentação Portuária de carga geral (açúcar ensacado)	Dono da Carga	<p>O Preço da Movimentação Portuária de Carga Geral, especialmente açúcar ensacado têm por finalidade remunerar a realização das atividades de movimentação da carga. A tarifa em questão inclui as seguintes subatividades:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recepção rodoviária da carga, conferência de documentos e processamento de informações na entrada e saída do Arrendamento; • Serviço de descarga com uso de empilhadeira; • Movimentação e expedição; • Pesagem; • Elevação.

Tabela 13 - Cesta de serviços do terminal SUA07 carga geral - sem armazenagem.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

17.10. Para estimar a receita média unitária do terminal procedeu-se o levantamento em sítios eletrônicos das tabelas de preços disponibilizadas por terminais de granéis sólidos minerais e carga geral – açúcar ensacado.

17.11. O preço médio identificado considerando os serviços de armazenagem e movimentação de granéis minerais para o grupo de terminais é de R\$ 65,15 por tonelada (t). Considerando-se o desconto de 20% sobre os preços de balcão, que resulta no preço de R\$ 52,12 por tonelada. Dessa forma, para fins de modelagem adota-se um preço único para todos os produtos com desconto.

17.12. A tabela a seguir sintetiza as informações coletadas em terminais portuários que movimentam granéis sólidos minerais com data base em outubro de 2020.

Empresa	Armazenagem e Movimentação	Média Armazenagem	Média Movimentação	Com 20% Desconto
Copi, Itaqui	24,90	20,70	4,20	19,92
Fertisanta, Imbituba	53,41	24,55	28,86	42,73
Serra Morena, Imbituba	53,60	23,46	30,14	42,88
Pérola, Santos	76,50	76,50		61,20
Intermarítima, Salvador	72,00	72,00		57,60
Termag, Santos	87,64	53,60	34,04	70,11
Ponta do Felix, Antonina	88,00	30,00	58,00	70,40
Média (t)	65,15			52,12

Tabela 14 - Preços de referência para armazenagem e movimentação granel sólido mineral em terminais portuários (em R\$) em outubro/2020.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

17.13. Já o preço médio identificado considerando os serviços de armazenagem e movimentação de açúcar ensacado para o grupo de terminais é de R\$ 102,33 por tonelada. Considerando-se o desconto de 20% sobre os preços de balcão, que resulta no preço de R\$ 71,52 por tonelada. Dessa forma, para fins de modelagem adota-se um preço único para todos os produtos com desconto.

17.14. A tabela a seguir sintetiza as informações coletadas em terminais portuários que movimentam carga geral – açúcar ensacado com data base em outubro de 2020.

Empresa	Armazenagem e Movimentação	Média Armazenagem	Média Movimentação	Com Impostos	Preço Movimentação	Preço Armazenagem	Preço Armazenagem Ajustado pelas Cestas de Serviço	Preço Adotado	Com 20% Desconto
TEAPAR Paranaguá	72,00		72,00	72,00	54,47	17,53	8,43	62,90	50,32
Agrovia do Nordeste	115,00	28	87	115,00	87,00	28,00	13,47	100,47	80,37
Terminal Ponta do Felix	120,00		120	120,00	90,78	29,22	14,05	104,83	83,87
Média (t)	102,33			102,33	77,42	24,92	11,98	89,40	71,52

Tabela 15 - Preços de referência para armazenagem e movimentação de açúcar ensacado em terminais portuários (em R\$) em outubro/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 SUA07 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 que aportaram no Complexo Portuário de Suape e Recife, entre os anos de 2014 e 2019.

PORTO DE RECIFE (t/navio)	2.014	2.015	2.016	2.017	2.018	2.019
Açúcar-Carga Geral	13.641	16.003	23.119	18.612	17.734	14.843

Tabela 16 - Histórico de consignação média para o Porto de Recife, período 2014 -2019.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

PORTO DE SUAPE (t/navio)	2.014	2.015	2.016	2.017	2.018	2.019
Açúcar-Carga Geral	9.305	12.686	24.545	14.224	17.450	15.570

Tabela 17 - Histórico de consignação média para o Porto de Suape, período 2014 -2019.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

PORTO DE RECIFE (t/navio)	2.014	2.015	2.016	2.017	2.018	2.019
Coque de Petróleo-Granel Sólido	N/C	N/C	N/C	29.147	34.225	32.455

Tabela 18 - Histórico de consignação média para o Porto de Recife, período 2014 -2019.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

- **Prancha média**

19.4. A Prancha Média considera o volume de carga movimentada 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).

19.5. A tabela a seguir mostra os dados de produtividade para as cargas em estudo no Porto de Suape e Recife, dividido em Operacional e Geral, para o período de 2014 a 2019.

Prancha Média (t/hora)						
Porto de Recife	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Carga: Açúcar-Carga Geral						
OPERACIONAL	40,2	55	130	120	102	79
GERAL	39,8	54	124	113	95	74

Tabela 19 - Prancha Média para o Porto de Recife, período 2014 -2019.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

Prancha Média (t/hora)						
Porto de Suape	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Carga: Açúcar-Carga Geral						
OPERACIONAL	30	90	122	52	273	91
GERAL	27	82	114	47	204	79

Tabela 20 - Prancha Média para o Porto de Suape, período 2014 -2019.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

Prancha Média (t/hora)						
Porto de Recife	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Carga: Coque de Petróleo						
OPERACIONAL	N/C	N/C	N/C	251	346	299
GERAL	N/C	N/C	N/C	236	315	285

Tabela 21 - Prancha Média para o Porto de Recife, período 2014 -2019.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

19.6. Estima-se que produtividade alcançará o patamar de produtividade média ponderada 549 t/hora para granéis minerais e 128 t/hora para carga geral - açúcar ensacado (veja Seção C - Engenharia).

- **Taxa de ocupação de berço**

19.7. O projeto deve utilizar os Cais 5 do Porto de Suape para operar as cargas do granéis minerais e carga geral. Entre os anos 2014 e 2019, observou-se a seguinte ocupação no cais:

PORTO DE SUAPE – CAIS 5	2.014	2.015	2.016	2.017	2.018	2.019
Taxa de Ocupação	12,4%	14,1%	10,6%	15,3%	11,8%	17,7%

Tabela 21 - Taxa de Ocupação do cais 5 em Suape, período 2014 -2019.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

19.8. A média da taxa de ocupação apurada foi de 13,7% para o Cais 5 no Complexo Portuário de Suape.

- **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 observado entre 2014 e 2019.

PORTO DE SUAPE – CAIS 5	2.014	2.015	2.016	2.017	2.018	2.019
Nível de Serviço	25,9%	65,6%	52,0%	56,2%	88,4%	33,3%

Tabela 22 - Histórico de nível de serviço do cais 5 em Suape, período 2014 -2019.

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 53,6%. Ressalta-se que o tempo médio para atracar atualmente observado encontra-se em torno de 12 horas, o tempo de operação é de aproximadamente 23 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 SUA07, para o coque de petróleo, utilizou-se a movimentação histórica brasileira de exportação observada no sistema ComexStat do ano 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 considerada e o cálculo do VaR para diferentes níveis de confiança:

Ano	KG Líquido
2020	542.740.159,00
2019	695.674.101,00
2018	661.667.691,00
2017	691.138.366,00
2016	485.496.612,00
2015	460.654.754,00
2014	459.752.028,00
2013	421.271.074,00
2012	332.024.321,00
2011	282.505.370,00
2010	187.238.326,00
2009	257.649.205,00
2008	332.628.284,00
2007	216.284.682,00
2006	180.092.606,00
2005	223.808.178,00
2004	283.187.498,00
2003	282.173.332,00
2002	295.155.393,00
2001	167.247.039,00
2000	212.509.795,00

Tabela 23 - Exportações de coque - 2000 a 2020.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

20.4. Para a área de arrendamento **SUA07** chega-se a um VaR de 41,77. Assim, o valor da MME, para cada ano, é calculado como $(1 - \text{VaR})$, chegando-se a um percentual para cálculo da MME de 58,23% da demanda projetada:

Granéis Sólidos Minerais	Micro Demanda (Tendencial)	MME – 58,23%
2022	0	0
2023	0	0
2024	450	262
2025	460	268
2026	460	268
2027	723	421
2028	732	426
2029	741	431
2030	750	437
2031	759	442
2032	769	448
2033	778	453
2034	788	459
2035	798	465
2036	807	470
2037	817	476
2038	828	482
2039	838	488
2040	848	494
2041	859	500
2042	869	506
2043	880	512
2044	891	519
2045	902	525
2046	913	532

Tabela 24 - Movimentação Mínima Exigida - MME para a área de arrendamento SUA07.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

21. FORMA DE PAGAMENTO PELA EXPLORAÇÃO DO ARRENDAMENTO

• Terminais com Valor Presente Líquido positivo

21.1.

21.2. 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.

21.3. 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.

21.4. 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

21.5. 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).

21.6. 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.

21.7. Destaca-se que o EVTEA do SUA07 se enquadra na primeira hipótese, possuindo VPL positivo, tendo sido assim estabelecido a divisão do VPL 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 conseqüentemente 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 conterá, 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 revisão 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 foi projetado para movimentar e armazenar granéis minerais e carga geral, composto atualmente de **72.542 m²** contendo um armazém e instalações prediais, conforme indicado na figura a seguir.

26.4. Estimam-se melhorias pontuais em termos de novas estruturas para o terminal, ressaltando-se que os ativos relevantes para realização das operações já estão instalados.

26.5. Conforme informações prestadas pela autoridade portuária, no Terminal, o abastecimento de água e o fornecimento de energia elétrica são feitos pelas concessionárias locais. O destino dos efluentes líquidos sanitários segue o estabelecido na sua licença de operação, tratando/destinando seus efluentes de acordo com o solicitado pelo órgão licenciador.

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

Documentação	Emissor	Objeto	Emissão	Validade
Licença de Operação nº 03.16.08.003712-7	CPRH – Agência Estadual de Meio Ambiente	Licença de Operação de uma Estação de Tratamento de Efluentes Sanitários, na retro área do cais 5.	29/08/2016	29/08/2017
Licença de Operação nº 03.16.10.004658-0	CPRH – Agência Estadual de Meio Ambiente	Licença de Operação - LO, para armazenamento de açúcar no terminal açucareiro na retro área do Cais 5, na área do Porto interno do Complexo Portuário de Suape e operação do ShipLoader para carregamento do navio com açúcar em sacos.	13/10/2016	13/10/2018
Renovação de Licença de Operação nº 05.18.07.001864-6	CPRH – Agência Estadual de Meio Ambiente	Renovação da Licença de Operação para o armazenamento de açúcar e grãos diversos tais como: soja, farelo de soja, trigo, milho, malte, cevada, arroz, feijão, farinha, cereais e fertilizantes, no terminal da retro área do Cais 5, na área do Porto interno do Complexo Portuário de Suape e operação do ShipLoader para o carregamento dos navios.	09/07/2018	08/07/2021

Tabela 25 - Documentação avaliada referente à área SUA07.

Fonte: EVTEA - EPL - 2020.

26.7. Foi possível identificar que a área SUA07 encontra-se regularizada em termos de Licenciamento Ambiental, sendo detentora de Renovação da Licença de Operação – LO nº 05.18.07.001864-6, que autoriza o armazenamento de açúcar e grãos diversos tais como: soja, farelo de soja, trigo, milho, malte, cevada, arroz, feijão, farinha, cereais e fertilizantes, no terminal da retro área do Cais 5, na área do Porto interno do Complexo Portuário de Suape e operação do *ShipLoader* para o carregamento dos navios.

26.8. Como o licenciamento ambiental da área SUA07, assim como das demais áreas localizadas sob jurisdição do Porto de Suape, atualmente, é de competência da CPRH – Agência Estadual de Meio Ambiente, então se adota como premissa que esse órgão deverá permanecer à frente do processo de licenciamento da área do Terminal, devendo ser consultado quanto aos procedimentos e estudos necessários para prosseguimento do processo de licenciamento.

26.9. Considerando-se a validade da licença, se faz necessária a transferência de titularidade da RLO nº 05.18.07.001864-6 para o futuro arrendatário. Destaca-se que a transferência de titularidade da LO é um procedimento administrativo na CPRH/PE para o qual não há previsão de custo adicional.

• Identificação de passivos ambientais

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

26.11. 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 4 - 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.

26.12. Verificou-se que na área de estudo analisada não apresenta indícios ou evidências de contaminação, sendo possível remetê-la à classificação como área excluída do cadastro

26.13. 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**

26.14. 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.

26.15. Para a área de arrendamento SUA07, 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 Plano de Controle Ambiental - PCA e o Plano Básico Ambiental (PBA), respectivamente, seriam necessários para tal, tomando como base o enquadramento do empreendimento, seu porte e potencial degradador.

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 SUA07 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 2.968/2021-TCU-Plenário (SEI n.º 4970437) conforme abaixo:

"(...)

9.1. dar ciência ao Ministério da Infraestrutura e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários que dentro do escopo delicado na presente análise regulamentada pela Instrução Normativa-TCU 81/2018, **não foram detectadas irregularidades ou impropriedades que desaconselhem o regular prosseguimento do leilão referente ao arrendamento portuário denominado SUA07;**

(...)" - grifos 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 5147266), 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 o Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros - SUAPE para conhecimento.

À consideração superior,

Atenciosamente,

(assinado eletronicamente)

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 01/02/2022, às 07:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3.º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?



acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **5136544** e o código CRC **F9F9F9E6**.



Referência: Processo nº 50000.012180/2020-01



SEI nº 5136544

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