

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

Protocolo: 18.486.755-9

Nota Técnica nº 003/2022/GARR/APPA

Assunto: Descrição das informações relativas à abertura da licitação de área situada no Porto de Paranaguá/PR denominada **PAR14** destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais.

1 REFERÊNCIAS

- 1.1. Nota Técnica nº 64/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL;
- 1.2. Ofício nº 13/2022/DNOP/SNPTA, de 12 de janeiro de 2022 - Processo SEI MINFRA nº 50840.101113/2021-41.

2 INTRODUÇÃO

2.1. A área denominada **PAR14**, localizada dentro da Poligonal do Porto Organizado de Paranaguá-PR, destina-se à movimentação e armazenagem de Granéis Sólidos Vegetais, em alinhamento aos instrumentos de Planejamento vigentes – Plano Mestre e Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, no âmbito da Portos do Paraná e do Governo Federal.

2.2. A área **PAR14** é caracterizada como parte *brownfield*, com estruturas em operação, atualmente composta pelas áreas do Silo Público “Silão” e do extinto contrato de arrendamento nº 087/025/00, vigente por medida liminar até que sejam ultimados os procedimentos licitatórios da área, além de parte caracterizada como *greenfield*, sem estruturas implantadas e atualmente desocupada.

3 OBJETIVO

3.1. A presente Nota Técnica tem por objetivo descrever as informações relativas à abertura da licitação de área situada no Porto de Paranaguá/PR, denominada **PAR14**, destinada à movimentação e armazenagem de Granéis Sólidos Vegetais, no âmbito do planejamento da Portos do Paraná e do Governo Federal.

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

3.2. Cumpre destacar que o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – Evtea foi elaborado pela Empresa de Planejamento e Logística – EPL seguindo as práticas adotadas no setor portuário nacional para a exploração de áreas, estando apto a ser utilizado em procedimento licitatório.

4 DAS PREMISSAS CONSIDERADAS NA MODELAGEM DA ÁREA PAR14

4.1. As premissas neste ponto expostas serviram como diretrizes do Poder Concedente/APPA à EPL na construção da modelagem do **PAR14**. Ainda, reiteramos que se tratam de premissas iniciais na modelagem do **PAR14**, como instrumento referencial e balizador do certame licitatório, não afastando futuras adequações/correções ao estudo decorrentes de contribuições no âmbito da consulta e audiência pública.

4.2. Sendo assim, foram adotadas as seguintes **premissas** na elaboração do Evtea do **PAR14**:

- I. Prazo contratual de 35 anos;
- II. Implantação de sistema operacional de movimentação de cargas de acordo com a capacidade nominal dos novos berços do Píer T, de modo a compatibilizar as estruturas do terminal **PAR14** com as estruturas públicas do Píer T;
- III. Implantação de conexão do PAR14 com o sistema de recepção ferroviária “Moegão”;
- IV. Investimentos relativos a construção de parte da 1ª Etapa do novo Píer T¹.

5. DAS CARACTERÍSTICAS GERAIS DO PROJETO PAR14

5.1. Neste tópico serão apontadas as características gerais do terminal a ser instalado na área **PAR14**, localizada no Porto de Paranaguá/PR, sob jurisdição dos Portos do Paraná.

5.2. O **PAR14** está localizado dentro da poligonal do Complexo Portuário de Paranaguá, com área total de **49.841 m²**, destinado à movimentação e armazenagem de

¹ Outra parte da implantação da 1ª Etapa do novo Píer T está previsto como investimentos do **PAR15**.

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

granéis sólidos vegetais, especialmente grãos de soja, açúcar, milho e farelo de soja.

5.3. A área de arrendamento **PAR14** também possui bens não operacionais, tais como edificações, pavimentação, instalações elétricas, sanitárias e outros, que poderão ser utilizados pelo futuro arrendatário da área.

5.4. Importante destacar que as atividades desenvolvidas na área de arrendamento **PAR14** estão alinhadas às definições do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ (2018) vigente do Complexo Portuário de Paranaguá.

5.5. A área é caracterizada como *brownfield*, possuindo equipamentos que já se encontram em operação. Os bens existentes serão disponibilizados ao futuro arrendatário nas condições de conservação em que se encontram, podendo, assim, serem demolidas ou renovadas.

5.6. Abaixo a localização da área em questão no Porto de Paranaguá-PR:

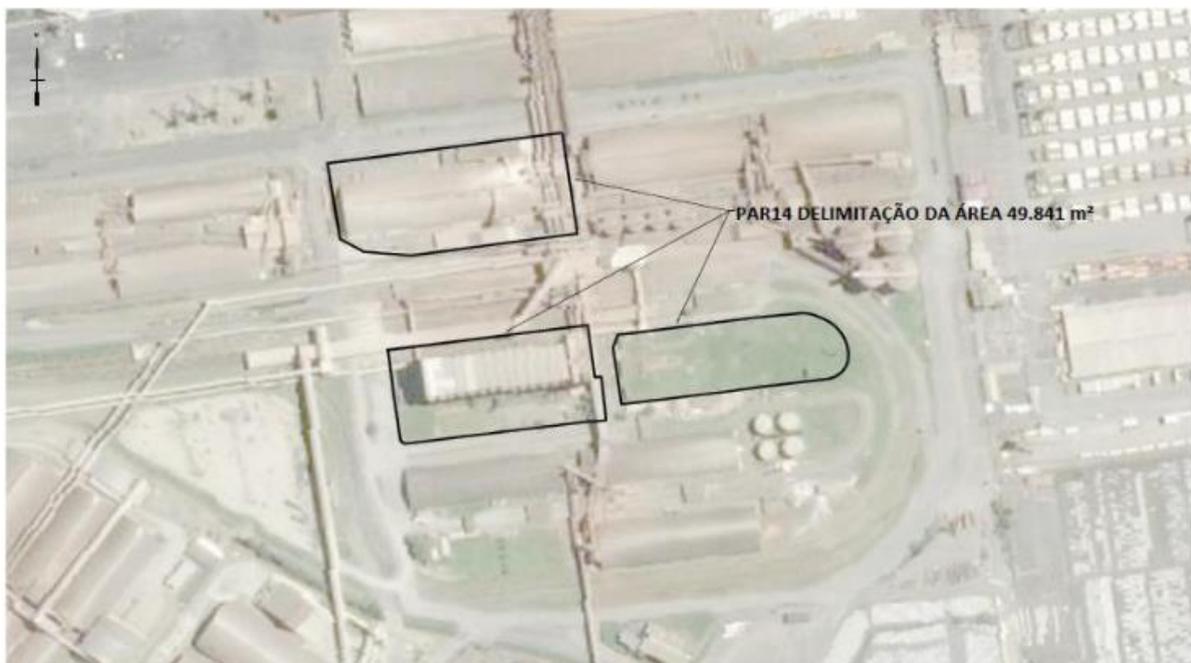


Figura 01: Área de arrendamento **PAR14** – Porto de Paranaguá/PR.
Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

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

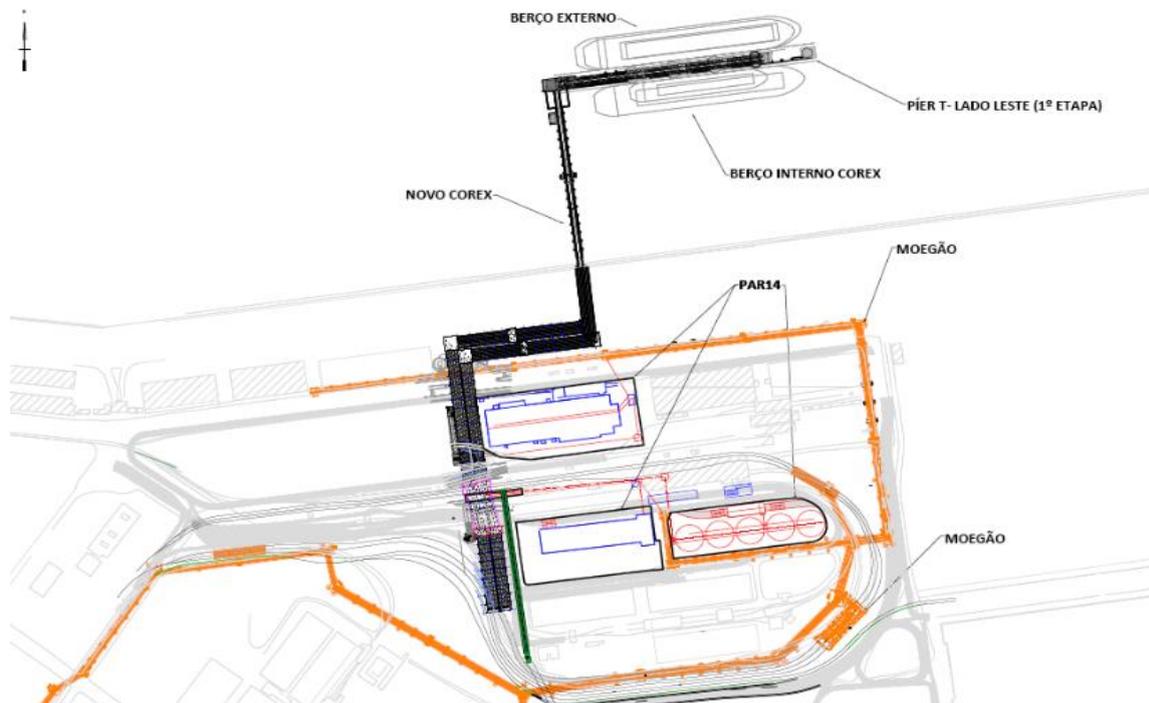


Figura 02: Layout conceitual da área de arrendamento PAR14 – Porto de Paranaguá/PR.
Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

5.7. A área de arrendamento PAR14 será atendida pelo atual corredor de exportação COREX – nos berços 212, 213 e 214 – durante os cinco primeiros anos de contrato, e posteriormente será atendido também pelos dois berços da 1ª etapa do novo Píer T, após a sua implantação e início operacional. Sendo assim, as operações serão realizadas nos berços de uso público existentes e futuros do Porto.

Dos Investimentos Previstos para o PAR14

5.8. No que tange aos investimentos necessários, na modelagem do PAR14 foram considerados os seguintes investimentos mínimos a serem realizados pelo futuro arrendatário na área do terminal, até o 7º ano contratual:

- Expansão da capacidade estática total para no mínimo de 323.000 toneladas;
- Implantação de sistema operacional de movimentação de mercadoria do terminal de forma a torná-lo compatível com a capacidade nominal dos novos berços do Píer T de 8.000 t/h para cada berço, incluindo sistema de despeiramento, torre de transferência, elevador de canecas e balança de fluxo;

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

- Implantação de conexão do terminal com o sistema de recepção ferroviária do Corredor Leste, denominado “Moegão”;
- Melhorias no sistema de recepção rodoviária para atender no mínimo 6,4 milhões de toneladas/ano, incluindo a instalação de novas balanças e novos tombadores;

5.9. Ainda, além dos investimentos mínimos na área do terminal, na modelagem do PAR14 foram considerados os seguintes investimentos em área comum do Porto, até o 5º ano contratual:

- Execução dos itens relativos a “estruturas metálicas, equipamentos eletromecânicos, instalações elétricas e automação” da 1ª etapa do Pier T e execução do item “conexão PAR14-Moegão”.

Dos Principais Números do Projeto PAR14

5.10. Com relação aos valores, a **Tabela 01** apresenta o resumo dos resultados chave do modelo, tais como: receita bruta global, investimentos, valores de remuneração fixa e variável, Taxa Interna de Retorno (TIR) e Valor Presente Líquido (VPL) com um prazo de 35 anos.

Receita Bruta Global	R\$ 6.585.810 k
Fluxo de Caixa Global do Projeto	R\$ 1.892.535 k
Investimento Total	R\$ 1.187.811 k
Despesa Operacional Total	R\$ 1.373.478 k
Movimentação Total (t)	170.705 k
Valor de Remuneração mensal fixo	R\$ 59,4 k
Valor de Remuneração variável (R\$/t)	R\$ 0,19
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	9,58%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 10.451 k

Tabela 01: Principais resultados do projeto PAR14.
Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

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

5.11. Em cumprimento ao Acórdão nº 1.077/2015/TCU-Plenário, foi atualizado o estudo **PAR14** para a data base outubro/2021.

5.12. Ainda no que se refere às características gerais do empreendimento, ressalta-se que durante o processo de atualização dos estudos, e em todas as suas fases, tais como: Elaboração de Estudos, Pré Audiência Pública, Pós Audiência Pública, Pré análise TCU, Pós Análise TCU, sempre são realizadas pesquisas gerais (jurídicas, regulatórias, etc.) junto à Autoridade Portuária/Poder Concedente, 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.

5.13. Destaque-se que **não foram identificados** litígios judiciais ou outros aspectos que possam obstar o andamento dos trâmites licitatórios envolvendo a área **PAR14**.

6. DA JUSTIFICATIVA DO PARCELAMENTO DE OUTORGA

6.1. Preliminarmente, cabe ressaltar que o maior **Valor de Outorga**, critério de julgamento previsto no art. 9º, inciso VII, do Decreto nº 8.033/2013, tem sido o critério adotado pelo Poder Concedente, em face de sua vantajosidade.

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

7. DA JUSTIFICATIVA PARA A UTILIZAÇÃO DO CRITÉRIO DE LICITAÇÃO – MAIOR VALOR DE OUTORGA

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

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

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

7.2. 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 tenha previsão em regulamento.

7.3. O Decreto nº 8.033/2013 vai mais longe e prevê explicitamente em seu art. 9ª, inciso VII, o maior valor de outorga como critério de licitação.

7.4. 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.).

7.5. 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.

7.6. 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 dos quais não resulta a melhor destinação possível para os escassos ativos portuários. Em situações como estas, não há forma mais eficiente de se realizar a escolha do melhor operador para um determinado ativo público que adjudicar àquele que se dispõe a pagar mais pelo ativo.

7.7. 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).

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

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

8. DO PAGAMENTO DO VALOR DE OUTORGA

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

8.2. Com base nesses objetivos e diretrizes, o valor de outorga (BID) ofertado pelo licitante vencedor do **PAR14** deverá ser pago a Portos do Paraná/Poder Concedente, considerado como receita portuária, conforme previsão do Convênio de Delegação de Competências nº 001/2019.

8.3. Ressalte-se que a diretriz de pagamento de outorgas (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 Audiências Públicas, e pelo Tribunal de Contas da União - TCU, em anteriores.

9. DO FUNDAMENTAÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA E DOS VALORES EMPREGADOS

9.1. 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.

9.2. A identificação da necessidade de regulação econômica ou a sua aplicação adequada, variando conforme o ambiente competitivo, é o desafio que se impõe

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

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.

9.3. 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*², 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.

9.4. Portanto, cumpre pontuar 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 analisando o custo-benefício de suas aplicações.

9.5. 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.

9.6. 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.

9.7. Assim, para determinar de que maneira as diretrizes mencionadas se aplicam ao **PAR14**, foram avaliados aspectos concorrenciais (intra e interportos), bem como o potencial de expansão das regiões portuárias.

² Disponível em: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/port-reform-toolkit-ppiaf-world-bank-2nd-edition>

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

VII.1 Verificação dos aspectos concorrenciais

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

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

9.10. Apesar dessa avaliação, cumpre notar que todos os contratos preveem o monitoramento das tarifas pela ANTAQ, através de relatórios frequentes da arrendatária, medida essa alinhada com as responsabilidades legais da Agência, bem como cláusulas que possibilitam eventual implementação de medidas regulatórias. Nessa linha, se o arrendatário fornecer informações erradas ou imprecisas, será multado.

VII.2 Justificação de preços e tarifas utilizado no PAR14 e sua fundamentação

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

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

9.12. 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 PAR14.

VII.3 Composição da receita média unitária

9.13. As estimativas de preços para os serviços prestados por terminais de graneis vegetais têm por objetivo remunerar as atividades realizadas nos terminais, em especial o recebimento, armazenagem e expedição dos produtos.

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

9.14. 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.

9.15. A previsão de liberdade na definição de preços para o terminal PAR14 se dá em razão da existência de competição intraporto e interporto. Desse modo, **não se identifica a necessidade de inclusão de mecanismo de regulação de preços ao PAR14**, por se tratar de estrutura econômica concorrencial equilibrada, voltada para a movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais.

9.16. O preço médio identificado para o grupo de terminais³ é de **R\$ 53,98 por tonelada (t)**. Neste contexto, cabe ressaltar que se trata de preços máximos, ou seja, o desconto depende de cada cliente, seu volume movimentado e a forma de pagamento pelos serviços.

9.17. Na média, considera-se um desconto de **20%** para os preços de balcão, que resulta no preço de **R\$ 43,19 por tonelada (t)**. Essa premissa foi validada a partir de consultas a empresas e a entidades sindicais representativas do setor. Dessa forma, para fins de modelagem adota-se um desconto de 20% sobre o preço máximo.

9.18. Nesse sentido, após realizados os devidos tratamentos estatístico dos dados, chega-se ao valor do preço médio unitário de **R\$ 38,58 por tonelada (t)** na modelagem do PAR14, sendo adotado um preço único para todos os produtos.

³ Com base em levantamento de preços disponíveis em sítios eletrônicos dos terminais, realizado em fase de estudo do PAR14.

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

Empresa	Armazenagem e Movimentação	Média Armazenagem	Média Movimentação	Com Impostos	Com 20% Desconto
Cotegipe, Salvador	71,62	71,62		71,62	57,29
T-Grão, Santos	45,00	45,00		45,00	36,00
Tegram, Itaquí	102,00	18,00	84,00	107,10	85,68
T39, Santos	46,00	46,00		46,00	36,80
Fertisanta, Imbituba	74,22	37,98	36,24	74,22	59,38
Serra Morena, Imbituba	53,60	23,46	30,14	53,60	42,88
Coamo, Paranaguá	35,00	35,00		35,00	28,00
Pasa, Paranaguá	46,00	46,00		46,00	36,80
TES, Santos	45,00	45,00		45,00	36,00
Cargill, Santarém	44,00	44,00		44,00	35,20
Cargil, Paranaguá	45,00	45,00		45,00	36,00
Termasa, Rio Grande	42,67	18,00	24,67	42,67	34,14
ADM	50,00	50,00		50,00	40,00
TEAG	45,00	45,00		45,00	36,00
TGG	45,00	45,00		45,00	36,00
Tiplam	48,00	48,00		48,00	38,40
TMIB/VLI	70,99	57,81	13,18	74,54	59,63
Média	43,19			53,98	43,19
Desvio Padrão	14,33				
(-) Desvio Padrão	28,86				
(+) Desvio Padrão	57,52				
Média Normal	38,58				

Tabela 02: Preços de referência para armazenagem e movimentação para granel sólido vegetal em terminais portuários (em R\$) em outubro/2021.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

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

10.1. 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 nº 3.661/2013.

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

10.3. 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.

10.4. Também é de suma importância ser evidenciado que a definição de tarifas-teto para terminais portuários, notadamente nos casos em que se vislumbra uma

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

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.

10.5. 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.

10.6. 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:

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

10.7. 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.

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

10.9. 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. São

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

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.

10.10. 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.

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

VIII.1. Ausência de competidores

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

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

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

10.15. Pode-se ressaltar ainda que a oportunidade atual de agrupar terminais

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

visando ganho de eficiência, aumento da capacidade e a adequação ao novo marco regulatório possibilita geração adicional de capacidade que influênciam diretamente na dinâmica do setor.

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



Figura 03: Gráfico Preço x Quantidade.

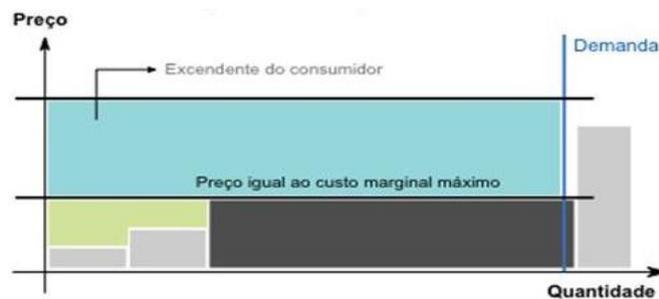


Figura 04: Gráfico Preço x Quantidade

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10.24. Nesse passo, as Minutas dos Contratos de Arrendamentos anteriores, elaboradas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, e encaminhadas ao egrégio Tribunal de Contas da União reservavam uma seção exclusivamente dedicada aos direitos dos usuários, dentre os quais se destacam:

- a) receber serviço adequado a seu pleno atendimento, livre de qualquer abuso de poder econômico; e;
- b) obter e utilizar as Atividades relacionadas ao arrendamento, com liberdade de escolha entre todos os prestadores do porto.

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

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

na prestação das atividades aos usuários.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VIII.3. Cenário competitivo no terminal

10.33. Para a situação do PAR14 não se vislumbrou o risco de haver abuso do poder econômico por parte do futuro arrendatário. Portanto, não se julgou necessário estabelecer preços máximos, ou regras de limitação de participação nesse empreendimento.

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

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

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

11.2. De início, vale destacar que previamente a elaboração dos estudos, foi realizada a avaliação do cenário competitivo atual, onde o estudo sobre competição fora

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

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.

11.3. Os arrendamentos promovidos através do Programa de Arrendamentos Portuários 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.

11.4. O **PAR14** também obteve a qualificação do Programa de Parcerias de Investimentos – PPI, através do Decreto nº 10.743/2021, de 08 de julho de 2021, o que indica prioridade do projeto dentro do programa de concessões do Governo Federal.

IX.1. Consideração dos cenários competitivos nos EVTEAs

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

11.6. 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.

11.7. 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.

11.8. A demanda potencial por instalações portuárias no Brasil tem sido objeto de diversos estudos em âmbito nacional e regional. Para estimação de demanda potencial relativa à área de arrendamento **PAR14**, serviram de base à projeção da demanda os seguintes estudos:

- Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP (2019), atualização da projeção de demanda e carregamento da malha (Ano Base de 2018);
- Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá - Antonina (2018);

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

11.9. Em âmbito nacional, esses estudos são os instrumentos oficiais de planejamento dos setores portuário e energético, indicativos para atração de investimentos e identificação de oportunidades.

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

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

11.11. A área em questão, localiza-se no “Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina”, encontra-se alocada no “Cluster de Paraná São Francisco do Sul”. Segundo dados apresentados no relatório “Projeção de Demanda e Carregamento da Malha” (Ano Base de 2018), publicado em 2019, a demanda total prevista para soja, farelo de soja e milho, para o horizonte de 2020 a 2060 possui taxa média de crescimento da ordem de **1,71%**, conforme tabela a seguir.

CLUSTER PARANÁ – SÃO FRANCISCO DO SUL	
ANO	EVOLUÇÃO (%)
2018 – 2025	5,02%
2025 – 2035	1,59%
2035 – 2045	1,15%
2045 – 2055	1,11%
2055 – 2060	1,04%
2020 - 2060	1,71%

Tabela 03 – Projeção de demanda para soja, farelo de soja e milho no “Cluster Paraná- São Francisco do Sul”. Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

11.12. Ainda de acordo com o PNLP, a demanda prevista para soja, farelo de soja e milho deve atingir 59,2 milhões de toneladas no ano de 2060.

11.13. Já a demanda total prevista para o açúcar possui taxa média de crescimento de **2,25%**, onde deve atingir em torno de 7,9 milhões de toneladas no ano de 2060.

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

CLUSTER PARANÁ – SÃO FRANCISCO DO SUL	
ANO	EVOLUÇÃO (%)
2018 – 2025	5,35%
2025 – 2035	2,31%
2035 – 2045	1,80%
2045 – 2055	1,55%
2055 – 2060	1,39%
2020 - 2060	2,25%

Tabela 04 – Projeção de demanda para açúcar no “Cluster Paraná- São Francisco do Sul”

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

11.14. A vocação operacional proposta para o PAR14 mantém aderência as diretrizes traçadas no PDZ (2018) para a região, bem como com as operações historicamente realizadas na área, que consistem na movimentação de granéis sólidos.

11.15. Diante disso, foram consolidadas as projeções de demanda macro de granéis sólidos em diferentes cenários, as quais serão utilizadas para projetar a demanda micro de acordo com a capacidade de cada terminal, conforme demonstrado na Tabela 05.

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

DEMANDA MACRO			
Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina			
Granéis Sólidos Vegetais (Soja/Farelo, Milho e Açúcar)			
ANO	CENÁRIOS (mil/tonelada)		
	Tendencial	Pessimista	Otimista
2022	28.493	28.493	28.493
2023	29.236	28.490	29.811
2024	29.998	28.518	31.191
2025	30.780	28.549	32.637
2026	31.584	28.582	34.151
2027	32.408	28.616	35.736
2028	33.254	28.653	37.397
2029	34.122	28.691	39.136
2030	35.013	28.731	40.958
2031	35.470	28.870	41.713
2032	35.933	29.009	42.483
2033	36.404	29.150	43.269
2034	36.882	29.292	44.071
2035	37.368	29.436	44.890
2036	37.688	29.549	45.620
2037	38.010	29.662	46.362
2038	38.335	29.777	47.117
2039	38.662	29.892	47.884
2040	38.992	30.007	48.664
2041	39.223	30.107	49.399
2042	39.454	30.207	50.146
2043	39.686	30.308	50.906
2044	39.920	30.409	51.678
2045	40.155	30.510	52.463
2046	40.381	30.614	53.267
2047	40.608	30.718	54.084
2048	40.836	30.823	54.915
2049	41.066	30.928	55.759
2050	41.297	31.034	56.617
2051	41.522	31.139	57.488
2052	41.750	31.246	58.373
2053	41.978	31.352	59.273
2054	42.207	31.460	60.188
2055	42.438	31.567	61.118
2056	42.664	31.675	62.062
2057	42.891	31.783	63.021

Tabela 05 – Projeção de demanda macro para granéis sólidos vegetais para o Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina em diferentes cenários (em Kt).

Fonte: EVTEA - EPL – 2021

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

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

11.16. Para estimar a demanda portuária no terminal **PAR14** foi realizada uma avaliação da dinâmica competitiva de mercado no Complexo Portuário de Paranaguá, incluindo análise da capacidade atual e futura das instalações existentes e projetadas na região de influência, com o objetivo de estimar a demanda potencial dos produtos a serem movimentados.

11.17. No tocante à definição de giro médio de estoque consideraram-se as movimentações históricas por produto e por terminal referente aos anos de 2019 a 2020. Após identificação dos melhores giros médios de estoque das instalações que compõem o Complexo Portuário de Paranaguá, definida em 17,65 giros anuais, aplicou-se um coeficiente de aumento de eficiência para os próximos 35 anos, equivalente a **10,0%** em relação à média histórica, correspondendo a **19,50 giros anuais** na média do complexo.

11.18. A Tabela 06 mostra os dados coletados para o período.

Terminal	Capacidade Estática (t) 2020	Giro Estoque 2019	Giro Estoque 2020	Giro Médio Estoque (2019 - 2020)
APPA - Silão	160.000	15,31	17,67	16,49
Pasa/Berço 204	239.000	10,32	18,83	14,57
Total Bunge	208.000	7,48	7,78	7,63
Cotriguaçu	210.000	13,17	13,96	13,56
Centro Sul	70.000	15,08	19,61	17,35
Cargil	115.000	21,76	17,84	19,80
Coamo	159.000	12,74	8,90	10,82
AGTL	66.000	20,95	23,01	21,98
Cimbessul	90.000	9,08	10,29	9,68
Rocha	146.000	18,82	20,71	19,76
Louis Dreyfus	108.000	21,98	18,56	20,27
Interalli	110.000	19,11	19,68	19,39
Total Geral	1.681.000			
Média Geral 2019 - 2020	15,94			
Desvio Padrão	4,68			
1/2 Desvio Padrão	2,34			
(-) 1/2 Desvio Padrão	11,26			
(+) 1/2 Desvio Padrão	20,62			
Média Normal	17,65			
Média c/20% (eficiência)	19,50			

Tabela 06 – Giro Médio de Estoque para os terminais de granéis sólidos vegetais que compõem o Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina.

Fonte: EVTEA - EPL – 2021

11.19. Para se chegar à demanda micro, torna-se relevante a definição da estimativa de divisão de mercado (*market share*) para o horizonte contratual, a qual possui alinhamento com a divisão de capacidades (*capacity share*) do mercado. Dessa forma, além

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

de estimar a capacidade futura das instalações existentes que compõem o complexo, torna-se necessário o dimensionamento do terminal **PAR14**.

11.20. Para definição do dimensionamento do terminal **PAR14** realizou-se uma análise de compatibilização entre a demanda total prevista para o Complexo Portuário de Paranaguá e a capacidade de movimentação portuária necessária para atendimento da demanda projetada.

11.21. O futuro arrendatário deverá realizar investimentos em instalações e equipamentos necessários para atingir a capacidade operacional mínima de 6,3 milhões de toneladas/ano.

11.22. Com base nas projeções de demanda para o horizonte contratual (2057) e nas capacidades estáticas existentes e projetadas para o Complexo Portuário de Paranaguá para a movimentação e armazenagem de granéis sólidos, foi identificado a com necessidade de acréscimo de capacidade estática.

11.23. Vale destacar que a solução de engenharia efetiva a ser adotada no terminal caberá ao futuro licitante vencedor, não sendo obrigatório o aproveitamento das estruturas existentes na solução de engenharia que será adotada efetivamente pelo licitante vencedor.

11.24. Dessa forma, para o dimensionamento e modelagem do **PAR14** foram consideradas as seguintes premissas com relação ao início das operações e os prazos pré-operacionais:

11.24.1. Manutenção das capacidades instaladas nas áreas em operação no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina;

11.24.2. Terminal **PAR14** entrará em operação no ano de 2023, com capacidade estática de armazenagem de 170.000 toneladas e capacidade dinâmica de 3.315.000 toneladas;

11.24.3. Inclusão de capacidades planejadas (armazenagem e berço) de acordo com cada cronograma de ampliação, conforme Seção C do estudo;

11.24.4. Atendimento à demanda no cenário tendencial do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina até o horizonte contratual projetado para o ano de 2057,

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

acrescido de um coeficiente de segurança operacional que visa garantir capacidade disponível para cobrir variações mensais de movimentação, definido em 10% da demanda macro;

11.24.5. Implantação do projeto, para o qual se considera prazo total de 35 anos com celebração prevista para 2023. Em 2030, implementa 153.000 toneladas de capacidade estática de armazenagem, totalizando 323.000 toneladas de capacidade estática de armazenagem e capacidade dinâmica de 6,3 milhões de toneladas/ano;

11.24.6. O dimensionamento de demanda macro de graneis sólidos vegetais, no cenário tendencial para o Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, que ocorre no ano de 2057, no montante de **47.180.535 toneladas**.

11.25. Implantação do projeto, para o qual se considera prazo total de 35 anos, com celebração de contrato no ano de 2023 e 03 (três) anos para obras, regularizações das licenças, autorizações e implantação das capacidades de armazenagem.

Dimensionamento Granéis Sólidos Vegetais	
Demanda Aquaviária Prevista para 2057 (t) - Cenário Tendencial	42.891.395
+ 10% Segurança Operacional	4.289.140
= Capacidade Dinâmica Aq. Futura Necessária (t)	47.180.535
- Capacidade Dinâmica Aq. Existentes e Planejada (t)	42.081.000
= Déficit de Capacidade Dinâmica Aq. (t)	5.099.535
/ Giro Médio Estimado	19,50
= Capacidade Estática Aquaviária a ser implementada (t)	261.515
Capacidade Estática Adicional a ser implementada (t) PAR14	153.000
Capacidade Estática Limite a ser implementada (t) PAR14	162.000
Capacidade Estática Limite a ser implementada (t) PAR15	191.000
Capacidade Adicional a ser Implementada no Futuro	108.515

Tabela 07 – Dimensionamento para o terminal PAR14.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

11.26. Assim, a capacidade dinâmica que o complexo deverá apresentar para atender a demanda aquaviária prevista em 2057 é de **47.180.535 toneladas**, considerando o cenário tendencial para graneis sólidos vegetais.

12. DA JUSTIFICATIVA PARA A ADOÇÃO DO REGIME DIFERENCIADO DE CONTRATAÇÃO-RDC

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

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

de 05 de junho de 2013.

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

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

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

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

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

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

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

12.4. 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 do 2º e 3º Estágio de concessões aeroportuárias promovidas pela União.

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

12.5.1. No cumprimento das etapas dos leilões, os proponentes deverão

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

apresentar 3 (três) volumes de documentos, quais seja:

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

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

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

12.5.4. 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.

12.5.5. 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.

12.6. O arranjo acima descrito para a etapa em viva-voz é extremamente vantajoso para a Administração Pública, pois: a) considerando a diferença mínima entre as propostas escritas, os proponentes ganham uma nova chance para vencer a disputa promovendo uma maior concorrência e igualdade entre os competidores, e b) considerando que a regra impõe que a proposta em viva-voz deva ser superior à proposta escrita, e a outra que impede oferecimento de valor idêntico a outra proposta, ocorrerá, conseqüentemente, a elevação do valor de outorga final.

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

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

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

Fonte: EVTEA - EPL - 2018.

12.8. Destaca-se os seguintes pontos a partir dos dados apresentados:

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

12.9. Ademais, com base na disposição constante do art. 27 da Lei Federal nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, o Leilão prevê fase recursal única que sucede a fase de habilitação do vencedor do Leilão.

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

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

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

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

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

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

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

V - contratação integrada.

12.13. A definição dessa diretriz teve como motivação a alteração da alocação de riscos de projeto, já que em decorrência da atribuição ao próprio licitante de apresentar a melhor solução para o atendimento dos fins esperados, estima-se a supressão de eventuais aditivos de reequilíbrio ao contrato, o que é peculiar ao regime geral (Lei nº. 8.666/93). É o que se busca evitar no regime diferenciado de contratação (RDC).

13. DO VALOR DE RESSARCIMENTO DA EMPRESA AUTORIZADA PARA A REALIZAÇÃO DE ESTUDOS DE VIABILIDADES DAS LICITAÇÕES

13.1. Conforme determinação TCU do Acórdão nº 3.661/2013, foi incluído o valor de ressarcimento do EVTEA no fluxo de caixa do projeto. Destaca-se que o valor de ressarcimento sobre o estudo está sendo considerado na equação econômico financeira do projeto, como aporte no primeiro ano de contrato. Ressalta-se ainda, que tal valor tem como data base em **outubro/2021**.

13.2. Dessa forma, a remuneração total devida pelo estudo de viabilidade da área PAR14 totaliza R\$ 261.304,69 (**duzentos e sessenta e um mil, trezentos e quatro reais e sessenta e nove centavos**). Abaixo segue a memória de cálculo do ressarcimento devido à EPL referente a elaboração dos estudos do PAR14.

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

COMPOSIÇÃO DO ORÇAMENTO REFERENCIAL TOTAL						
MÊS-BASE: 10/2021						
Objeto: Atualização e adequação do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômico e Ambiental das Áreas PAR09/PAR14/PAR15						
Descrição:						
Porto: Paranaguá (PR)						
Área: PAR09/PAR14/PAR15						
Perfil de carga: Granel Vegetal						
Tipo de carga: Soja, farelo de soja, milho e açúcar						
Porte do terminal: Médio						
Jurisdição: Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina						
Prazo de execução: 182 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%	6,1	107,4	23.544,98	14.362,44
Assessor/Coordenador	1	40,0%	6,1	429,4	17.658,74	43.087,33
Assessor Técnico I			6,1		15.892,86	
Assessor Técnico II	1	60,0%	6,1	644,2	13.538,36	49.550,40
Assessor Técnico III			6,1		11.183,86	
Assessor Técnico IV	1	40,0%	6,1	429,4	9.417,99	22.979,90
PESSOAL - EQUIPE ECONÔMICA						
Gerente			6,1		23.544,98	
Assessor/Coordenador			6,1		17.658,74	
Assessor Técnico I			6,1		15.892,86	
Assessor Técnico II	1	60,0%	6,1	644,2	13.538,36	49.550,40
Assessor Técnico III			6,1		11.183,86	
Assessor Técnico IV			6,1		9.417,99	
PESSOAL - EQUIPE AMBIENTAL						
Gerente	1	10,0%	6,1	107,4	23.544,98	14.362,44
Assessor/Coordenador	1	30,0%	6,1	322,1	17.658,74	32.315,49
Assessor Técnico I			6,1		15.892,86	
Assessor Técnico II			6,1		13.538,36	
Assessor Técnico III	3	30,0%	6,1	966,2	11.183,86	61.399,39
Assessor Técnico IV			6,1		9.417,99	
PESSOAL - SUPORTE TECNICO-ADMINISTRATIVO						
Assistente I			6,1		8.240,75	
Assistente I	1	60,0%	6,1	644,2	8.240,75	30.161,15
Estagiário			6,1		477,00	
Subtotal A						317.768,94
B) ENCARGOS SOCIAIS 64,11% de A						Subtotal B 203.721,67
C) CUSTOS ADMINISTRATIVOS 30,00% de A						Subtotal C 95.330,68
SUBTOTAL A+B+C						616.821,29
D) DESPESAS GERAIS						
D.1) Imóveis	Qtd. (1)	Participação Mensal (%) (2)	Meses (3)	Qtd.Mês (4) = (1x2x3)	Preço Unitário (R\$/Mês) (5)	Preço Total (R\$) (6)=(4x5)
Escritório	1	100,00%	6,1	6,1	1.875,26	11.439,09
D.2) Mobiliário						
De escritório	1	100,00%	6,1	6,1	806,52	4.919,77
D.3) Passagens	1				2.091,92	2.091,92
D.4) Estádias e Deslocamentos	1				4.913,85	4.913,85
D.5) Serviços Gráficos	1					
Subtotal D						23.364,63
SUBTOTAL A+B+C+D						640.185,92
E) LUCRO	5,00% de (A+B+C+D)					Subtotal E 32.009,30
F) DESPESAS FISCAIS - PIS, COFINS e ISSQN	16,62% de (A+B+C+D+E)					Subtotal F 111.718,84
H) TOTAL GERAL (A+B+C+D+E+F)						783.914,06
Obs.: Foram utilizadas as referências da "Tabela de Preços de Consultoria do DNIT", mês julho-2021, para estimativa dos itens de encargos sociais, custo administrativo, imóveis para escritório e mobiliário de escritório.						
Obs: O valor total foi dividido por 3, perfazendo R\$ 261.304,69 para cada terminal.						

Tabela 09 – Composição Ressarcimento EPL para elaboração dos estudos - PAR14.
Fonte: EPL - 2021.

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

14. DO VALOR DE PAGAMENTO DOS CUSTOS REFERENTES AO LEILÃO

14.1. Conforme determinação do TCU, foi incluído na modelagem econômico financeira o custo da realização do leilão. Para esse leilão opta-se pela realização na bolsa de valores oficial do Brasil, B3 em São Paulo. Destaca-se que o pagamento do valor consta como obrigação contratual do vencedor do certame a ser comprovado antes da assinatura do contrato.

14.2. Dessa forma, o valor de remuneração de **R\$ 280.542,31** (duzentos e oitenta mil, quinhentos e quarenta e dois reais e trinta e um centavos) referente a realização do leilão e em favor da **B3**, foi definido com base em contrato firmado com os Portos do Paraná.

15. DA ADEQUAÇÃO DOS ESTUDOS AOS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO DO SETOR PORTUÁRIO

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

15.2. 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.

15.3. Nesse contexto, a Empresa de Planejamento e Logística - EPL foi instada pelo Governo Federal a realizar a elaboração dos estudos para o **PAR14**.

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

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

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

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

INSTRUMENTO	DESCRIÇÃO
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;	Lei dos Portos
Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, e alterações posteriores;	Regulamento da Lei dos Portos
Resolução Normativa nº 7-ANTAQ, de 30 de maio de 2016;	Regulamento de áreas no Porto Organizado
Resolução nº 3.220-ANTAQ, de 8 de janeiro de 2014;	Regulamento de elaboração de EVTEA
Resolução nº 5.464-ANTAQ, de 23 de junho de 2017;	Manual de análise de EVTEA
Plano Nacional de Logística Portuária – PNL (2017);	Planejamento setorial
Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina (2018);	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Paranaguá (2018).	Planejamento setorial
Regulamento de Exploração Portuária-REP (2016)	Planejamento setorial
Comex Stat – Ministério da Economia (2019)	Planejamento setorial

Tabela 10 – Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas em Portos Organizados.
Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

16. DA DEFINIÇÃO DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO

16.1. As justificativas para a formulação de parâmetros de desempenho para os terminais de Arrendamentos, foram apresentadas de forma exaustiva na Nota Técnica Regulação de Nível de Serviço, apresentada ao Tribunal de Contas da União em resposta à determinação 9.1.19 do Acórdão nº 3661/2013.

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

16.2. O desempenho operacional do PAR14 destinado à movimentação Granéis Sólidos Vegetais foi mensurado pelos seguintes aspectos:

a) **Consignação Média:** A seguir, a consignação média dos navios de granéis sólidos vegetais que aportaram no Porto de Paranaguá, entre os anos de 2014 e 2020.

SOJA	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	53.725	58.846	55.205	59.969	59.070	58.310	61.878
FARELO DE SOJA	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	48.512	50.258	45.769	49.315	50.307	52.189	50.351
MILHO	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	47.168	48.872	50.760	53.974	51.949	55.593	57.566
AÇÚCAR	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	34.263	32.994	31.910	35.388	32.255	37.101	36.777

Tabela 11 – Histórico de consignação média para os produtos soja, farelo de soja, milho e açúcar (toneladas/navio), no período de 2014-2020.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

b) **Taxa de Ocupação de Berço:** No período de 2014 a 2020, a taxa média de ocupação apurada nos Berços do Corredor de Exportação (Corredor Leste) foi de 82,0% para o Berço 212, 76,8% para o Berço 213 e de 83,7% para o Berço 214. Já para o Corredor Oeste, a taxa média de ocupação apurada foi de 59,2% para o Berço 201, 65,9% para o Berço 204 e de 49,4% para o Berço 206.

TAXA DE OCUPAÇÃO DOS BERÇOS						
	Berço 212	Berço 213	Berço 214	Berço 201	Berço 204	Berço 206
2014	79,0%	58,5%	87,7%	59,0%	65,1%	44,1%
2015	84,6%	80,0%	94,2%	78,9%	84,8%	34,6%
2016	73,2%	67,7%	73,0%	68,5%	72,5%	63,8%
2017	78,7%	77,9%	81,2%	60,9%	62,9%	55,7%
2018	85,1%	82,0%	73,2%	62,9%	50,8%	62,2%
2019	85,9%	88,7%	85,6%	36,0%	48,9%	49,3%
2020	90,0%	82,7%	90,7%	48,2%	76,5%	36,0%
MÉDIA	82,4%	76,8%	83,7%	59,2%	65,9%	49,4%

Tabela 12 – Taxa de ocupação dos Berços APPA, no período de 2014-2020.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

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

c) **Prancha Média:** As tabelas a seguir mostram os dados de produtividade para graneis vegetais no Porto de Paranaguá, dividido em Operacional e Geral, para o período de 2014 a 2020, com prancha média geral calculada em 843 toneladas/hora para soja, 585 toneladas/hora para farelo de soja, 758 toneladas/hora para milho e 599 toneladas/hora para açúcar.

SOJA	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Geral	721	739	768	801	935	901	1.036
Operacional	788	810	845	877	1.037	988	1.160

FARELO DE SOJA	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Geral	564	529	587	604	624	618	571
Operacional	617	568	624	646	665	672	604

MILHO	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Geral	578	600	708	881	746	957	836
Operacional	631	634	766	979	824	1.071	940

AÇÚCAR	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Geral	562	453	598	612	603	733	633
Operacional	632	497	683	684	676	835	686

Tabela 13 – Histórico de prancha média (operacional e geral) para os produtos soja, farelo de soja, milho e açúcar (toneladas/hora), no período de 2014-2020.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

d) **Nível de Serviço:** 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.

Nota-se que a média do período de espera foi calculada em 557,9% para o Berço 212, 808% para o Berço 213, 674,4% para o Berço 214, 221,8% para o Berço 201, 373,6% para o Berço 204 e 207,7% para o Berço 206.

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

NÍVEL DE SERVIÇO DOS BERÇOS						
	Berço 212	Berço 213	Berço 214	Berço 201	Berço 204	Berço 206
2014	671,4%	845,6%	680,4%	230,2%	252,7%	188,4%
2015	1125,4%	1214,3%	976,0%	248,2%	489,0%	181,9%
2016	110,4%	1183,1%	1024,3%	324,0%	620,0%	289,7%
2017	422,6%	394,6%	438,8%	153,9%	300,2%	191,4%
2018	444,5%	526,8%	463,4%	208,0%	241,2%	263,7%
2019	418,0%	386,8%	419,4%	143,1%	227,5%	160,6%
2020	713,1%	1104,9%	718,8%	245,1%	484,3%	178,5%
MÉDIA	557,9%	808,0%	674,4%	221,8%	373,6%	207,7%

Tabela 14 – Histórico de nível de serviços dos Berços da APPA, no período de 2014-2020.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

17. DA FORMA DE PAGAMENTO PELA EXPLORAÇÃO DO ARRENDAMENTO**XV.1. Dos Terminais com Valor Presente Líquido positivo**

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

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

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

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

17.5. 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

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

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.

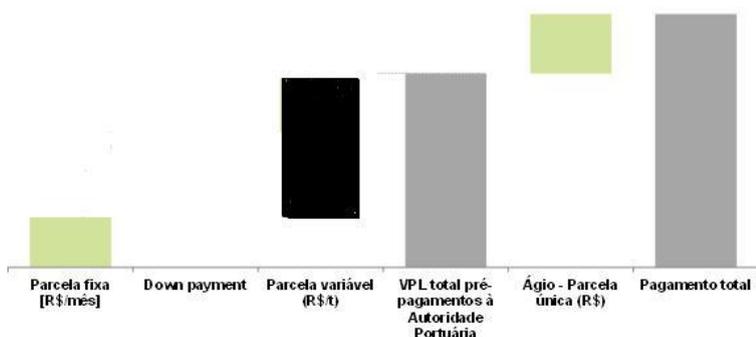


Figura 04 - Pagamentos pela exploração do arrendamento - (obs.: figura ilustrativa).

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

17.6. 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).

17.7. 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.

17.8. Destaca-se que para a área em questão, o PAR14 enquadra-se na primeira hipótese, possuindo VPL positivo, tendo sido assim estabelecido a divisão do VLP em valores de arrendamento sendo 50% para arrendamento variável e 50% para fixo.

18. DO CAPITAL SOCIAL MÍNIMO E ABERTURA DE SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO - SPE

18.1. Primeiramente, acerca da justificativa dos valores definidos como necessários para a composição do capital social, é salutar definir a importância que o capital

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

social possui para o início das atividades de uma empresa.

18.2. Geralmente, no começo de suas atividades operacionais, as companhias ainda não detêm uma carteira de clientes suficientemente 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.

18.3. 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.

18.4. 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.

18.5. 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.

18.6. 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 total integralização após a celebração do contrato, de modo a não comprometer a saúde financeira do contrato de arrendamento, principalmente nos primeiros anos de atividade, fato que vai ao encontro do planejamento definido para o setor, ou seja, do interesse público.

18.7. Para fins de integralização, entende-se que o percentual adequado 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.

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

18.8. 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.

18.9. No que se refere às regras de estabelecimento de SPE deverá ser adotado o previsto na Resolução Normativa nº 007/2016-ANTAQ e Resolução Normativa nº 49/2021-ANTAQ⁴, ou seja, deverá o 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 nos normativos da ANTAQ, nas Normas Brasileiras de Contabilidade ITG 2000, aprovadas pela Resolução nº 1330/2011 do Conselho Federal de Contabilidade - CFC, em especial em seus itens 20 a 25, ou nas normas contábeis que as sucederem.

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

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

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

19.3. No que tange a metodologia para definição da MME a ser aplicada ao **PAR14**, utilizou-se a movimentação histórica nacional anual observada nas exportações/importações de soja, farelo de soja, milho e açúcar no sistema ComexStat nos anos de 2000 a 2020.

19.4. Ainda, em atendimento à recomendação contida no Acórdão 1.750/2021-TCU-Plenário, utilizou-se a metodologia do **Value at Risk (VaR)** histórico para um grau de confiança de **95%**, considerando os produtos soja, farelo de soja, milho e açúcar.

⁴ Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-antaq-n-49-de-23-de-julho-2021-334085949>

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

Produto Soja	2020	2015	2010	2005	2000
Total Exportação/Importação Complexo Paranaguá	14.781.000	8.518.898,13	5.333.969,69	5.207.520,18	4.492.670,00
Produto Farelo de Soja	2020	2015	2010	2005	2000
Total Exportação/Importação Complexo Paranaguá	5.714.828,03	4.296.243,36	2.588.763,68	3.276.392,33	1.371.203,04
Produto Milho	2020	2015	2010	2005	2001
Total Exportação/Importação Complexo Paranaguá	2.549.863,52	4.068.052,11	3.067.731,33	557.598,40	4.206.545,78
Produto Açúcar	2020	2015	2010	2005	2000
Total Exportação/Importação Complexo Paranaguá	4.780.613,10	4.504.980,98	4.858.335,39	2.196.492,16	1.244.090,40

Tabela 15 – Movimentação dos produtos soja, farelo de soja, milho e açúcar, no período de 2000-2020, no sistema ComexStat.
 Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

19.5. A partir desses dados de movimentação é calculado o *Value at Risk* (VaR) histórico para um grau de confiança de 95%, considerando a demanda projetada por produto.

Complexo Portuário de Paranaguá - Demanda Projetada	Média 2023 a 2057	%
Soja	20.845.695	54,93%
Farelo de Soja	7.293.353	19,22%
Milho	4.657.322	12,27%
Açúcar	5.152.534	13,58%
Total	37.948.904	100,00%

Tabela 16 – Demanda média projetada por produto.
 Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

VaR Ponderado Complexo	%	VaR	Alpha Ponderado
Participação Soja	54,93%	21,42%	11,77%
Participação Farelo de Soja	19,22%	12,03%	2,31%
Participação Milho	12,27%	71,30%	8,75%
Participação Açúcar	13,58%	32,17%	4,37%
Total	100,00%		27,20%

Tabela 17 – Value at Risk (VaR) por produto.
 Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

19.6. Para a área de arrendamento **PAR14** chega-se a um VaR de **27,20%**. Assim, o valor da MME, para cada ano, é calculado como $(1 - \text{VaR})$, chegando-se a um percentual para cálculo da MME de **72,80%** da demanda projetada.

19.7. Após identificar o redutor que define-se a MME, aplica-se o mesmo à série de projeção de demanda micro para o arrendamento portuário. De acordo com as

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

premissas adotadas, a MME para a área de arrendamento **PAR14** está exposta na Tabela 17.

Granel Sólido Vegetal - PAR14 (kt)		
Ano	Micro Demanda (Tendencial)	MME (K t)
2023	2.100	1.529
2024	2.100	1.529
2025	2.100	1.529
2026	2.200	1.602
2027	2.200	1.602
2028	2.620	1.907
2029	2.688	1.957
2030	4.894	3.563
2031	4.957	3.609
2032	5.022	3.656
2033	5.088	3.704
2034	5.155	3.753
2035	5.223	3.802
2036	5.268	3.835
2037	5.313	3.868
2038	5.358	3.901
2039	5.404	3.934
2040	5.450	3.968
2041	5.482	3.991
2042	5.514	4.015
2043	5.547	4.038
2044	5.579	4.062
2045	5.612	4.086
2046	5.644	4.109
2047	5.676	4.132
2048	5.707	4.155
2049	5.740	4.179
2050	5.772	4.202
2051	5.803	4.225
2052	5.835	4.248
2053	5.867	4.271
2054	5.899	4.295
2055	5.931	4.318
2056	5.963	4.341
2057	5.995	4.364
Redutor (VaR)		27,20%

Tabela 18 – Movimentação Mínima Exigida – MME para a área **PAR14**.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

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

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

20.1. 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 nº 2/2018/STN/SEPRAC/SEFEL-MF, de 30/10/2018.

20.2. Para o PAR14, o percentual estabelecido é de **9,38%**.

21. DA JUSTIFICATIVA PARA OS PARÂMETROS AMBIENTAIS

21.1. 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:

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

21.2. 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.

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

21.3. A área **PAR14** é caracterizada como parte *brownfield*, com estruturas em operação, atualmente composta pelas áreas do Silo Público “Silão” e do extinto contrato de arrendamento nº 087/025/00, vigente por medida liminar até que sejam ultimados os procedimentos licitatórios da área, além de parte caracterizada como *greenfield*, sem estruturas implantadas e atualmente desocupada.

21.4. O **PAR14** conta com uma área total de 49.841 m², com a previsão de obras de melhoramento operacional e logístico definido nos estudos. Ademais, ressalta-se que não haverá mudança nas atividades realizadas nas áreas *brownfields* para a área do **PAR14**.

21.5. Na tabela a seguir é apresentada a documentação disponibilizada e incluída nos estudos do **PAR14**.

Documentação do Terminal	Empreendedor	Órgão Emissor	Objeto	Emissão	Validade
LO nº 209126-R1	Centro Sul Serviços Marítimos LTDA	Instituto Ambiental do Paraná – IAT	Beneficiamento e armazenamento de produtos agrícolas	07/11/2020	07/11/2026
Licença de Operação nº 1173/2013	Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina	IBAMA	Porto Organizado de Paranaguá	26/07/2013	10 anos

Tabela 19 – Documentação referente a área **PAR14**.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

XIX.1. Identificação de passivos ambientais

21.6. 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.

21.7. A avaliação dos potenciais passivos ambientais será resultado da análise documental e informações obtidas por meio de vistoria técnica na área de interesse, conforme apresentado no item 3 - Análise Documental e das Visitas Técnicas.

21.8. Assim, o diagnóstico preliminar de passivos ambientais baseou-se nas atividades previstas para a área **PAR14**. Com relação à área, verificou-se que o Terminal não possui passivos ambientais identificados.

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

XIX.2. Prazo para identificação de passivos não conhecidos

21.9. 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.

21.10. Esses deverão ser 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.

22. DA OBTENÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA AMBIENTAL

22.1. 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.

22.2. 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.

22.3. 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.

22.4. Neste contexto, cabe destacar a Lei n. 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.

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

22.5. O Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013 que regulamenta o disposto na Lei nº 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. 7º estabelece que:

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

22.6. 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.

23. CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

23.2. Ainda, para melhor entendimento, segue quadro resumo das principais características da área **PAR14**:

QUADRO RESUMO - ÁREA PAR14	
Dados Gerais: Localização: Porto de Paranaguá-PR Área: 49.841 m ² Tipo: <i>Brownfield</i> Tipo de carga: Granéis sólidos vegetais Prazo contratual: 35 anos Prazo pré-operacional: 03 anos Início das operações previsto para 2023	Dados financeiros: CAPEX: R\$ 1,2 bilhões Divisão fixo/variável: 50% / 50% Remuneração Fixa Mensal: R\$ 59.400,00 Remuneração Variável: R\$ 0,19/tonelada TIR (WACC): 9,38% Critério: Maior valor de Outorga Data base do projeto: Outubro/2021
Dados operacionais: Capacidade estática: 323.000 toneladas Capacidade dinâmica: 6,3 milhões toneladas/ano Giros médio de estoque: 19,50 giros anuais <i>Market share</i> : 13,98%	MME: Método <i>Value at Risk</i> para definição da MME em 27,20% MME para os anos 01 a 03: 1.529 k (t) MME a partir do ano 04: 1.602 k(t), crescente até 4.364 k(t) para ano 35

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

<p>Investimentos previstos: Na área do terminal:</p> <ul style="list-style-type: none">- Expansão da capacidade estática em mais 153.000t, totalizando capacidade estática total de 323.000 toneladas;- Implantação de sistema operacional de movimentação de mercadoria do terminal de forma a torná-lo compatível com a capacidade nominal dos novos berços do Píer T de 8.000 t/h para cada berço, incluindo sistema de despoeiramento, torre de transferência, elevador de canecas e balança de fluxo;- Implantação de conexão do terminal com o sistema de recepção ferroviária do Corredor Leste, denominado “Moegão”;- Melhorias no sistema de recepção rodoviária para atender no mínimo 6,4 milhões de toneladas/ano, incluindo a instalação de novas balanças e novos tombadores	<p>Investimentos previstos: Em área comum do Porto:</p> <ul style="list-style-type: none">- Execução dos itens relativos a “estruturas metálicas, equipamentos eletromecânicos, instalações elétricas e automação” da 1ª etapa do Píer T;- Execução do item “conexão PAR14-Moegão”.
---	--

24. CONCLUSÕES

24.1. Ante ao exposto, constata-se que a modelagem do terminal **PAR14** foi concebida de acordo com o conjunto de diretrizes da Autoridade Portuária/Poder Concedente, orientadas por políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do setor portuário, com foco na atração de investimentos e melhorias nos portos e terminais portuários brasileiros, levando-se em consideração as características locais.

24.2. Dessa forma, o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – Evtea da área **PAR14**, elaborado pela Empresa de Planejamento e Logística – EPL, seguiu as práticas adotadas no setor portuário nacional para a exploração de áreas, estando **apto** a ser utilizado em procedimento licitatório.

24.3. Nesse sentido, após realizada a análise dos estudos por parte da Gerência de Arrendamentos, sugere-se ao Diretor Presidente da Portos do Paraná que, em caso concordância com as diretrizes expostas na presente Nota Técnica e com o EVTEA **PAR14** em sua versão “rev.01”, **autorize** o início dos trâmites para abertura dos

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

procedimentos licitatórios da referida área, os quais deverão ser realizados pela Comissão de Licitação de Áreas Portuárias – CLAP, designada pela Portaria nº 258/2021-Appa.

24.4. Por fim, submete-se a presente Nota Técnica à apreciação superior e demais encaminhamentos que julgar necessários.

Em, 10 de fevereiro de 2022.

Rossano Reolon
Gerente de Arrendamentos

Bruna Pereira Veiga Nicolau
Coordenadora de Modelagem - Gerência de Arrendamentos

Roger Michel Rodrigues Gervasi de Oliveira
Agente Portuário - Gerência de Arrendamentos



ePROTOCOLO



Documento: **NotaTecnica0032022PAR14Iniciodosprocedimentoslicitatorios.pdf**.

Assinatura Avançada realizada por: **Bruna Pereira Veiga Nicolau** em 10/02/2022 12:06, **Roger Michel Rodrigues Gervasi de Oliveira** em 10/02/2022 14:06.

Assinatura Simples realizada por: **Rossano Reolon** em 10/02/2022 13:51.

Inserido ao protocolo **18.486.755-9** por: **Bruna Pereira Veiga Nicolau** em: 10/02/2022 12:06.



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

A autenticidade deste documento pode ser validada no endereço:
<https://www.eprotocolo.pr.gov.br/spiweb/validarAssinatura> com o código:
7f5b28aa7b5721d0fb4962170f83cc1b.