



Empresa de Planejamento e Logística S.A.

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

NOTA TÉCNICA Nº 64/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL

Brasília, 13 de dezembro de 2021.

PROCESSO Nº 50840.101113/2021-41

INTERESSADO: DIRETORIA DE PLANEJAMENTO

1. ASSUNTO

1.1. Elaboração de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental referentes à área portuária localizada dentro da poligonal do Complexo Portuário de Paranaguá, denominada área **PAR14** no âmbito do planejamento setorial.

2. REFERÊNCIAS

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

3. DESTINATÁRIO

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

4. INTRODUÇÃO

4.1. A presente Nota Técnica Conjunta tem por objetivo descrever o processo de análise e atualização do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental da área denominada **PAR14**, localizada dentro da poligonal do Complexo Portuário de Paranaguá, destinada à movimentação e armazenagem de Granéis Sólidos Vegetais.

4.2. A Empresa de Planejamento e Logística S/A - EPL foi instada por meio do Ofício nº 144/2019/SNPTA/SNPTA, de 22 de outubro de 2019, a realizar a preparação do estudo do terminal portuário **PAR14**.

4.3. Em sequência, o EVTEA da área em questão e os documentos jurídicos (Edital e Minuta de Contrato) elaborados pela EPL foram disponibilizados para a APPA para análise do estudo.

4.4. Nesse sentido, a presente Nota Técnica Conjunta descreve os ajustes realizados no EVTEA da área de arrendamento **PAR14** da versão "**rev.01**", de acordo com as considerações/contribuições sugeridas pela Autoridade Portuária, atualização de demanda e atualização de data-base dos valores para outubro/2021.

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

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

4.6. Foram adotados os regimentos 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 1 - Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas em Portos Organizados.

Fonte: Elaboração Própria.

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

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

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

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

4.11. Partindo dessa premissa, o objetivo do presente estudo de viabilidade é definir a partir de uma solução de engenharia conceitual os valores, prazos e demais parâmetros referentes ao empreendimento, necessários para subsidiar a abertura de procedimento licitatório, com vistas a propiciar remuneração adequada à Autoridade Portuária, bem como permitir retorno adequado aos possíveis investidores.

5. CONTEXTUALIZAÇÃO

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

- 15/10/2013 – Autuado no TCU, o Processo TC 029.083/2013-3, para análise dos editais de licitação referentes ao Bloco 1 do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal (Santos, Belém, Santarém, Vila do Conde e terminais de Outeiro e Miramar).
- 11/12/2013 – Exarado o Acórdão nº 3.661/2013/TCU-Plenário, que condicionou a publicação dos editais de licitação à adoção de 19 providências:
- 30/12/2013 – Apresentado pela Advocacia-Geral da União – AGU o Pedido de Reexame em face do Acórdão nº 3.661/2013/TCU-Plenário, reconhecendo a contribuição do acórdão para o aprimoramento dos procedimentos licitatórios, mas fazendo ressalvas sobre um de seus itens (9.1) e quatro de seus subitens: (9.1.13; 9.1.14; 9.1.15 e 9.1.17), agrupados em três temas: condicionamento de que todas as providências sejam atendidas para que se publiquem os editais de licitação; necessidade de utilização dos estudos da USP para definição das tarifas utilizadas nos estudos; e imposição de tarifas-teto para todos os terminais do programa.
- 24/1/2014 – Protocolado no TCU documento atestando o atendimento de 15 das 19 providências indicadas nos subitens do Acórdão nº 3.661/2013.
- 25/2/2014 – Autuado no TCU o Processo nº 004.440/2014-5 (atualmente apensado ao processo principal 029.083/2013-3), para monitoramento das condicionantes estabelecidas no Acórdão nº 3.661/2013.
- 11/6/2014 – Exarado, no Processo nº 004.440/2014-5, o Acórdão nº 1.555/2014/TCU-Plenário, atestando o cumprimento de 15 das 19 condicionantes:
- Na sequência, o Deputado Federal Augusto Rodrigues Coutinho de Melo opôs Embargos de Declaração, alegando supostas omissões e contradições no Acórdão nº 1.555/2014, que havia atestado o cumprimento de 15 das 19 condicionantes. O embargante alegou, em suma, que: (i) cabe ao Poder Legislativo monitorar os gastos públicos, com o auxílio do TCU; (ii) na condição de autor de representação autuada sob o nº TC 012.687/2013-8 (que questiona a legalidade da Portaria nº 38/2013, da SEP/PR), o referido deputado dispõe de legitimidade para defender os interesses da Nação; e (iii) que os fatos apontados na referida representação guardam sintonia com o objeto do processo TC 004.440/2014-5.
- 18/7/2014 – Conhecimento via despacho do TCU, dos Embargos de Declaração opostos pelo Deputado Federal Augusto Rodrigues Coutinho de Melo.
- 25/7/2014 – Interposto pela AGU, agravo em face do despacho anterior, alegando ilegitimidade do embargante, sob o fundamento de que o parlamentar não seria parte nem terceiro interessado no processo em questão.
- 12/11/2014 – Proferido pelo TCU o Acórdão nº 3.143/2014/TCU-Plenário, negando provimento ao Agravo interposto pela AGU.
- 11/3/2015 – Pedido de vistas ao Processo nº 029.083/2013-3, pelo Ministro Vital do Rêgo, em Sessão Ordinária do Plenário do TCU.
- 15/4/2015 – Proferido pelo TCU o Acórdão nº 828/2015/TCU-Plenário, negando provimento aos Embargos de Declaração opostos pelo Deputado Federal Augusto Rodrigues Coutinho de Melo.
- 6/5/2015 – Proferido pelo TCU o Acórdão nº 1.077/2015/TCU-Plenário, autorizando as licitações do Bloco 1 do PAP.
- 31/7/2015 – Solicitados pela Seinfra/Hidroferrovias do TCU à SEP/PR, esclarecimentos sobre os estudos referentes ao Bloco 1, Fase 1 (áreas prioritárias) do PAP.
- 11/8/2015 – Enviados pela SEP/PR ao TCU, os esclarecimentos em relação a todos os questionamentos levantados.
- 30/9/2015 – Proferido, pelo Acórdão nº 2.413/2015/TCU-Plenário, atestando que não foram detectadas irregularidades ou impropriedades que desaconselhassem o regular prosseguimento do processo licitatório do Bloco 1, Fase 1, do PAP, tendo determinado o seguinte:
- 23/11/2016 – Publicação do Acórdão nº 2.990/2016/TCU-Plenário, dando autorização à instauração do procedimento licitatório do Leilão n. 01/2017-ANTAQ, referente ao Terminal de Trigo do Rio de Janeiro;
- 29/11/2017 – Publicação do Acórdão nº 2.666/2017/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame de áreas não afeta às operações portuárias destinadas à movimentação de GLP (Gás liquefeito de Petróleo) em Belém/PA, áreas BEL05, BEL06 e MIR01;
- 24/01/2018 – Publicação do Acórdão nº 122/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame do terminal portuário destinado à movimentação de veículos do porto de Paranaguá/PR, denominado PAR12 no âmbito do planejamento setorial.
- 24/01/2018 – Publicação do Acórdão nº 123/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação dos certames dos terminais portuários destinados à movimentação de carga geral, prioritariamente papel e celulose, localizados nos portos de Itaqui/MA e Paranaguá/PR, denominados IQI18 e PAR01, respectivamente, no âmbito do planejamento setorial.
- 24/01/2018 – Publicação do Acórdão nº 124/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame do terminal voltado à movimentação e armazenagem de

- cavacos de madeira a granel para exportação no Porto de Santana/AP denominado MCP01 no âmbito do planejamento setorial;
- 26/09/2018 – Publicação do Acórdão nº 2.261/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame do terminal portuário destinado à movimentação de graneis líquidos combustíveis do porto de Vitória/ES, denominado VIX30 no âmbito do planejamento setorial.
 - 24/10/2018 – Publicação do Acórdão nº 2.436/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de graneis líquidos combustíveis do porto de Cabedelo/PB, denominados AI-01, AE-10 e AE-11 no âmbito do planejamento setorial.
 - 28/11/2018 – Publicação do Acórdão nº 2.732/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de graneis líquidos combustíveis do Complexo Portuário Belém/Vila do Conde, denominados BEL02A, BEL02B, BEL04, BEL08, BEL09 e VDC12 no âmbito do planejamento setorial.
 - 13/03/2019 – Publicação do Acórdão nº 490/2019/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de graneis líquidos combustíveis do Complexo Portuário de Santos-SP, denominado STS13A no âmbito do planejamento setorial.
 - 19/02/2020 – Publicação do Acórdão nº 352/2020/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de graneis líquidos combustíveis do Complexo Portuário de Itaquí-MA, denominados IQI03, IQI11, IQI12 e IQI13 no âmbito do planejamento setorial.
 - 01/04/2020 – Publicação do Acórdão nº 736/2020/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de carga geral especialmente celulose no Complexo Portuário de Santos-SP, denominados STS14 e STS14A no âmbito do planejamento setorial.
 - 05/08/2020 – Publicação do Acórdão nº 2020/2020/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de granel sólido mineral e vegetal no Complexo Portuário de Aratu-BA, denominados ATU12 e ATU18 no âmbito do planejamento setorial.
 - 13/08/2020 – Publicação do Acórdão nº 2116/2020 – TCU-Plenário, deliberando pela ausência de inconsistência que obste o regular prosseguimento do processo concessório do terminal portuário denominado MAC10, localizado no Porto de Maceió-AL.
 - 21/10/2020 – Publicação do Acórdão nº 2795/2020 – TCU-Plenário, arquivando o processo de análise do terminal portuário denominado PEL01, localizado no Porto de Pelotas-RS, sem a necessidade de manifestação prévia da corte de contas.
 - 02/12/2020 - Publicação do Acórdão nº 3263/2020 – TCU-Plenário, arquivando o processo de análise dos terminais portuários denominados IQI03, IQI11, IQI12, IQI13, localizados no Porto de Itaquí-MA, sem a necessidade de manifestação prévia da corte de contas.
 - 08/12/2020 - Publicação do Acórdão nº 4058/2020 – TCU-Plenário, arquivando o processo de análise do terminal portuário denominado MCP02, localizado no Porto de Santana-AP, sem a necessidade de manifestação prévia da corte de contas.
 - 24/03/2021 - Publicação do Acórdão nº 608/2021 – TCU-Plenário, arquivando o processo de análise do terminal portuário denominado MUC01, localizado no Porto de Fortaleza-CE, sem a necessidade de manifestação prévia da corte de contas.
 - 31/03/2021 - Publicação do Acórdão nº 675/2021 – TCU-Plenário, arquivando o processo de análise do terminal portuário denominado TERSAB, localizado no Porto de Areia Branca-RN, sem a necessidade de manifestação prévia da corte de contas.
 - 05/05/2021 - Publicação do Acórdão nº 1.037/2021 – TCU-Plenário, arquivando o processo de análise do terminal portuário denominado MAC13, localizado no Porto de Maceió-AL, sem a necessidade de manifestação prévia da corte de contas.
 - 21/07/2021 - Publicação do Acórdão nº 1.750/2021 – TCU-Plenário, arquivando o processo de análise dos terminais portuários denominados STS08 e STS08A, localizado no Porto de Santos-SP, sem a necessidade de manifestação prévia da corte de contas.

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

6. O ESTUDO

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

6.2. Nos dias 03,04 e 05 de fevereiro de 2021, foi realizada visita técnica ao terminal em questão pela equipe técnica da Empresa de Planejamento e Logística - EPL.

7. ATUALIZAÇÃO DO ESTUDO

7.1. Inicialmente, em observância às recomendações e determinações do Tribunal de Contas da União – TCU adotou-se a estrutura organizacional dos demais estudos do Governo Federal, que tem por objetivo possibilitar que os licitantes venham a ter informações mais completas sobre o projeto, facilitando a tomada de decisão e dando mais transparência ao processo.

7.2. Neste sentido, a seguir, apresenta-se a estrutura do EVTEA.

- Seção A – Apresentação;
- Seção B – Estudo de Mercado;
- Seção C – Engenharia;
- Seção D – Operacional;
- Seção E – Financeiro;
- Seção F – Ambiental.

7.3. A seguir, discorre-se sobre as análises e atualizações realizadas em cada seção do estudo.

Seção A – Apresentação

7.4. A “Seção A – Apresentação” disponibiliza informações obrigatórias sobre o EVTEA, em atendimento à norma que regulamenta a elaboração e estudos de viabilidade de arrendamentos do setor portuário– Resolução nº 3.220-ANTAQ/2014, podendo-se citar:

- Justificativa para o projeto;
- Data-base do estudo;
- Responsabilidade técnica sobre a elaboração e atualização do estudo;
- Padrão normativo do estudo;
- Descrição do Porto; e
- Descrição da Área.

7.5. Nessa seção, foi realizada uma descrição da atual classificação da área **PAR14** no âmbito do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), além da apresentação das condições atuais do porto, tal como descrito no Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019). Também foi indicada a localização exata da área a ser arrendada, seu perímetro e dimensão.

7.6. Em síntese, são abordadas informações gerais do estudo, incluindo aquelas relacionadas à atualização do estudo e às novas exigências normativas em razão da Resolução nº 3.220-ANTAQ/2014.

Seção B – Estudo de Mercado

7.7. A análise de demanda por movimentação portuária no terminal de granel sólido vegetal, na área denominada **PAR14** tem por objetivo verificar a viabilidade econômica do empreendimento, orientando o dimensionamento e o porte do projeto. Essa análise é realizada a partir da avaliação do mercado e tem como resultado projeções de demanda em nível macro e micro.

7.8. Segundo os dados apresentados pela Autoridade Portuária de Paranaguá, em 2020, o Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina movimentou 26,6 milhões de toneladas de grãos sólidos vegetais e, em 2019, 24,6 milhões de toneladas, sendo que os grãos sólidos vegetais de exportação (soja, farelo de soja, milho e açúcar) representaram 99,95% do total movimentado em 2020 e 99,93% em 2019.

Demanda Macro

7.9. Para estimar a demanda macro potencial do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina no tocante aos grãos sólidos vegetais, tendo em vista 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 e Antonina 2018 (ano base 2016);
- Projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA;
- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Paranaguá (PDZ - 2018); e
- Estimativas de Produção para as safras de Grãos e Açúcar – CONAB.

7.10. Com base nos dados do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina (2018), nas Projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA e nas projeções recentes (novembro/dezembro/2021) sobre a produção de Grãos, especialmente soja, farelo de soja, milho e a de Açúcar realizada pela Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB), com as quais são extraídas as projeções de demanda macro, com início no ano de 2023 até o ano de 2057. Posteriormente, a demanda macro identificada será segregada entre os participantes de mercado de forma a calcular a demanda micro para o terminal **PAR14**.

7.11. Contudo, as projeções do Plano Mestre de Paranaguá e Antonina (2018) utilizam como base as informações relativas às movimentações de 2016. Nesse sentido, a demanda macro foi atualizada com base na metodologia desenvolvida para cada um dos grãos sólidos vegetais.

Grãos de Soja

7.12. Conforme a previsão da Companhia Nacional de Abastecimento, na safra 2021/22, a área plantada de soja deverá continuar crescendo, com incremento de 3,66% em comparação à safra anterior, estimada em 40,3 milhões de hectares e produção recorde de 142,7 milhões de toneladas, representando incremento de 3,98%.

7.13. Estima-se que a produção de soja crescerá em torno de 2,66 a.a. até 2030 considerando o cenário tendencial, 4,44% a.a. no cenário otimista e 0,55% no cenário pessimista, conforme as Projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA. Essas taxas de crescimento serão adotadas para a projeção da produção nacional de soja no período entre 2023 a 2030. Para o período entre 2031 a 2057, consideram-se as projeções do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina (2018) nos diversos cenários.

- Para estimar a demanda macro de exportação de soja no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina consideram-se os seguintes parâmetros de análise.
- Projeções recentes (dezembro/2021) realizadas pela Conab para a safra 2021/22 de soja;
- Projeção da produção de soja entre 2023 a 2057, por unidade da federação na área de influência do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, com base nas projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA e nas projeções do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina (2018) entre 2031 a 2057;
- Aplicação da participação média das exportações de soja entre 2017 a 2021 sobre a projeção da produção futura de soja entre 2023 a 2057;
- Participação média das exportações de soja entre 2017 a 2021, por unidade da federação, na área de influência do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina.

7.14. Para estimar o volume de exportação de soja que poderá ser capturado pelo Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, considerou-se como parâmetro a média dos volumes exportados de soja no Complexo Portuário de Paranaguá entre 2017 a 2021 de cada unidade da federação, tendo em vista a área de influência do Complexo.

7.15. A projeção da demanda macro de exportação de soja para o Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina entre 2023 a 2057, considera a participação média das exportações brasileiras de soja aplicada sobre a produção das unidades da federação na área de influência do Complexo, bem como a participação média das exportações de soja por unidade da federação.

Farelo de Soja

7.16. Com relação ao farelo de soja adotam-se os mesmos critérios utilizados para estimar a demanda macro de exportação de soja no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina. Consideraram-se os seguintes parâmetros de análise.

- Projeções recentes (dezembro/2021) realizadas pela Conab para a safra/2021/22 de soja;
- Projeção da produção de soja entre 2023 a 2057, por unidade da federação na área de influência do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, com base nas projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA e nas projeções do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina (2018) entre 2031 a 2057;
- Aplicação da participação média das exportações de farelo de soja entre 2017 a 2021 sobre a projeção da produção futura de soja entre 2023 a 2057;
- Participação média das exportações de farelo de soja entre 2017 a 2021, por unidade da federação, na área de influência do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina.

7.17. Para estimar o volume de exportação de farelo de soja que poderá ser capturado pelo Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, considerou-se como parâmetro a média dos volumes exportados de farelo de soja no Complexo entre 2017 a 2021 de cada unidade da federação, tendo em vista a área de influência do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina.

7.18. A projeção da demanda macro de exportação de farelo de soja para o Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina entre 2023 a 2057, considera a participação da exportação total em relação à produção de cada unidade, bem como a exportação de farelo de soja que será capturada pelo Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina.

Milho

7.19. A Companhia Nacional de Abastecimento – Conab estima a safra 2020/21 de milho em 87 milhões de toneladas (dezembro/2021), ou seja, decréscimo de 15,1% em relação à safra 2019/20. Esse decréscimo foi caracterizado pela redução de produtividade, tendo em vista as condições climáticas da semeadura do milho da primeira safra.

7.20. Em relação à safra 2021/22 estima-se uma produção de 117,2 milhões de toneladas diante de um aumento esperado de 28,1% da produtividade das lavouras.

7.21. Estima-se que a produção de milho crescerá em torno de 1,94 a.a. até 2030 considerando o cenário tendencial, 3,95% a.a. no cenário otimista e -0,51% no cenário pessimista, conforme as Projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA. Essas taxas de crescimento serão adotadas para a projeção da produção nacional de milho no período entre 2023 a 2030. Para o período entre 2031 a 2057, consideram-se as projeções do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina (2018) nos diversos cenários.

7.22. Para estimar a demanda macro de exportação de milho no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina consideram-se os seguintes parâmetros de análise.

- Projeções recentes (dezembro/2021) realizadas pela Conab para a safra 2021/22 de milho;
- Projeção da safra de milho entre 2023 a 2057, por unidade da federação na área de influência do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, com base nas projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA e nas projeções do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina (2018);
- Aplicação da participação das exportações de milho por unidade da federação em relação à produção entre 2017 a 2021 sobre a projeção da produção futura de milho entre 2023 a 2057;
- Participação média das exportações de milho entre 2017 a 2021, por unidade da federação, na área de influência do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina.

7.23. A projeção da demanda macro de exportação de milho para o Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina entre 2023 a 2057 considera a participação das exportações totais de milho de cada unidade da federação, bem como a exportação de milho que será capturada pelo Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina.

Açúcar

7.24. A Companhia Nacional de Abastecimento – CONAB indica redução da safra brasileira de cana-de-açúcar, na temporada 2021/22, tendo em vista as baixas precipitações que se estenderam desde 2020, impactando a produtividade dos canaviais.

7.25. Para a safra 2021/22, estima-se a produção de açúcar em 33,9 milhões de toneladas contra 41,2 milhões na passada, representando redução de 17,8% em relação àquela safra

7.26. Estima-se que a produção de açúcar crescerá em torno de 2,9 a.a. até 2030 considerando o cenário tendencial, 6,2% a.a. no cenário otimista e -1,8% no cenário pessimista, conforme as Projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA. Essas taxas de crescimento serão adotadas para a projeção da produção nacional de açúcar no período entre 2023 a 2030. Para o período entre 2031 a 2057, consideram-se as projeções do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina (2018)

nos diversos cenários.

7.27. Para estimar a demanda macro de exportação de açúcar no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina consideram-se os seguintes parâmetros de análise.

- Projeções recentes (novembro/2021) realizadas pela Conab sobre a safra 2021/2022 de açúcar;
- Projeção da safra de açúcar entre 2023 a 2057, por unidade da federação na área de influência do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, com base nas projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA e nas projeções do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina (2018);
- Aplicação da participação das exportações de açúcar em relação à produção entre 2017 a 2021 sobre a projeção da produção futura de açúcar entre 2023 a 2057;
- Aplicação da participação média das exportações de açúcar do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina entre 2017 a 2021 em relação às exportações totais de açúcar.

7.28. Portanto, a projeção da demanda macro de exportação de açúcar para o Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina entre 2023 a 2057, considera a participação das exportações totais de açúcar, bem como a participação média das exportações de açúcar do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina entre 2017 a 2021.

7.29. Para a análise do potencial de atração de cargas para o terminal **PAR14**, foram feitas análises dinâmicas da demanda de todas as cargas de granel sólido vegetal, considerando-se a capacidade instalada no Complexo. Para as análises, foram utilizadas informações tanto do Plano Mestre quanto das extraídas da visita técnica realizada.

Demanda Micro

7.30. Para estimar a demanda micro faz-se necessário identificar as capacidades instaladas e planejadas e o giro médio de estoque. Consideram-se em termos de capacidades as infraestruturas de armazenagem, berços de atracação e expedição. Assim, foram definidas as seguintes informações e premissas para cada carga a ser movimentada no terminal **PAR14**:

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

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

7.32. Após o tratamento dos dados, identifica-se a média normal geral histórica de giro de estoque das instalações que compõem o Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, definida em 17,65 giros anuais, aplicou-se um coeficiente de aumento de eficiência para os próximos 35 anos, equivalente a 10% em relação à média normal histórica, correspondendo a 19,50 giros anuais na média do complexo.

Dimensionamento

7.33. 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 Antonina e a capacidade de movimentação portuária necessária para atendimento da demanda projetada.

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

- Manutenção das capacidades instaladas nas áreas em operação no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina;
- Terminal **PAR14** entra em operação no ano de 2023, com capacidade estática de armazenagem de 170.000 t e capacidade dinâmica de 3.315.000 toneladas;
- Inclusão de capacidades planejadas (armazenagem e berço) de acordo com cada cronograma de ampliação, vide Seção C – Engenharia;
- Atendimento à demanda no cenário tendencial do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina até o horizonte contratual projetado para o ano de 2057, acrescido de um coeficiente de segurança operacional que visa garantir capacidade disponível para cobrir variações mensais de movimentação, definido em 10% da demanda macro;
- Implantação do projeto, para o qual se considera prazo total de 35 anos com celebração de contrato no ano de 2023. Em 2030, implementa 153.000 t de capacidade estática de armazenagem, totalizando 323.000 t de capacidade estática de armazenagem;
- O dimensionamento da demanda macro de granéis 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.

Estimativa de Preço

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

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

7.37. Para a cobrança dos serviços pelo terminal em questão definiu-se uma cesta de serviço considerada para o terminal **PAR14**, contendo as subatividades para a movimentação e armazenagem

de granéis sólidos vegetais, vide Seção B do Estudo de Mercado.

7.38. Para estimar a receita média unitária do terminal procedeu-se o levantamento em sítios eletrônicos dos preços praticados pelos terminais aquaviários das cargas objeto do **PAR14**. Os resultados das pesquisas dos preços, bem como as receitas médias unitárias, podem ser encontrados na Seção B do Estudo de Mercado.

Movimentação Mínima Exigida – MME

7.39. 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.

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

7.41. Para definição da MME a ser aplicada na área de arrendamento **PAR14**, utilizou-se a movimentação histórica do Complexo, observada nas exportações/importações de soja, farelo de soja, milho e açúcar no sistema *ComexStat* entre os anos de 2000 a 2020.

7.42. Quanto à metodologia, em atendimento à recomendação exarada no Acórdão 1.750/2021 TCU - Plenário, utilizou-se a metodologia do Value at Risk (VaR) histórico para um grau de confiança de 95%.

7.43. No caso do arrendamento **PAR14**, chega-se a um VaR de 27,20%. Assim, o valor da MME, para cada ano, é calculado como sendo $(1 - \text{VaR})$, equivalente a 72,80% aplicado sobre a demanda projetada. Após identificar o redutor que definirá a MME, aplica-se o mesmo à série de projeção de demanda micro para o arrendamento portuário.

Seção C – Engenharia

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

7.45. Cabe destacar que o layout final do terminal **PAR14**, o dimensionamento das estruturas e medidas de segurança são prerrogativas do vencedor do leilão, observadas as condicionantes contratuais e editalícias.

7.46. A área **PAR14** constitui-se como uma área para instalação portuária, caracterizada como *brownfield* (previamente ocupada por estruturas permanentes), destinada à implantação de empreendimento para movimentação, armazenagem e distribuição de granéis sólidos vegetais, localizada no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, com área total de **49.841 m²** (quarenta e nove mil, oitocentos e quarenta e um metros quadrados).

7.47. A futura área **PAR14** é composta por distintas áreas, *brownfield* (previamente ocupada por estruturas permanentes), denominadas Silão e Centro sul e *Greenfield* denominada área 11 do PDZ.

7.48. Com base no porte final projetado para o terminal **PAR14**, foram estabelecidas as intervenções e investimentos a serem realizados pelo futuro arrendatário, conforme Seção E, Financeiros – Investimentos Previstos, no valor total de aproximadamente **R\$ 1 bilhão (data-base outubro/2021)**.

	Descrição	Unidade	Quantitativo	Custo Unitário	Custo Total		1ª Etapa	2ª Etapa	3ª Etapa
1	Desenvolvimento do Terminal						(2º ao 3º ano)	(4º ao 5º ano)	(6º ao 7º ano)
1.1	Sistema de Combate a Incêndio Greenfield	LS	1	346.834,26	346.834,26	0,0%			346.834,26
1.2	Pavimentação - Circulação veículos	m ²	1.022	160,25	163.774,93	0,0%	163.774,93		
1.3	Complementação Cercamento silão	m	55	60,55	3.330,32	0,0%	3.330,32		
1.4	Cercamento área Greenfield	m	518	60,55	31.365,53	0,0%	31.365,53		
2	Edificações								
2.1	Silos concreto 30.600 t com fundação	un	5	22.828.224,75	114.141.123,73	10,6%			114.141.123,73
3	Equipamentos Principais								
3.1	Correia transportadora 4.000 t/h Silão expedição	m	254	50.838,45	12.912.965,23	1,2%		12.912.965,23	
3.2	Correia transportadora 4.000 t/h Greenfield expedição	m	536	50.838,45	27.249.406,94	2,5%			27.249.406,94
3.3	Correia transportadora 2.000 t/h Silão recepção	m	107	23.781,03	2.537.673,63	0,2%			2.537.673,63
	Correia recepção 1.000 t/h								

3.4	Correia transportadora 2.000 t/h Greenfield rodoviária	m	202	17.500,29	3.535.057,90	0,3%			3.535.057,90
3.5	Correia recepção 2.000 t/h Greenfield moegão	m	232	23.781,03	5.517.198,79	0,5%			5.517.198,79
3.6	Sistema de despeiramento por transportador exp.	un	3	384.274,12	1.152.822,37	0,1%		768.548,25	384.274,12
3.7	Torre de transferência 1000 t/h Greenfield	un	1	1.381.567,90	1.381.567,90	0,1%			1.381.567,90
3.8	Torre de transferência 4.000 t/h Greenfield	un	1	1.750.036,64	1.750.036,64	0,2%			1.750.036,64
3.9	Torre de transferência 2.000 t/h Greenfield	un	1	1.643.729,38	1.643.729,38				1.643.729,38
3.10	Elevador de canecas 1000 t/h Greenfield	un	1	2.569.298,89	2.569.298,89	0,2%			2.569.298,89
3.11	Elevador de canecas 4000 t/h Greenfield e Silão	un	2	2.953.820,28	5.907.640,56	0,6%		2.953.820,28	2.953.820,28
3.12	Balança de fluxo 4000 t/h expedição	un	2	1.224.991,48	2.449.982,97	0,2%		1.224.991,48	1.224.991,48
3.13	Balança Rodoviária Silão	un	2	162.170,57	324.341,14	0,0%	324.341,14		
3.17	Balança Rodoviária Greenfield	un	4	162.170,57	648.682,27	0,1%			648.682,27
3.18	Subestação área Greenfield	un	1	1.275.156,43	1.275.156,43	0,1%			1.275.156,43
3.19	Tombadores de caminhões	un	2	1.040.875,99	2.081.751,99	0,2%			2.081.751,99
3.2	Centrosul								
3.2.1	Correia transportadora 4.000 t/h expedição	m	493	50.838,45	25.063.353,77	2,3%		25.063.353,77	
3.2.2	Correia transportadora 2000 t/h recepção Moegão	m	255	17.500,29	4.462.573,10	0,4%			4.462.573,10
3.2.3	Sistema de despeiramento por transportador	un	2	384.274,12	768.548,25	0,1%			768.548,25
3.2.4	Balança de fluxo 4000 t/h expedição	un	1	1.224.991,48	1.224.991,48	0,1%			1.224.991,48
3.2.5	Torre de transferência 4.000 t/h	un	1	1.750.036,64	1.750.036,64	0,2%			1.750.036,64
4	Obras e serviços área comum ao Porto								
4.1	1ª Etapa Pier T: Estruturas metálicas, equipamentos eletromecânicos, instalações elétricas e automação	un	1	720.279.938,25	720.279.938,25	67,1%		720.279.938,25	
4.2	Moegão: Conexão PAR14	un	1	34.109.485,12	34.109.485,12	3,2%			34.109.485,12
5	DEMAIS								
5.1	Contingências	%	5		48.764.133,42	4,5%	26.140,60	38.160.180,86	10.577.811,96
5.2	Despesas Administrativas	%	5		48.764.133,42	4,5%	26.140,60	38.160.180,86	10.577.811,96
	TOTAL				1.072.810.935,27	100,0%	575.093,10	839.523.978,99	232.711.863,17

7.49. Os **ativos existentes** considerados na modelagem do estudo estão relacionados na Seção E, Financeiros – Ativos Existentes, valor total de aproximadamente **R\$ 260 milhões (data-base outubro/2021)**.

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

7.51. O dimensionamento do terminal teve como premissa atender a demanda projetada para 35 anos de contrato, com suas respectivas capacidades. Para maiores detalhes, consultar Seção B – Estudos de Mercado.

7.52. As intervenções relacionadas ao CAPEX têm como ponto de partida realizar

investimentos para o desenvolvimento do Terminal, adequações necessárias, instalação de novos equipamentos e serviços de infraestrutura da área de arrendamento.

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

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

7.55. O item “Sistema de Combate a Incêndio” teve como referência o custo unitário do Sistema de Custos Portuários (SICPORT), que estima os valores destinados as Instalações para combate a incêndio de um terminal como 0,3% do valor total das obras civis. O cálculo do valor foi realizado considerando valores com data base outubro 2021.

7.56. O item “Pavimento” teve o valor unitário de R\$ 125,25/m², obtido com base nos custos unitários referenciais de composição para “Pavimentação de Vias Urbanas”, tipo “Tratamento Superficial Duplo – TSD (4 cm)”, código 13086, sigla PAV_TSD_2017, extraído do “Catálogo de Projetos SINAPI”, sem desoneração, local Curitiba - PR e data 03/2019, posteriormente atualizado para data-base de outubro de 2021 por meio do Índice de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item “pavimentação”). O quantitativo foi definido através da projeção de vias de circulação interna ao terminal com largura de 7 metros e estacionamento, totalizando 1.022 m².



RELATÓRIO DE CUSTOS POR CARACTERÍSTICA FÍSICA

DADOS GERAIS DO PROJETO		C U S T O / M ² (Valor Unitário de Referência-VUR)		
CODIGO: 13086		Data Referência Técnica: 18/04/2019		
SIGLA: PAV_TSD_2017		Data de Preço: 01/03/2019		
SITUACAO: ATIVO		LOCAL	SEM DESONERAÇÃO (R\$)	COM DESONERAÇÃO (R\$)
ABRANGENCIA: NACIONAL		ARACAJU	130,55	125,83
INSTITUICAO: CAIXA REFERENCIAL		BELEM	123,54	118,84
CLASSE: ESGO - VIAS - SISTEMAS VIARIOS E DE TRANSPORTE		BELO HORIZONTE	135,79	130,48
TIPO: 0056 - PAVIMENTACAO DE VIAS URBANAS		BOA VISTA	140,86	135,79
DESCRICAO:		BRASILIA	143,59	138,73
Pavimentação asfáltica com terraplenagem e compactação do subleito (20 cm), base e sub-base com brita graduada simples (15 cm cada) e capa asfáltica em Tratamento Superficial Duplo – TSD (4 cm) com capa selante. Inclui drenagem superficial em loteamento com área total inferior a 10 hectares.		CAMPO GRANDE	125,30	120,35
Característica - Valor da Característica - Dados Físicos		CUIABA	140,03	135,13
ÁREA PAVIMENTAÇÃO - 1.146,32 M2		CURITIBA	125,25	119,67
		FLORIANOPOLIS	136,09	130,10
		FORTALEZA	123,90	119,22
		GOIANIA	133,29	127,88
		JOAO PESSOA	122,78	118,26
		MACAPA	160,64	156,09
		MACEIO	133,25	128,87
		MANAUS	170,71	165,60
		NATAL	145,06	140,20
		PALMAS	133,14	128,52
		PORTO ALEGRE	130,94	125,41
		PORTO VELHO	134,19	128,99
		RECIFE	133,11	127,68
		RIO BRANCO	246,38	241,30
		RIO DE JANEIRO	143,27	137,24
		SALVADOR	142,52	137,17
		SAO LUIS	134,00	129,26
		SAO PAULO	132,91	126,78
		TERESINA	126,19	121,47
		VITORIA	133,40	128,19
Notas				
I. Nos valores informados não está considerada a parcela do BDI.				
II. O VUR é obtido com a divisão do custo total pelo valor da característica física.				
III. Conforme Manual de Metodologias e Conceitos do SINAPI, para algumas regiões podem ter sido adotados insumos com preço atribuído.				
IV. O Projeto adotado é hipotético e orçado com a finalidade de obtenção de custos de referência, sendo imprescindível a contratação de profissional habilitado no caso concreto.				
V. Este relatório é apenas informativo e não guarda vínculo com qualquer outro processo da CAIXA.				
VI. IMPORTANTE: este orçamento pode conter preços de insumos com legenda de origem Atribuídos São Paulo (AS), cabendo ao usuário analisar se o preço é adequado para sua localidade, efetuando os ajustes que entender necessários.				

março.2019

Tabela 2 - Relatório de Custos – Pavimento
Fonte: Caixa/SINAPI

7.57. Os itens “Cercamento área Greenfield e complementação” tiveram os valores obtidos com base no custo unitário do Sistema de Custos Portuários SICPORT data 06/2015, modelo Alambrado em tela metálica, altura de 2,5m, fixado sobre mourões de concreto armado, com pescoço de ganço e 3 fios de arame farpado, posteriormente atualizado para a data-base de outubro 2021 por meio do Índice de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item “Obras complementares”). O quantitativo foi estimado através do perímetro da área projetada para o terminal, layout delimitação da área.

7.58. Os silos de concreto de 30.600 toneladas tiveram os valores aproveitados do Projeto Executivo de ampliação do Terminal XXXIX (processo SEI 0045003878/2014-94) para construção de silos de concreto, data-base de março/2019, atualizado pelo Índice de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV, data-base outubro 2021. O quantitativo de Silos foi definido para obter capacidade estática total de 153.600 toneladas.

7.59. Os itens “correia transportadora 2.000 t/h”, “elevador de canecas 4.000 t/h” tiveram pesquisa de mercado realizada pela EPL, especialmente para atender as especificações do ATU18, em 06/2018, posteriormente atualizado para data-base de outubro de 2021 por meio do Índice de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item “estrutura metálica”).

7.60. Os itens “Sistemas de despoeiramento por transportadores”, “correia transportadora 1000 t/h”, “correia transportadora 4000 t/h”, “Torre de Transferência”, “elevador de canecas 1000 t/h” e “Balança de Fluxo” tiveram o custo unitário estabelecido com base em referência no Sistema de Custos Portuários (SICPORT) da ANTAQ, atualizado para data-base de outubro de 2021 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (itens Equipamentos).

7.61. O item “Tombador de caminhões” foi estimado com base no custo unitário estabelecido com base em referência no Sistema de Custos Portuários (SICPORT) da ANTAQ, junho 2015, atualizado para data-base de outubro de 2021 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (itens Equipamentos). O modelo adotado foi o tombador de caminhões Hidrapark HPSM21, Capacidade de 90 t; HPSM21 - sobre moega Dimensões: 3 X 25m; Motor, sendo necessário 2 unidades.

7.62. O item “Balança Rodoviária” teve pesquisa de mercado realizada pela EPL em 02/2018 (modelo Toledo 950i), no âmbito do estudo do terminal SUA05, atualizado para data-base de outubro de 2021 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (item Equipamentos). Na modelagem foram consideradas seis novas balanças rodoviárias.

7.63. O item “Subestação de Energia Elétrica” foi estimado com base nos valores de estudos pretéritos CODEBA (data-base 08/2012), atualizado para data-base de outubro de 2021 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (item Rede Elétrica).

7.64. O item “construção Pier T (Primeira Etapa, Estruturas metálicas, equipamentos eletromecânicos, instalações elétricas e automação)” teve como subsídios o projeto da APPA do novo pier T, constituído por Pier de Atracação e uma Ponte de Acesso com ligação ao cais existente, próximo ao berço 212. Tal projeto contempla 4 (quatro) berços de atracação para navios de até 140.000 TPB (classe *Cape Size*).

7.65. Entretanto, para a modelagem do estudo PAR14, o futuro arrendatário realizará somente as obras para impantação de estruturas metálicas, equipamentos eletromecânicos, instalações elétricas e automação para instalação da primeira etapa do projeto Pier T (leste). A etapa 01 será constituída de pier com dois berços e ponte de acesso interligando o berço 212.

7.66. Para estimativa dos investimentos a serem realizados pelo futuro arrendatário na construção do Pier, utilizaram-se como subsídios as planilhas orçamentárias do projeto original fornecidas pela Autoridade Portuária. O investimento envolve em sua totalidade as obras destinadas a estruturas metálicas, equipamentos e automação da primeira etapa.

7.67. Após análise dos subsídios com data-base de outubro de 2021 e determinação dos componentes que contemplam a modelagem do PAR14 (Pier T primeira Etapa), os itens foram atualizados para data-base de outubro de 2021 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV.

7.68. Por fim, para o item moegão, teve como subsídios o projeto da APPA apresentado em Audiência Pública APPA nº 001/2021, contendo estimativa de trecho estabelecido para a conexão do PAR14 ao sistema transportador do Moegão a ser implantado pela Autoridade portuária. Os subsídios com data-base de janeiro de 2021 foram atualizados para data-base de outubro de 2021 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV.

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

7.70. O item “Cercamento” teve o valor obtido com base no custo unitário do Sistema de Custos Portuários SICPORT data 06/2015, modelo Alambrado em tela metálica, altura de 2,5m, fixado sobre mourões de concreto armado, com pescoço de ganço e 3 fios de arame farpado, posteriormente atualizado para a data-base de outubro 2021 por meio do Índice de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item “Obras complementares”). O quantitativo foi estimado através do perímetro da área projetada para o terminal, layout delimitação da área.

7.71. O item “Sistema de Combate a Incêndio” teve como referência o custo unitário do Sistema de Custos Portuários (SICPORT), que estima os valores para Instalações para combate a incêndio do terminal como 0,3% do valor total relacionado a novas obras civis (outubro 2021).

7.72. O item “Subestação de Energia Elétrica” foi estimado com base nos valores de estudos pretéritos CODEBA (data-base 08/2012), atualizado para data-base de outubro de 2021 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (item Rede Elétrica).

7.73. O item “silo vertical” teve o valor aproveitado do Projeto Executivo de ampliação do Terminal XXXIX (processo SEI 0045003878/2014-94) para construção de silos de concreto, data-base de março/2019, atualizado pelo Índice de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV, data-base outubro de 2021. O quantitativo foi estabelecido através do laudo de vistoria fornecido pela Autoridade portuária.

7.74. O item “Edificações” teve seu preço unitário estabelecido com base nos custos unitários referenciais de composição para “Edificações administrativas”: projeto referencial do Centro de Referência de Assistência Social (CRAS), padrão MDS (Ministério do Desenvolvimento Social), extraído do “Catálogo de Projetos SINAPI”, sem desoneração, local Curitiba-PR (02/2018), posteriormente atualizado para data-base de outubro de 2021 por meio do Índice de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item “obras complementares”). O quantitativo foi estabelecido através do laudo de vistoria fornecido pela Autoridade portuária.



RELATÓRIO DE CUSTOS POR CARACTERÍSTICA FÍSICA

DADOS GERAIS DO PROJETO	
CODIGO:	10619
SIGLA:	CRAS.2017
SITUACAO:	ATIVO
ABRANGENCIA:	NACIONAL
INSTITUICAO:	CAIXA REFERENCIAL
CLASSE:	EDIF - EDIFICACOES
TIPO:	0016 - 0021 - OUTROS
DESCRICAO:	Equipamento comunitário CRAS - Centro de Referência de Assistência Social – padrão MDS (Ministério do Desenvolvimento Social). Edificação térrea, com recepção, sala de atendimento familiar, sala de coordenação, sala multiuso, almoxarifado, copa e 2 sanitários.
Característica - Valor da Característica - Dados Físicos	
ÁREA CONSTRUÍDA -	165,30 M2
Notas	
I. Nos valores informados não está considerada a parcela do BDI.	
II. O VUR é obtido com a divisão do custo total pelo valor da característica física.	
III. Conforme Manual de Metodologias e Conceitos do SINAPI, para algumas regiões podem ter sido adotados insumos com preço atribuído.	
IV. O Projeto adotado é hipotético e orçado com a finalidade de obtenção de custos de referência, sendo imprescindível a contratação de profissional habilitado no caso concreto.	
V. Este relatório é apenas informativo e não guarda vínculo com qualquer outro processo da CAIXA.	

C U S T O / M ² (Valor Unitário de Referência-VUR)		
Data Referência Técnica	17/03/2018	
Data de Preço	01/02/2018	
LOCAL	SEM DESONERAÇÃO	COM DESONERAÇÃO
ARACAJU	1.131,82	1.079,27
BELEM	1.238,94	1.182,43
BELO HORIZONTE	1.151,48	1.091,21
BDA VISTA	1.297,60	1.234,72
BRASILIA	1.269,69	1.210,82
CAMPO GRANDE	1.197,47	1.143,31
CUIABA	1.248,50	1.189,25
CURITIBA	1.296,34	1.226,17
FLORIANOPOLIS	1.289,28	1.213,70
FORTALEZA	1.231,59	1.175,56
GOIANIA	1.222,92	1.163,34
JOAO PESSOA	1.154,24	1.100,28
MACAPA	1.176,77	1.118,83
MACEIO	1.189,38	1.134,69
MANAUS	1.331,07	1.277,15
NATAL	1.175,47	1.120,59
PALMAS	1.264,35	1.204,62
PORTO ALEGRE	1.255,20	1.194,84
PORTO VELHO	1.283,08	1.224,30
RECIFE	1.280,19	1.221,50
RIO BRANCO	1.337,74	1.277,36
RIO DE JANEIRO	1.446,04	1.368,82
SALVADOR	1.250,81	1.189,21
SAO LUIS	1.146,44	1.091,00
SAO PAULO	1.372,08	1.298,59
TERESINA	1.260,44	1.206,54
VITORIA	1.284,60	1.222,29

FEVEREIRO.2018

1_Relatórios_de_Custo/OR_Publicação/10819

Tabela 3 - Relatório de Custos – Edificações

7.75. O item “**Balança Rodoviária**” teve pesquisa de mercado realizada pela EPL em 02/2018 (modelo Toledo 950i), no âmbito do estudo do terminal SUA05, atualizado para data-base de outubro de 2021 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (item Equipamentos). O quantitativo foi estabelecido através do laudo de vistoria fornecido pela Autoridade portuária.

7.76. Os itens “**correia transportadora 1500 t/h**” e “**elevador de canecas 1500 t/h**” foram **definido por similaridade**, pesquisa de mercado realizada pela EPL, especialmente para atender as especificações do **ATU18**, em 06/2018, posteriormente atualizado para data-base de outubro de 2021 por meio do Índice de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item “estrutura metálica”).

7.77. Os itens “**correia transportadora 500 t/h**”, “**Torre de Transferência**”, **elevador de canecas 500t/h**, **elevador de canecas 750 t/h** e “**Balança de Fluxo**” tiveram o custo unitário estabelecido com base em referência no Sistema de Custos Portuários (SICPORT) da ANTAQ, atualizado para data-base de outubro de 2021 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (itens Equipamentos).

7.78. O item “**Moega ferroviária**” foi estimado com base no valor de equipamento equivalente identificado em estudo pretérito Itaqui, (Carregamento ferroviário granéis líquidos), no âmbito das análises do estudo do terminal Ultra, atualizado para data-base de outubro de 2021 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (item Equipamentos).

7.79. O item “**Tombador de caminhões**” foi estimado com base no custo unitário estabelecido com base em referência no Sistema de Custos Portuários (SICPORT) da ANTAQ, junho 2015, atualizado para data-base de outubro de 2021 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (itens Equipamentos). O modelo adotado foi o tombador de caminhões Hidrapark HPSM21, Capacidade de 90 t; HPSM21 - sobre moega Dimensões: 3 X 25m; Motor.

7.80. O item “**Silão**” teve o valor aproveitado do Projeto Executivo de ampliação do Terminal XXXIX (processo SEI 0045003878/2014-94) para construção de silos de concreto, data-base de março/2019, atualizado pelo Índice de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV, data-base outubro de 2021. O quantitativo foi estabelecido através do laudo de vistoria fornecido pela Autoridade portuária.

7.81. O item “**Armazém**” teve o valor unitário médio aproveitado dos 4 (quatro) EVTEA's e 2 (dois) projetos executivos de arrendatários que foram apresentados junto à ANTAQ, entre jul/2014 e jun/2017. A metodologia exposta foi utilizada para estudos pretéritos do IQ18, STS20 e PAR01, do Programa de Arrendamento Portuário, desenvolvidos no âmbito do Poder Concedente, submetidos e aprovados pelo Tribunal de Contas da União - TCU, atualizados para data-base de outubro de 2021 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item “estruturas em concreto”), para o valor médio de R\$ 6.069,32.

Marca	Capacidade	Especificação	Preço R\$	Data base	Moeda	Preço atual (10/20)
Armz. de sal novo	70.000 t, 9.200 m ²	EVTEA Pérola (sem deliberação da Antaq)	3.643,07	nov/15	BR	5.741,46
Armazém		*EVTEA LIBRA	4.128,66	jun/16	BR	6.443,45
Armz. de fertilizante		*EVTEA FOSPAR	3.240,80	jun/16	BR	5.057,80
Armz. de fertilizante		*EVTEA TPPF	3.760,88	jun/16	BR	5.869,47
Armz 39	72.000 t, 7.488 m ²	**EVTEA ADM - Projeto Executivo (construção civil, ajustado para situação do T-8)	4.454,53	jun/17	BR	6.874,02
Armz X	95.000 t, 9.200 m ²	**EVTEA Elevações Portuárias (RUMO)	4.041,26	jul/14	BR	6.555,73
Valor médio		Valor médio	-	-	BR	6.090,32

Tabela 4 - Estudos referenciais.

Fonte: Elaboração própria.

7.82. Referente ao uso compartilhado dos berços do COREX (Berços 212, 213 e 214), observa-se que a demanda prevista indica elevados níveis de ocupação do início da vigência dos contratos PAR14 e PAR15 (previsto para 2023) até a entrada em operação dois novos berços da 1ª etapa do Pier “T” (previsto para 2028). Assim, a fim de resguardar as premissas dos estudos, recomenda-se que nesse período não sejam autorizados novos usuários para uso dessas estruturas de embarque, bem como seja demandado aos terminais Louis Dreyfus, Cotríguaçu, Coamo, Interalli, Cimbessul, AGTL e Rocha que adaptem suas estruturas e operações para compatibilizar com capacidade nominal prevista para os novos berços do Pier “T” de 8.000 t/h em cada berço.

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

REIDI
SUSPENSÃO de PIS/PASEP (1,6%) e COFINS (7,6%) nas aquisições (para utilização ou incorporação) de infraestrutura destinadas ao seu ativo imobilizado.
<ul style="list-style-type: none"> • Máquinas • Materiais de Construção • Prestação de Serviços • Locação de máquinas

Tabela 5 - abrangência do programa de benefício fiscal Reidi.

Fonte: Elaboração Própria.

7.84. Destaca-se que os ativos beneficiados pelos regimes, não geram créditos fiscais de PIS/COFINS. Maiores detalhes sobre as premissas de dimensionamento e plantas conceituais do **PAR14** podem ser obtidos diretamente na Seção C – Engenharia do estudo.

Seção D – Operacional

7.85. Em função da nova data-base e das alterações no estudo de mercado e da engenharia fizeram-se necessários os seguintes ajustes:

7.86. Na página 6/7, na Tabela 14, alteraram-se os números dos funcionários devido às alterações na micro-demanda do terminal.

- 7.87. Na página 6/7, na Tabela 14, atualizou-se as referências dos sistemas SICRO e SINAPI para os meses 07/2021 (SICRO) e 10/2021 (SINAPI).
- 7.88. Em função da alteração dos números de funcionários, alterou-se também a alíquota ponderada dos encargos de **83,20%** para **81,88%**.
- 7.89. Na página 7, atualizou-se a tarifa da Companhia Paranaense de Energia Elétrica (COPEL) para comércios e indústrias para **R\$ 1,30584/kWh**, já incluso ICMS, PIS e COFINS.
- 7.90. Na página 7, atualizou-se também a verba para comunicação do mês janeiro para outubro, perfazendo **R\$ 195.000,00** (arredondado).
- 7.91. Na categoria “Geral e Administrativo”, a partir da página 8, atualizou-se as referências do SICRO para as categorias limpeza, segurança e veículos para o mês 07/2021.
- 7.92. Na página 8, atualizou-se também a verba para serviços terceirizados do mês janeiro para outubro, perfazendo **R\$ 162.000,00** (arredondado).
- 7.93. Na página 10, recalculou-se o valor do IPTU. O valor para o IPTU totaliza a importância anual de **R\$ 324.243,37** até o 5º ano, a partir do 6º ano, o valor do IPTU passa a ser de **R\$ 343.161,89**, com a inclusão de novos silos, aplicável para a data base do estudo de viabilidade.
- 7.94. Na página 10, em função do retrabalho no estudo, aumentou-se o valor ressarcimento EPL de **R\$ 201.989,40** para **R\$ 261.304,69**.
- 7.95. Excluiu-se o valor de adiantamento de receitas à autoridade portuária no valor de **R\$ 400 milhões** da página 10 do estudo anterior.
- 7.96. Na página 11, atualizou-se o valor das utilidades variáveis de **R\$ 0,88** para **R\$ 0,95**.
- 7.97. Na página 11, em função da atualização da Tabela Pública da Autoridade Portuária, atualizou-se o valor da Tabela III de **R\$ 1,36** para **R\$ 1,83**.
- 7.98. Por fim, foi realizada a substituição do Anexo D-1.
- 7.99. Na Seção D – Operacional são abordadas as projeções de custos e despesas do terminal ao longo do horizonte previsto do contrato.
- 7.100. Foram incluídos os seguintes indicadores operacionais:
- Consignação Média;
 - Prancha Média;
 - Taxa de Ocupação de Berço;
 - Nível de Serviço.
- 7.101. Conforme diretriz do Poder Concedente, foi excluído do cálculo do item “Seguro” a Garantia de Execução do Contrato.
- 7.102. No estudo foi considerada uma verba global no valor de **R\$ 541.847,00**, referente à elaboração e atualização do estudo, correspondente a **R\$ 261.304,69** para a Empresa de Planejamento e Logística, além de verba para realização do leilão na B3 no valor de **R\$ 280.542,31**.
- 7.103. Destaca-se que os valores do ressarcimento do estudo, da realização do leilão na B3, e a antecipação de receita tem aporte no primeiro ano de contrato.
- 7.104. A seguir é apresentada a memória de cálculo do ressarcimento à EPL pela realização do estudo.

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						
	Qtd. (1)	Participação Mensal (%) (2)	Meses (3)	Qtd.Mês (4) = (1x2x3)	Preço Unitário (R\$/Mês) (5)	Preço Total (R\$) (6)=(4x5)
D.1) Imóveis						
Escritório	1	100,00%	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 6 – Remuneração EPL pela atualização dos estudos.
 Fonte: Elaboração Própria.

Seção E – Financeiro

- 7.105. Na pagina 2, alterou-se a receita média por tonelada de **R\$ 36,86** para **R\$ 38,58**.
- 7.106. Na pagina 2, alterou-se a banda de variação de **31,21%** para **27,20%**.
- 7.107. Na pagina 3, alterou-se o valor ressarcimento EPL de **R\$ 201.989,40** para **R\$ 261.304,69**.
- 7.108. Na pagina 3, excluiu-se o valor de adiantamento de receitas à Autoridade Portuária de **R\$ 400** milhões.

- 7.109. Na página 3, alterou-se a data-base do estudo de 01/2021 para 10/2021.
- 7.110. Na página 4, atualizou-se a tabela 2 com os novos valores-chave do estudo.
- 7.111. Por fim, foi realizada a substituição do Anexo E-1

7.112. O estudo aplicou as seguintes premissas chave:

- Moeda do modelo: R\$ (Real).
- Metodologia de avaliação: fluxo de caixa descontado.
- Tipo de fluxo de caixa: operacional (desalavancado), sendo:
 - EBIT (Lucro Operacional);
 - + Depreciação/Amortização;
 - = EBITDA (Lucro Operacional antes de Depreciação/Amortização);
 - - Impostos (IR, CSLL);
 - +/- Variação de Capital de Giro;
 - - Investimentos; e
 - = Fluxo de Caixa.
- Horizonte de projeto: 35 anos.
- Dados de entrada do modelo: em termos reais (e não nominais), ou seja, não há efeitos inflacionários no modelo.
- Data-base dos dados de entrada: outubro/2021.
- Avaliação financeira do projeto: cenário "base" (tendencial) de projeção de demanda;
- Valor de Arrendamento: calculado de forma que o Valor Presente Líquido - VPL do Projeto seja igual a zero;
- Divisão dos Valores de Arrendamento: 50% fixo e 50% variável, em conformidade com a premissa adotada no Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal.

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

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

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

Tabela 7– Premissas de cálculo do WACC.
Fonte: MF, Nota Conjunta SEI nº 2/2018/STN/SEPRAC/SEFEL-MF.

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

7.116. Nesses termos, a taxa de desconto adotada no presente estudo da área **PAR14** é **9,38% ao ano**.

Seção F – Ambiental

7.117. A Seção F – Ambiental foi construída a partir da análise documental fornecida pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), e pela Centro Sul Serviços Marítimos S/A, bem como, do arcabouço legal relacionado ao meio ambiente vigente. Em suma, as atividades realizadas na elaboração da presente seção foram:

- Avaliação das informações obtidas;
- Atualização das informações relevantes;
- Utilização de ferramentas de geoprocessamento para apoio às análises realizadas;

- Exclusão de informações julgadas não relevantes;
- Inclusão de informações julgadas relevantes; e
- Formatação de acordo com os demais documentos que compõem o estudo. Foram utilizados também para a elaboração da Seção F os seguintes documentos

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

- Legislação ambiental vigente a nível federal e estadual;
- Normas e documentos referentes ao licenciamento ambiental do Instituto Ambiental do Paraná;
- Informações ambientais relevantes e avaliação prévia de imagem de satélite recentes para verificação de possíveis conflitos com atividades ou ocupação no entorno;
- Avaliação temporal da área por meio de imagem de satélite;

7.119. A equipe técnica do EPL realizou visita técnica ao Porto de Paranaguá nos dias 02 a 05/02/2021, onde foram feitas avaliações das estruturas existentes e das características ambientais da área, que irá se tornar uma área em com a denominada **PAR14**, bem como a obtenção de documentos e realização de reuniões com diversos setores e atores do Porto.

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

Potenciais Passivos Ambientais:

7.121. Para o diagnóstico preliminar de passivos ambientais, foram consideradas as entrevistas junto à APPA, análise documental, características/localização e vistoria *in loco*. Assim, considerando análises das informações citadas, não se constatou a existência de contaminação na área do **PAR14**, nem outros tipos de passivos ou restrições ambientais.

Planejamento para o Licenciamento Ambiental:

7.122. O Terminal será composto por três áreas, sendo duas brownfield, em operação, área atualmente arrendada pela Centro Sul S/A, e outra greenfield, com alguns restos construtivos, totalizando 49.841 m². Está prevista a unificação das duas áreas e a realização de obras de melhoria e expansão das atividades realizadas bem como a execução de parte do píer em “T” considerando as estruturas metálicas, equipamentos eletromecânicos, instalações elétricas e automação e a obras de conexão do futuro Moengão com o **PAR14**.

7.123. Analisando-se a situação do licenciamento ambiental, observa-se que o futuro **PAR14** está na área da Centro Sul que possui a LO nº 209126-R1, válida até 07/11/2026, em nome da empresa Centro Sul Serviços Marítimos S/A para a atividade de “Armazenamento e atividades auxiliares dos transportes; Armazenamento de grãos sólidos (Grãos e Farelos)” e em área pública inclusa na LO nº 1173/2013 IBAMA, que licencia todo o Porto Organizado de Paranaguá e parte do terminal em área atualmente arrendada por particular, licenciada através da LO nº 209126-R1 IAT.

7.124. Mesmo que atualmente o licenciamento esteja vinculada ao licenciamento federal, adota-se como premissa que o IAT/PR deverá assumir à frente do processo de licenciamento das atividades de expansão da área, devendo ser consultado quanto aos estudos necessários para prosseguimento do processo de licenciamento, sendo que para dar continuidade a operação das estruturas, a licença ambiental vigente da área, deverá ser mantidas pela APPA até os trâmites para obtenção das licenças necessárias junto ao IAT/PR, pelo futuro arrendatário, para operação ao mesmo tempo que serão solicitadas novas licenças ambientais para as obras de instalação de novas estruturas.

7.125. Na área arrendada pelo Centro Sul S/A, para dar continuidade na Operação do terminal ainda no primeiro ano do arrendamento, a licença ambiental vigente deverá ser transferida para o futuro arrendatário. O requerimento da transferência do processo de licenciamento ambiental deve ser feito pelo futuro arrendatário ao órgão ambiental.

7.126. Na fase de LP deverá ocorrer à atualização dos estudos, programas e planos existentes e a elaboração de um Relatório Ambiental Prévio (RAP), a fim de subsidiar a execução das obras. Para a obtenção da LI deverá se apresentar do Plano de Controle Ambiental (PCA), contendo os programas a serem executados pelo Terminal durante sua operação. Durante a realização das obras deverão ser executadas as medidas de controle ambiental definidas no PCA. Para a obtenção da nova LO deverá ser necessária à apresentação do relatório de atendimento das condicionantes de LI. Durante a operação do empreendimento deverão ser executados os programas ambientais previstos no PCA.

Programas Ambientais

7.127. A partir da identificação dos principais impactos ambientais negativos que podem decorrer da execução das atividades no futuro **PAR14**, nas fases de implantação e operação, foram propostos programas ambientais, extraídos de licenças ambientais emitidas pela IAP/PR e IBAMA, para empreendimentos com essas características, além de análise documental obtida junto à autoridade portuária. A partir desse diagnóstico, foram atualizados os programas aplicáveis ao terminal, naquilo que coube.

7.128. Destaca-se que a maioria dos programas ambientais indicados no estudo já estão sendo executados na atual operação do futuro terminal **PAR14**, de modo que esses programas deverão ser unificados.

Precificação dos Custos Ambientais para Licenciamento do Terminal

7.129. O cálculo dos custos socioambientais associados à implantação e operação dos terminais tomou por base as seguintes premissas:

- Os custos de atividades permanentes, como monitoramentos e controles ambientais, foram calculados para todo o período do contrato de arrendamento;
- Todos os custos relativos aos estudos e programas ambientais estão referenciados em tabela de contratação de consultoria do DNIT, à data base janeiro/2021;
- Os custos relativos ao "licenciamento ambiental" compreendem os custos da elaboração dos estudos ambientais compatíveis com a escala do empreendimento, taxas de análise e licenciamento – abrangendo a obtenção das licenças prévia, de instalação, operação e suas renovações ao longo de todo o período do arrendamento;
- As licenças requeridas e respectivos estudos ambientais são aqueles indicados no capítulo relativo ao licenciamento ambiental.

Taxas de Licenciamento e Análise

7.130. As taxas de licenciamento foram calculadas com base nos valores estabelecidos pelo Anexo I da Lei Estadual nº 10.233/1992. Segundo o mesmo considerou-se o **PAR14** como classe de grande porte. Os valores para as taxas de licenciamento são para a LP, LI e LO, respectivamente, de R\$ 2.109,60, R\$ 4.734,88 e R\$ 2.812,80.

7.131. Para o cálculo da análise do licenciamento ambiental usou-se como base no Anexo I da Lei Estadual nº 10.233/1992. Conforme recomendação do IAT o custo da análise é referente à emissão das LI e LO conforme tabela a seguir. Ressalta-se que não existe taxa de análise para a etapa de LP.

LICENÇA AMBIENTAL:		Licença de Instalação	
Parâmetros de Cálculo:			Valor
Número de Técnicos Envolvidos		A	2,00
Número de horas/homem necessárias para a análise		B	40
Valor em UPF/PR de parte do custo da hora/homem dos técnicos convocados para análise, estipulado em 0,03 UPF/PR		C	0,03
Valor das despesas com viagens, estipulado em 5 UPF/PR		D	5,00
Número de viagens necessárias		E	2,00
UPF/PR		UPF/PR	117,20
Valor da Análise em UFIRCE = { [(D * FCQ * P1) + (NT * THT * FCHT)] * P2 }			22,40
			R\$ 2.625,28

Tabela 8 - Valores de análise para Licença de Instalação.
Fonte: Elaboração Própria, dados da Lei Estadual nº 10.233/1992.

LICENÇA AMBIENTAL:		Licença de Operação	
Parâmetros de Cálculo:			Valor
Número de Técnicos Envolvidos		A	2,00
Número de horas/homem necessárias para a análise		B	40
Valor em UPF/PR de parte do custo da hora/homem dos técnicos convocados para análise, estipulado em 0,03 UPF/PR		C	0,03
Valor das despesas com viagens, estipulado em 5 UPF/PR		D	5,00
Número de viagens necessárias		E	2,00
UPF/PR		UPF/PR	117,20
Valor da Análise em UFIRCE = { [(D * FCQ * P1) + (NT * THT * FCHT)] * P2 }			22,40
			R\$ 2.625,28
VALOR DA ANÁLISE TOTAL DO LICENCIAMENTO EM UPF/PR (LP+LI+LO)			44,80
			R\$ 5.250,56

Tabela 9 - Valores de análise para Licença de Instalação.
Fonte: Elaboração Própria, dados da Lei Estadual nº 10.233/1992.

7.132. Foi considerado que as Licenças de Operação serão renovadas e emitidas com validade de 5 anos, devendo ser renovadas com essa frequência ao longo de todo o período do arrendamento.

Estudos Ambientais

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

7.134. Ressalta-se que os valores foram referenciados pela tabela de preços utilizada pelo DNIT para contratação de profissionais, que considera os encargos sociais, as despesas administrativas, os custos fiscais e o lucro da empresa contratada para executar o serviço, conforme tabela a seguir.

Estudos Ambientais							
RAP							
I - CUSTOS DIRETOS							
DESCRIÇÃO		QUANTIDADE			CUSTO (R\$)		
A1 - EQUIPE							
Equipe	Cód.	Unidade	Prof.	Mês	Total	UNIT.	TOTAL
Coordenador	P8044	H/MÊS	1	2	2	15.074,93	30.149,86
Profissional Sênior (Meio Biótico)	P8070	H/MÊS	1	3	3	11.927,29	35.781,87
Profissional Sênior (Meio Socioeconômico)	P8125	H/MÊS	1	3	3	6.034,94	18.104,82
Profissional Sênior (Meio Físico)	P8082	H/MÊS	1	3	3	14.383,12	43.149,36
Auxiliar de Escritório/Campo/Motorista	P8026	H/MÊS	1	3	3	1.571,39	4.714,17
SUBTOTAL ITEM A1							131.900,08
B1 - ENCARGOS TOTAIS							
Coordenador	P8044				85,47%		25.769,09
Profissional Sênior (Meio Biótico)	P8070				87,50%		31.309,14

Profissional Sênior (Meio Socioeconômico)	P8125				94,44%		17.098,19
Profissional Sênior (Meio Físico)	P8082				86,19%		37.190,43
Auxiliar de Escritório/Campo/Motorista	P8026				139,60%		6.580,98
SUBTOTAL ITEM B1							117.947,83
C1 - DESPESAS GERAIS							
Diárias Hotel		Nível	Prof.	Dias	Unidade	UNIT.	TOTAL
			3	5	dia	R\$ 177,00	R\$ 2.655,00
SUBTOTAL ITEM C1							2.655,00
TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS							252.502,91
II - CUSTOS INDIRETOS							
A2 - DESPESAS INDIRETAS							
Administração Central					10,00%		25.250,29
Despesas Financeiras					0,39%		984,76
Riscos					0,72%		1.818,02
Garantias Contratuais					0,14%		353,50
SUBTOTAL ITEM A2							28.406,58
B2 - LUCRO OPERACIONAL							
Taxa de 12,00% dos subitens (A1+...+C1)					12,00%		30.300,35
C2 - DESPESAS FISCAIS							
PIS					2,37%		5.984,32
COFINS					10,92%		27.573,32
ISSQN*					7,19%		18.154,96
SUBTOTAL ITEM C2							51.712,60
TOTAL DOS CUSTOS INDIRETOS							110.419,52
TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS							362.922,43

PCA							
I - CUSTOS DIRETOS							
DESCRIÇÃO		QUANTIDADE			CUSTO (R\$)		
A1 - EQUIPE							
Equipe	Cód.	Unidade	Prof.	Mês	Total	UNIT.	TOTAL
Coordenador	P8044	H/MÊS	1	2	2	15.074,93	30.149,86
Profissional Sênior (Meio Biótico)	P8070	H/MÊS	1	3	3	11.927,29	35.781,87
Profissional Sênior (Meio Socioeconômico)	P8125	H/MÊS	1	3	3	6.034,94	18.104,82
Profissional Sênior (Meio Físico)	P8082	H/MÊS	1	3	3	14.383,12	43.149,36
Auxiliar de Escritório/Campo/Motorista	P8026	H/MÊS	1	3	3	1.571,39	4.714,17
SUBTOTAL ITEM A1							131.900,08
B1 - ENCARGOS TOTAIS							
Coordenador	P8044					85,47%	25.769,09
Profissional Sênior (Meio Biótico)	P8070					87,50%	31.309,14
Profissional Sênior (Meio Socioeconômico)	P8125					94,44%	17.098,19
Profissional Sênior (Meio Físico)	P8082					86,19%	37.190,43
Auxiliar de Escritório/Campo/Motorista	P8026					139,60%	6.580,98
SUBTOTAL ITEM B1							117.947,83
C1 - DESPESAS GERAIS							
Diárias Hotel		Nível	Prof.	Dias	Unid	UNIT.	TOTAL
			3	5	dia	R\$ 177,00	R\$ 2.655,00
SUBTOTAL ITEM C1							2.655,00
TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS							252.502,91
II - CUSTOS INDIRETOS							
A2 - DESPESAS INDIRETAS							
Administração Central						10,00%	25.250,29
Despesas Financeiras						0,39%	984,76
Riscos						0,72%	1.818,02
Garantias Contratuais						0,14%	353,50
SUBTOTAL ITEM A2							28.406,58
B2 - LUCRO OPERACIONAL							
Taxa de 12,00% dos subitens (A1+...+C1)						12,00%	30.300,35
C2 - DESPESAS FISCAIS							
PIS						2,37%	5.984,32
COFINS						10,92%	27.573,32
ISSQN*						7,19%	18.154,96
SUBTOTAL ITEM C2							51.712,60
TOTAL DOS CUSTOS INDIRETOS							110.419,52
TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS							362.922,43

Tabela 10 - Estimativa de custos com elaboração de estudos socioambientais

Fonte: Elaboração Própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT. Data-base: outubro/2021

Programas Ambientais

7.135. Para a definição dos programas ambientais necessários a implantação e operação de terminais portuários adotam-se como referências os programas de controle e mitigação de impactos

exigidos em Licenças de Instalação e em Licenças de Operação emitidas pelo IAT/PR, para empreendimentos com essas características, assim como em condicionantes de licenças emitidas por órgãos ambientais estaduais para terminais portuários, conforme experiência adquirida na atualização de outros EVTEAs no âmbito do Programa de Arrendamentos – PAP.

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

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

7.137. A seguir são apresentadas estimativas de custos para os principais programas ambientais previstos para a área de arrendamento **PAR14** para cada fase do empreendimento.

FASE DE INSTALAÇÃO

7.138. Foi prevista a contratação de um Estudo de Avaliação Ambiental Prévia, para avaliação de passivos ambientais existentes na área, com a contratação de empresa que prestará serviços terceirizados por meio de profissionais qualificados, conforme tabela de contratação do DNIT, com duração de um mês.

Avaliação Ambiental Prévia						
Item	Discriminação	Código Categoria	Unid.	Quant. Total	Custo Unitário (R\$)	Custo Total (R\$)
1.	CUSTOS DIRETOS					
1.1	MÃO-DE-OBRA					
	Coordenador ambiental	P8044	Hxmês	1	R\$ 27.960,16	R\$ 27.960,16
	Técnico ambiental	P8143	Hxmês	1	R\$ 5.293,49	R\$ 5.293,49
	Total Mão-de-Obra (1.1)					R\$ 33.253,65
	TOTAL CUSTO DIRETO					R\$ 33.253,65
2.	CUSTOS INDIRETOS					
2.1	DESPESAS INDIRETAS					
	Administração Central				10,00%	R\$ 3.325,37
	Despesas Financeiras				0,39%	R\$ 129,69
	Riscos				0,72%	R\$ 239,43
	Garantias Contratuais				0,14%	R\$ 46,56
	SUBTOTAL ITEM 2.1					R\$ 3.741,04
2.2	LUCRO OPERACIONAL					
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos				12,00%	R\$ 3.990,44
	SUBTOTAL ITEM 2.2					R\$ 3.990,44
2.3	DESPESAS FISCAIS					
	PIS				2,37%	R\$ 788,11
	COFINS				10,92%	R\$ 3.631,30
	ISSQN*				7,19%	R\$ 2.390,94
	SUBTOTAL ITEM 2.3					R\$ 6.810,35
	TOTAL CUSTO INDIRETO					R\$ 14.541,82
	TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS					R\$ 47.795,47

Tabela 11- Estudo Avaliação Ambiental Prévia – Data-base: outubro/2021.

Fonte: Elaboração própria.

7.139. Na composição do custo da Avaliação Ambiental Prévia foram considerados os encargos sociais, despesas administrativas, lucro operacional e despesas fiscais, conforme Resolução DNIT nº 11, de 21 de agosto de 2020, atualizada em outubro de 2021.

7.140. Os Programas ambientais previstos para a fase de implantação com seus respectivos custos anuais e periodicidades de execução estão listados na Tabela a seguir.

Fase de Instalação	Custo (R\$)	Periodicidade
Programa de Gestão Ambiental e Controle Ambiental das Obras	R\$ 200.935,69	1º ao 3º ano - Semestral
Subprograma de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos	R\$ 40.187,14	1º ao 3º ano - Semestral
Subprograma de Gerenciamento de Efluentes Líquidos	R\$ 40.187,14	1º ao 3º ano - Semestral
Subprograma de Monitoramento da Qualidade do Ar	R\$ 40.187,14	1º ao 3º ano - Semestral
Subprograma de Controle e Monitoramento de Ruídos	R\$ 40.187,14	1º ao 3º ano - Semestral
Subprograma de Educação Ambiental e Comunicação Social	R\$ 40.187,14	1º ao 5º ano - Semestral

Tabela 12- Custos com programas ambientais na fase de implantação da área **PAR14**.

Fonte: Elaboração própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT. Data-base: outubro/2021.

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

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

Monitoramentos						
Item	Discriminação	Código Categoria	Unid.	Quant. Total	Custo Unitário (R\$)	Custo Total (R\$)
1.	CUSTOS DIRETOS					
1.1	MÃO-DE-OBRA					
	Coordenador ambiental	P8044	Hxmês	1	R\$ 27.960,16	R\$ 27.960,16
Total Mão-de-Obra (1.1)						R\$ 27.960,16
TOTAL CUSTO DIRETO						R\$ 27.960,16
2.	CUSTOS INDIRETOS					
2.1	DESPESAS INDIRETAS					
	Administração Central				10,00%	R\$ 2.796,02
	Despesas Financeiras				0,39%	R\$ 109,04
	Riscos				0,72%	R\$ 201,31
	Garantias Contratuais				0,14%	R\$ 39,14
	SUBTOTAL ITEM 2.1					R\$ 3.145,52
2.2	LUCRO OPERACIONAL					
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos				12,00%	R\$ 3.355,22
	SUBTOTAL ITEM 2.2					R\$ 3.355,22
2.3	DESPESAS FISCAIS					
	PIS				2,37%	R\$ 662,66
	COFINS				10,92%	R\$ 3.053,25
	ISSQN*				7,19%	R\$ 2.010,34
	SUBTOTAL ITEM 2.3					R\$ 5.726,24
TOTAL CUSTO INDIRETO						R\$ 12.226,98
TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS						R\$ 40.187,14

Tabela 13 - Monitoramento da fase de implantação dos programas – Data-base: outubro/2021.

Fonte: Elaboração própria.

FASE DE OPERAÇÃO

7.143. Os Programas ambientais previstos para a fase de operação com seus respectivos custos anual e periodicidades de execução estão listados na Tabela a seguir.

Fase de Operação	Custo (R\$)	Periodicidade
Gestão Ambiental		Equipe própria
Implantação SGA - ano 1	R\$ 163.884,73	EBP 1º ano
Implantação SGA - ano 2	R\$ 81.942,37	EBP 2º ano
Programa de Gestão e Controle Ambiental	R\$ 120.561,41	Semestral
Subprograma de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos	<i>Equipe própria</i>	Semestral
Subprograma de Educação Ambiental e Comunicação Social	<i>Equipe própria</i>	Semestral
Subprograma de Gerenciamento de Efluentes Líquidos	R\$ 40.187,14	Semestral
Subprograma de Controle e Monitoramento de Ruídos	R\$ 40.187,14	Semestral
Subprograma de Monitoramento da Qualidade do Ar	R\$ 40.187,14	Semestral
Programa de Controle de Pragas e Vetores	R\$ 18.319,75	37,58
Dimensão (hectare)	4,98	Área do terminal em hectares
Programa de Emergência Individual (PEI)	R\$ 36.049,44	5 anos
Programa de Gerenciamento de Risco / Plano de Ação de Emergência (PGR/PAE)	R\$ 54.074,16	
Elaboração	R\$ 36.049,44	3 anos
Capacitação	R\$ 18.024,72	Anual
Auditoria CONAMA 306/02	R\$ 40.187,14	A partir do 2º ano do SGA e a cada 2 anos
Auditoria ISO 14001	R\$ 40.187,14	A partir do 2º ano do SGA e a cada 3 anos
Auditoria OHASS 18001	R\$ 40.187,14	A partir do 2º ano do SGA e a cada 3 anos

Tabela 14- Custos com programas ambientais na fase de operação da área PAR14 – Data-base: outubro/2021.

Fonte: Elaboração própria.

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

7.145. Controle de pragas urbanas: a definição do custo tomou por base a memória de cálculo do PAP e verificado por pesquisa de preços praticados no mercado.

7.146. O Controle de Pragas é composto por:

- Custo para o controle de pragas que inclui a instalação de iscas e manutenção, com preço mensal de R\$ 1.500,00 e iscas no valor de R\$ 37,58, para cada hectare.
- O custo total por área/ano é de R\$ 18.319,75.

7.147. Abaixo segue a planilha detalhando a composição dos custos dos demais programas de monitoramento e gerenciamento do PGCA. O valor de contratação do serviço de monitoramento considerou o salário de consultoria DNIT na categoria Coordenador, incluídos os encargos sociais, despesas administrativas, fiscais e o lucro da empresa contratada:

Monitoramentos						
Item	Discriminação	Código Categoria	Unid.	Quant. Total	Custo Unitário (R\$)	Custo Total (R\$)
1.	CUSTOS DIRETOS					
1.1	MÃO-DE-OBRA					
	Coordenador ambiental	P8044	Hxmês	1	R\$ 27.960,16	R\$ 27.960,16
Total Mão-de-Obra (1.1)						R\$ 27.960,16
TOTAL CUSTO DIRETO						
2.	CUSTOS INDIRETOS					
2.1	DESPESAS INDIRETAS					
	Administração Central				10,00%	R\$ 2.796,02
	Despesas Financeiras				0,39%	R\$ 109,04
	Riscos				0,72%	R\$ 201,31
	Garantias Contratuais				0,14%	R\$ 39,14
SUBTOTAL ITEM 2.1						R\$ 3.145,52
2.2	LUCRO OPERACIONAL					
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos				12,00%	R\$ 3.355,22
SUBTOTAL ITEM 2.2						R\$ 3.355,22
2.3	DESPESAS FISCAIS					
	PIS				2,37%	R\$ 662,66
	COFINS				10,92%	R\$ 3.053,25
	ISSQN*				7,19%	R\$ 2.010,34
SUBTOTAL ITEM 2.3						R\$ 5.726,24
TOTAL CUSTO INDIRETO						R\$ 12.226,98
TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS						R\$ 40.187,14

Tabela 15- Custos por Programa do PGCA. Data-base: outubro/2021.
Fonte: Elaboração própria.

7.148. Para cada uma das ações demonstradas acima foram consideradas duas campanhas de monitoramento por ano que demandará a contratação de profissional especializado responsável pela coleta, análise e elaboração de relatório. O prazo estimado é de um mês de trabalho para cada campanha, por meio período, para a execução completa do serviço, o que equivale à contratação do profissional por um mês de trabalho em período de 20 horas semanais para cada monitoramento executado.

Programa de Gerenciamento de Riscos

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

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

7.151. Para a composição do valor do Programa de Gerenciamento de Riscos, incluído o Plano de Ação de Emergência, foi considerada a contratação de um profissional especializado no tema, que atuará por um período de um mês para a elaboração dos referidos programas e planos, tendo como parâmetro os preços de consultoria constantes da tabela DNIT de janeiro de 2020, profissional engenheiro ambiental sênior (P8059), neste caso, R\$ 25.081,36. O PGR deverá ser renovado a cada 3 anos, portanto, o custo previsto para a contratação deste profissional se repetirá por igual período de tempo.

Programa de Gerenciamento de Riscos - Elaboração						
Item	Discriminação	Código Categoria	Unid.	Quant. Total	Custo Unitário (R\$)	Custo Total (R\$)
1.	CUSTOS DIRETOS					
1.1	MÃO-DE-OBRA					
	Engenheiro ambiental sênior	P8059	Hxmês	1	R\$ 25.081,36	R\$ 25.081,36
Total Mão-de-Obra (1.1)						R\$ 25.081,36
TOTAL CUSTO DIRETO						
2.	CUSTOS INDIRETOS					
2.1	DESPESAS INDIRETAS					
	Administração Central				10,00%	R\$ 2.508,14
	Despesas Financeiras				0,39%	R\$ 97,82
	Riscos				0,72%	R\$ 180,59
	Garantias Contratuais				0,14%	R\$ 35,11
SUBTOTAL ITEM 2.1						R\$ 2.821,65
2.2	LUCRO OPERACIONAL					
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos				12,00%	R\$ 3.009,76
SUBTOTAL ITEM 2.2						R\$ 3.009,76
2.3	DESPESAS FISCAIS					
	PIS				2,37%	R\$ 594,43
	COFINS				10,92%	R\$ 2.738,88
	ISSQN*				7,19%	R\$ 1.803,35
SUBTOTAL ITEM 2.3						R\$ 5.136,66
TOTAL CUSTO INDIRETO						R\$ 10.968,08
TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS						R\$ 36.049,44

Tabela 16- Custo com a elaboração do PGR. Data-base: outubro/2021.
Fonte: Elaboração própria

7.152. Também foi considerada na composição do valor, a capacitação anual dos funcionários do terminal para procedimentos relacionados à segurança operacional. Para tanto, foi orçada a

contratação de um profissional engenheiro ambiental sênior (P8059) para o planejamento e respectivo treinamento e considerado um serviço de meio período durante um mês, pautado em preços da tabela DNIT de outubro de 2021, ou seja, R\$ 12.540,68.

Programa de Gerenciamento de Riscos - Capacitação						
Item	Discriminação	Código Categoria	Unid.	Quant. Total	Custo Unitário (R\$)	Custo Total (R\$)
1.	CUSTOS DIRETOS					
1.1	MÃO-DE-OBRA					
	Engenheiro ambiental sênior	P8059	Hxmês	0,5	R\$ 25.081,36	R\$ 12.540,68
Total Mão-de-Obra (1.1)						R\$ 12.540,68
TOTAL CUSTO DIRETO						R\$ 12.540,68
2.	CUSTOS INDIRETOS					
2.1	DESPESAS INDIRETAS					
	Administração Central				10,00%	R\$ 1.254,07
	Despesas Financeiras				0,39%	R\$ 48,91
	Riscos				0,72%	R\$ 90,29
	Garantias Contratuais				0,14%	R\$ 17,56
SUBTOTAL ITEM 2.1						R\$ 1.410,83
2.2	LUCRO OPERACIONAL					
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos				12,00%	R\$ 1.504,88
SUBTOTAL ITEM 2.2						R\$ 1.504,88
2.3	DESPESAS FISCAIS					
	PIS				2,37%	R\$ 297,21
	COFINS				10,92%	R\$ 1.369,44
	ISSQN*				7,19%	R\$ 901,67
SUBTOTAL ITEM 2.3						R\$ 2.568,33
TOTAL CUSTO INDIRETO						R\$ 5.484,04
TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS						R\$ 18.024,72

Tabela 17- Custo com capacitação no PGR. Data-base: outubro/2021.
Fonte: Elaboração própria.

7.153. Para a elaboração do Plano de Emergência Individual (PEI), seguindo a Resolução do CONAMA nº 398/2008, em seu anexo IV, que trata de procedimentos em caso de acidente com óleo em determinados tipos de instalações portuárias, foi considerada a contratação de um profissional engenheiro ambiental sênior (P8059), que atuará por um período de um mês para a elaboração do referido programa, tendo como parâmetro os preços de consultoria constantes da tabela DNIT de outubro de 2021, neste caso, R\$ 25.081,36. O PEI deverá ser renovado a cada 5 anos, portanto, o custo previsto para a contratação deste profissional se repetirá por igual período de tempo.

Plano de Emergência Individual						
Item	Discriminação	Código Categoria	Unid.	Quant. Total	Custo Unitário (R\$)	Custo Total (R\$)
1.	CUSTOS DIRETOS					
1.1	MÃO-DE-OBRA					
	Engenheiro ambiental sênior	P8059	Hxmês	1	R\$ 25.081,36	R\$ 25.081,36
Total Mão-de-Obra (1.1)						R\$ 25.081,36
TOTAL CUSTO DIRETO						R\$ 25.081,36
2.	CUSTOS INDIRETOS					
2.1	DESPESAS INDIRETAS					
	Administração Central				10,00%	R\$ 2.508,14
	Despesas Financeiras				0,39%	R\$ 97,82
	Riscos				0,72%	R\$ 180,59
	Garantias Contratuais				0,14%	R\$ 35,11
SUBTOTAL ITEM 2.1						R\$ 2.821,65
2.2	LUCRO OPERACIONAL					
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos				12,00%	R\$ 3.009,76
SUBTOTAL ITEM 2.2						R\$ 3.009,76
2.3	DESPESAS FISCAIS					
	PIS				2,37%	R\$ 594,43
	COFINS				10,92%	R\$ 2.738,88
	ISSQN*				7,19%	R\$ 1.803,35
SUBTOTAL ITEM 2.3						R\$ 5.136,66
TOTAL CUSTO INDIRETO						R\$ 10.968,08
TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS						R\$ 36.049,44

Tabela 18-Custo com a elaboração do PEI. Data-base: outubro/2021.
Fonte: Elaboração própria.

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

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

Auditorias						
Item	Discriminação	Código Categoria	Unid.	Quant. Total	Custo Unitário (R\$)	Custo Total (R\$)
1.	CUSTOS DIRETOS					
1.1	MÃO-DE-OBRA					
	Coordenador ambiental	P8044	Hxmês	1	R\$ 27.960,16	R\$ 27.960,16
Total Mão-de-Obra (1.1)						R\$ 27.960,16
TOTAL CUSTO DIRETO						R\$ 27.960,16

2.	CUSTOS INDIRETOS				
2.1	DESPESAS INDIRETAS				
	Administração Central		10,00%	R\$	2.796,02
	Despesas Financeiras		0,39%	R\$	109,04
	Riscos		0,72%	R\$	201,31
	Garantias Contratuais		0,14%	R\$	39,14
	SUBTOTAL ITEM 2.1				R\$ 3.145,52
2.2	LUCRO OPERACIONAL				
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos		12,00%	R\$	3.355,22
	SUBTOTAL ITEM 2.2				R\$ 3.355,22
2.3	DESPESAS FISCAIS				
	PIS		2,37%	R\$	662,66
	COFINS		10,92%	R\$	3.053,25
	ISSQN*		7,19%	R\$	2.010,34
	SUBTOTAL ITEM 2.3				R\$ 5.726,24
	TOTAL CUSTO INDIRETO				R\$ 12.226,98
	TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS				R\$ 40.187,14

Tabela 19-Custo por Auditoria. Data-base: outubro/2021 (DNIT).

Fonte: Elaboração própria

7.156. O PAM (Plano de Auxílio Mútuo) tem por objetivo assegurar e viabilizar a efetiva observância das normas pertinentes, o aprimoramento técnico, a troca de informações e do conhecimento integrado dos riscos potenciais de cada empresa e coletivos, definindo ações rápidas, eficientes e coordenadas. Trata-se de organização civil, com o envolvimento da iniciativa privada, com permanente cooperação do Corpo de Bombeiros do Estado, sem fins lucrativos e sem custos adicionais, que atua sem prazo determinado, sendo vedada a prestação de serviços a terceiros, bem como o exercício de qualquer atividade não vinculada ao cumprimento dos seus objetivos de proteção da vida humana, da preservação do patrimônio e do meio ambiente.

8. LEVANTAMENTO JURÍDICO

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

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

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

8.3. Para a realização desses levantamentos, foi realizada análise dos instrumentos contratuais pertinentes bem como foram solicitadas informações à administração portuária, à SNPTA/MINFRA e ao órgão de assessoramento jurídico junto à ANTAQ, especialmente no que diz respeito à existência de ações judiciais, administrativas ou procedimentos extrajudiciais envolvendo a área ou a sua titular atual.

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

Histórico contratual

8.5. A área **PAR14** está situada em local correspondente ao **Silo Público Vertical** ("Silão" ou Área 13), uma parte da **Área 11**, conforme denominado no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Paranaguá, e ao arrendamento explorado pela arrendatária **Centro Sul Serviços Marítimos LTDA.**, mediante o Contrato nº 87/025/00, de 05/03/87.

8.6. A partir dessas áreas, foi estabelecido novo traçado para a área PAR14, conforme estabelecido na Seção C – Engenharia.

8.7. O Silo Público Vertical é utilizado atualmente por operadores mediante pagamento de tarifa à Administração do Porto. A Área 11 é *greenfield*, sem estruturas de operação instaladas, e encontra-se atualmente desocupada. Desse modo, com exceção da área ocupada pela Centro Sul, as áreas em questão não são regidas por contratos de arrendamento portuário.

8.8. A identificação das referidas áreas, conforme o PDZ do Porto, estão indicadas nas figuras a seguir.



Figura 1 - Silo Público Vertical ("Silão" ou Área 13)
Fonte: PDZ do Porto de Paranaguá (2018)

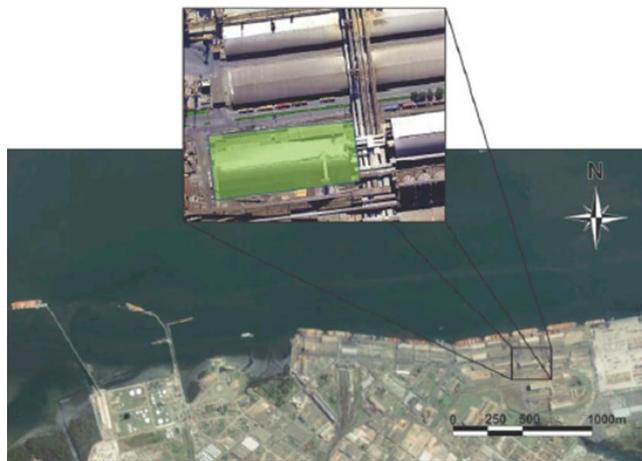


Figura 2 - Área 11
Fonte: PDZ do Porto de Paranaguá (2018)

8.9. A seguir, apresenta-se detalhamento do histórico contratual da arrendatária Centro Sul.

Centro Sul Serviços Marítimos LTDA

8.10. Conforme o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto, o traçado da área ocupada pela empresa Centro Sul Serviços Marítimos LTDA., bem como suas características gerais, estão indicadas na figura a seguir



Descrição da Área Arrendada	
Número do Contrato:	066/2012 (Contrato Emergencial)
Localização:	25°30'14,39"S e 48°30'30,66"W
Início do Arrendamento:	03/09/2012
Prazo:	180 dias
Término do Contrato:	03/03/2013
Área:	20.025,67m²
Valor do arrendamento:	R\$ 3,61/m² (base setembro de 2012)

Figura 3- Características da área ocupada pela Centro Sul
Fonte: PDZ do Porto de Paranaguá (2018)

8.11. A relação contratual teve origem no Contrato nº 87/025/00, de 05/03/1987, celebrado entre a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), Empresa de Portos do Brasil S.A. (Portrobrás) e a Mundial de Serviços Marítimos LTDA., tendo como objeto o arrendamento de terreno de 10.708,60 m², para a construção de um armazém graneleiro com capacidade de 60.000 toneladas estáticas, destinado ao armazenamento, movimentação e escoamento de grãos, pelo prazo de 5 (cinco) anos e 8 (oito) meses, prorrogável por mais 10 anos.

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

8.13. Conforme registrado a partir do 3º Termo Aditivo, o Contrato nº 87/025/00 passou a ser de titularidade da Centro-Sul Serviços Marítimos LTDA.

8.14. A última alteração de prazo contratual ocorreu mediante o 6º Termo Aditivo, que prorrogou a vigência do contrato por até 36 meses, a partir de 10/03/03. Em 08/03/2012 a operação passou a ser regida mediante Contrato de Arrendamento em Caráter Emergencial, para a manutenção da exploração do terminal em caráter emergencial. Em 03/09/2012, foi celebrado o Contrato de Arrendamento em Caráter Emergencial nº 066/2012.

8.15. Atualmente, o contrato encontra-se vigente mediante liminar judicial concedida no âmbito do Processo nº 15597-04.2015.4.01.3400, da 13ª Vara Federal/DF, que estabeleceu a manutenção dos efeitos do contrato até que seja concluída licitação da área ocupada pela arrendatária.

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

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
Contrato nº 87/025/00	05/03/1987	APPA, Portobrás e Mundial de Serviços Marítimos LTDA	Arrendamento de terreno de 10.708,60 m ² , para a construção de um armazém graneleiro com capacidade de 60.000 toneladas estáticas, destinado ao armazenamento, movimentação e escoamento de grãos. Vigência: 5 anos e 8 meses, até 18/12/1992 (Cláusula 3ª). Reversibilidade dos bens: “CLÁUSULA DÉCIMA-QUINTA – BENFEITORIAS Decorrido o prazo do arrendamento estabelecido na Cláusula Terceira do presente Contrato, os bens introduzidos pela MUNDIAL no terreno, e que se encontrarem integralmente depreciados, serão automaticamente incorporados ao patrimônio da APPA, sem que caiba qualquer indenização à MUNDIAL. A incorporação dos demais bens ao acervo do porto poderá ser feita mediante a adoção de uma das seguintes alternativas: a) prorrogações sucessivas do arrendamento por prazos suficientes à integralização da depreciação dos bens restantes; b) ressarcimento dos bens pela APPA, pelo valor obtido através das correções e depreciações nos termos da legislação própria; ou c) prorrogação do arrendamento associada à ressarcimento parcial dos bens, face à existência de bens com período de depreciação superior a 20 anos e a limitação imposta pelo Art. 111 do Decreto 59.832/66 para as prorrogações do arrendamento § 1º Para fins de aplicação do disposto nesta Cláusula, a MUNDIAL apresentará uma relação dos bens a serem introduzidos na área, com seus respectivos períodos de depreciação, juntamente com o projeto e orçamento [...]. Ao final das obras, será elaborado um Termo de Conclusão firmado pelas partes contratantes, em que constarão as quantidades e valores definitivos, para os fins previstos nesta Cláusula. § 2º A aplicação de qualquer das alternativas listadas no ‘caput’ desta Cláusula, dependerá do interesse das partes, ao fim do prazo de arrendamento ora celebrado. § 3º No caso de prorrogações de prazo, deverão as condições de preço sofrer revisões em função do valor residual dos bens ainda não depreciados e das instalações que, depreciadas, passaram para o patrimônio da APPA e permaneceram com a MUNDIAL, desta feita, sob a forma de novo arrendamento” (Cláusula 15ª)
1º Termo Aditivo	22/11/1988	APPA, Portobrás, Sailing de Serviços Marítimos LTDA. e Mundial de Serviços Marítimos LTDA	Transferência de titularidade da Mundial para a Sailing (Cláusula 1ª) Alteração do objeto do contrato, que passa a ser a exploração do “ <i>espaço físico necessário ao funcionamento das correitas de expedição e recepção, além da área necessária ao desvio ferroviário [...] incluindo as unidades de recepção, armazenamento e sistema de embarque (ship-loader) [...]</i> ”. (Cláusula 3ª) Alteração das obrigações de investimentos em construção no terminal. (Cláusula 2ª) Alteração do prazo de vigência do contrato, que passa a ser de 4 anos e 27 dias, com vencimento em 19/12/1992. (Cláusula 3ª) Inclusão de cláusula relativa a utilização de capacidade ociosa. (Cláusula 19ª) Inclusão de cláusula estabelecendo preferência de atracação “ <i>no terceiro e novo berço do Corredor de Exportação, designado No. 215</i> ”. (Cláusula 20ª)
2º Termo Aditivo	12/04/1989	APPA, Portobrás e Sailing de Serviços Marítimos LTDA.	Inclusão da prorrogação automática do contrato por mais 6 anos, 2 meses e 22 dias. (Cláusula 3ª, § 1º) Ampliação do prazo para a entrada em operação do armazém graneleiro e instalação do <i>ship loader</i> , conforme o projeto básico. (Cláusula 3ª, § 2º) Alteração dos valores de preço, condições de pagamento e utilização de capacidade ociosa. Inclusão de cláusula sobre reversibilidade de bens dispondo que “ <i>os bens móveis e imóveis introduzidos pela SAILING no terreno e área portuária serão automaticamente incorporados ao patrimônio da APPA, exatamente nos termos previstos na Cláusula décima Quinta do Contrato Aditado</i> ” (Cláusula 3ª)
3º Termo Aditivo	Não identificada	APPA, Portobrás e Centro-Sul Serviços Marítimos LTDA.	Alteração de regra sobre utilização de capacidade ociosa. (Cláusula 19ª) Inclusão de cláusula estabelecendo conta corrente relativa a pagamentos pela utilização por parte da APPA do shiploader do terminal. (Cláusula 22ª) Isenção temporária de pagamento de “tabela j”.
4º Termo Aditivo	18/12/1991	APPA e Centro-Sul Serviços Marítimos LTDA.	“Consolidação” de dívida da Centro-Sul junto à APPA, referente a período de maio a dezembro de 1990. Autorização para a arrendatária realizar serviços de dragagem no Berço 214, com custos abatidos das taxas portuárias.
5º Termo Aditivo	25/03/1999	APPA e Centro-Sul Serviços Marítimos LTDA.	Prorrogação do prazo de vigência contratual por mais 10 anos a partir de 11/03/99, com vencimento em 10/03/09. (Cláusula 1ª) Alteração dos valores de arrendamento. Estabelecimento de prazo de 8 anos para a depreciação dos equipamentos introduzidos pela arrendatária na área objeto do contrato de arrendamento. (Cláusula 24ª)
		APPA e	

6º Termo Aditivo	23/06/2009	Centro-Sul Serviços Marítimos LTDA.	Prorrogação do prazo de vigência do contrato por até 36 meses, a partir de 10/03/09.
Contrato de Arrendamento em Caráter Emergencial nº 011-201	08/03/2012	APPA e Centro-Sul Serviços Marítimos LTDA.	Exploração em caráter emergencial de área de 20.025,67m², para movimentação e armazenagem de granéis sólidos. (Cláusula 1ª) Prazo: 180 dias, improrrogáveis, a partir de 10/03/12.
Contrato de Arrendamento em Caráter Emergencial nº 066/2012	03/09/2012	APPA e Centro-Sul Serviços Marítimos LTDA.	Exploração em caráter emergencial de área de 20.025,67m², para movimentação e armazenagem de granéis sólidos. (Cláusula 1ª) Prazo: 180 dias, improrrogáveis, a partir de 10/09/12. Cláusula de reversibilidade: "Devolvem-se à APPA, gratuita e automaticamente, na extinção do arrendamento: obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, além de todas as instalações portuárias existentes na área arrendada, conforme ANEXOS" (Cláusula 34ª)
1º Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento em Caráter Emergencial nº 066/2012	28/09/2012	APPA e Centro-Sul Serviços Marítimos LTDA.	Alteração da menção ao processo que culminou na edição da Resolução nº 2.410/2012 – ANTAQ, passando a ser o Processo nº 50300.001721/2012-72, relativo à edição da Resolução nº 2.649/2012.
Liminar judicial (Processo nº 15597-04.2015.4.01.3400, 13ª Vara Federal/DF)	03/05/2016	-	Manutenção dos efeitos do contrato até que seja concluída licitação da área ocupada pela arrendatária.

Tabela 20 – Síntese do histórico contratual da área
Fonte: Elaboração própria

Bens do arrendamento

8.17. Tendo em vista que não há contrato de arrendamento para a exploração de duas das áreas que compõem a área PAR14, não há bens a serem revertidos à Administração do Porto em relação a essas duas áreas.

8.18. No que diz respeito à área correspondente ao Silo Público Vertical, a Autoridade Portuária apresentou relação de bens que compõem o terminal, que serão disponibilizados à futura arrendatária, conforme estabelecido na Seção C – Engenharia.

8.19. Em relação à Área 11, tendo em vista tratar-se de área *greenfield*, não há bens operacionais a serem disponibilizados à futura arrendatária.

8.20. A seguir é apresentado detalhamento dos bens do arrendamento relativos à área ocupada pela Centro Sul.

Centro Sul Serviços Marítimos LTDA.

8.21. O critério de reversibilidade dos bens do arrendamento de titularidade da Centro Sul foi originalmente estabelecido na Cláusula 15ª do Contrato nº 87/025/00, nos seguintes termos:

CLÁUSULA DÉCIMA-QUINTA – BENFEITORIAS

Decorrido o prazo do arrendamento estabelecido na Cláusula Terceira do presente Contrato, os bens introduzidos pela MUNDIAL no terreno, e que se encontrarem integralmente depreciados, serão automaticamente incorporados ao patrimônio da APPA, sem que caiba qualquer indenização à MUNDIAL. A incorporação dos demais bens ao acervo do porto poderá ser feita mediante a adoção de uma das seguintes alternativas: a) prorrogações sucessivas do arrendamento por prazos suficientes à integralização da depreciação dos bens restantes; b) ressarcimento dos bens pela APPA, pelo valor obtido através das correções e depreciações nos termos da legislação própria; ou c) prorrogação do arrendamento associada à ressarcimento parcial dos bens, face à existência de bens com período de depreciação superior a 20 anos e a limitação imposta pelo Art. 111 do Decreto 59.832/66 para as prorrogações do arrendamento

§ 1º Para fins de aplicação do disposto nesta Cláusula, a MUNDIAL apresentará uma relação dos bens a serem introduzidos na área, com seus respectivos períodos de depreciação, juntamente com o projeto e orçamento [...]. Ao final das obras, será elaborado um Termo de Conclusão firmado pelas partes contratantes, em que constarão as quantidades e valores definitivos, para os fins previstos nesta Cláusula.

§ 2º A aplicação de qualquer das alternativas listadas no 'caput' desta Cláusula, dependerá do interesse das partes, ao fim do prazo de arrendamento ora celebrado.

§ 3º No caso de prorrogações de prazo, deverão as condições de preço sofrer revisões em função do valor residual dos bens ainda não depreciados e das instalações que, depreciadas, passaram para o patrimônio da APPA e permaneceram com a MUNDIAL, desta feita, sob a forma de novo arrendamento.

8.22. Conforme o 2º Termo Aditivo, foi incluída cláusula de reversibilidade de bens dispendo que "os bens móveis e imóveis introduzidos pela SAILING no terreno e área portuária serão automaticamente incorporados ao patrimônio da APPA, exatamente nos termos previstos na Cláusula décima Quinta do Contrato Aditado" (Cláusula 3ª do 2º TA).

8.23. O Contrato de Arrendamento em Caráter Emergencial nº 066/2012 estabelece, em sua Cláusula 34ª, o segundo critério de reversibilidade:

8.24. Devolvem-se à APPA, gratuita e automaticamente, na extinção do arrendamento: obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, além de todas as instalações portuárias existentes na área arrendada, conforme ANEXOS.

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

Critério de reversibilidade no contrato original	Último critério de reversibilidade	Rol de bens reversíveis?	Investimentos não amortizados
"CLÁUSULA DÉCIMA-QUINTA – BENFEITORIAS			

<p>Decorrido o prazo do arrendamento estabelecido na Cláusula Terceira do presente Contrato, os bens introduzidos pela MUNDIAL no terreno, e que se encontrarem integralmente depreciados, serão automaticamente incorporados ao patrimônio da APPA, sem que caiba qualquer indenização à MUNDIAL. A incorporação dos demais bens ao acervo do porto poderá ser feita mediante a adoção de uma das seguintes alternativas: a) prorrogações sucessivas do arrendamento por prazos suficientes à integralização da depreciação dos bens restantes; b) ressarcimento dos bens pela APPA, pelo valor obtido através das correções e depreciações nos termos da legislação própria; ou c) prorrogação do arrendamento associada à ressarcimento parcial dos bens, face à existência de bens com período de depreciação superior a 20 anos e a limitação imposta pelo Art. 111 do Decreto 59.832/66 para as prorrogações do arrendamento</p> <p>§ 1º Para fins de aplicação do disposto nesta Cláusula, a MUNDIAL apresentará uma relação dos bens a serem introduzidos na área, com seus respectivos períodos de depreciação, juntamente com o projeto e orçamento [...]. Ao final das obras, será elaborado um Termo de Conclusão firmado pelas partes contratantes, em que constarão as quantidades e valores definitivos, para os fins previstos nesta Cláusula.</p> <p>§ 2º A aplicação de qualquer das alternativas listadas no 'caput' desta Cláusula, dependerá do interesse das partes, ao fim do prazo de arrendamento ora celebrado.</p> <p>§ 3º No caso de prorrogações de prazo, deverão as condições de preço sofrer revisões em função do valor residual dos bens ainda não depreciados e das instalações que, depreciadas, passaram para o patrimônio da APPA e permaneceram com a MUNDIAL, desta feita, sob a forma de novo arrendamento"</p>	<p>"Devolvem-se à APPA, gratuita e automaticamente, na extinção do arrendamento: obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, além de todas as instalações portuárias existentes na área arrendada, conforme ANEXOS." (Cláusula 34ª do Contrato Emergencial nº 066/2012)</p>	<p>Anexo II do Contrato Emergencial nº 066/2012. (Conforme estabelecido na Cláusula 34ª do Contrato Emergencial nº 066/2012)</p>	<p>Segundo informado pela administração do porto, não há investimentos não amortizados.</p>
--	---	--	---

Tabela 21– Bens do arrendamento
Fonte: Elaboração própria

8.26. Desse modo, conforme o critério de reversibilidade contratual estabelecido no último instrumento vigente (contrato emergencial), são reversíveis obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, além de todas as instalações portuárias existentes na área arrendada.

Processual

8.27. A seguir, são apresentadas informações acerca dos processos relevantes identificados relativos à área PAR14.

Silo Público Vertical

- **Processo nº 0009730-06.2009.8.16.0129**, no âmbito da Vara da Fazenda Pública da Comarca de Paranaguá/PR. Autores: Consórcio Tibagi-Metalin, Tibagi Engenharia e Construções LTDA. e Metalin Indústria e Comércio LTDA. Réu: APPA. Trata-se de Ação Ordinária referente à Concorrência nº 006/2004 (execução de obras e serviços de ampliação da capacidade de recebimento, armazenagem e expedição do Complexo Público do Corredor de Exportação), na qual as Autoras alegam o suposto descumprimento, pela APPA, do cronograma de pagamento, por considerar que os valores apresentados estavam em confronto com a medição da obra. A APPA rescindiu, unilateralmente, o contrato administrativo, com amparo na Lei nº 8666/93 (cumprimento irregular de cláusulas contratuais, especificações, projetos e prazos; a paralisação da obra, do serviço ou do fornecimento, sem justa causa e prévia comunicação à Administração; a subcontratação total ou parcial do seu objeto, a associação do contratado com outrem, a cessão ou transferência, total ou parcial, bem como a fusão, cisão ou incorporação, não admitidas no edital e no contrato; o desatendimento das determinações regulares da autoridade designada para acompanhar e fiscalizar a sua execução, assim como as de seus superiores). Atualmente, a ação está pendente de sentença. Aguarda-se intimação para apresentar Alegações Finais.

Conforme informado pela Administração do Porto, trata-se de demanda relacionada a descumprimento contratual da antiga "Obra Silão". Em síntese, a obra pretendida pela APPA em 2004 não foi realizada e ensejou discussão judicial por descumprimento contratual da empresa contratada para a sua realização (Consórcio Metalin/Tibagi).

Entende-se que a possibilidade de a administração do porto eventualmente vir a ser condenada a pagar indenização decorrente desse processo não possui relação com o futuro leilão do terminal. A autora nem mesmo foi arrendatária da área, logo, não faria sentido decisão no sentido de impugnar o procedimento licitatório futuro ou atribuir indenização à futura arrendatária.

Centro Sul Serviços Marítimos LTDA.

- **Processo nº 0015597-04.2015.4.01.3400**, no âmbito da 13ª Vara Federal/DF (Processo originário nº 50059917820144047000), interposta pela Centro Sul em face da APPA e ANTAQ, com vistas à manutenção dos efeitos do Contrato de Arrendamento nº 87/025/00, bem como a sua adaptação aos termos da Lei nº 8.630/1993.

Em 03/05/2016, foi proferida decisão mantendo liminar para a manutenção dos efeitos do contrato até que fosse concluída licitação da área ocupada pela arrendatária.

Em 06/06/18, foi preferida decisão deferindo impugnação da Centro sul ao valor da causa e indeferindo pedido, também da Centro Sul, de dilação probatória. Em 18/12/18, foi proferida decisão não acolhendo embargos de declaração da Centro Sul contra decisão em que o juízo havia verificado existir conteúdo indenizatório na demanda.

A Centro Sul interpôs agravo de instrumento junto ao TRF-1, obtendo liminar para o fim de deferir a produção de prova pericial de engenharia (AI no PJe1007416-70.2019.4.01.0000), pendente de julgamento pelo colegiado. Ainda, a ANTAQ interpôs Agravo Interno desta decisão monocrática.

Até este momento, o contrato de arrendamento em questão se mantém vigente por força da liminar concedida no âmbito deste processo.

Análise de riscos

8.28. Com base no levantamento dos eventuais passivos jurídicos e regulatórios da área **PAR14**, constante nos tópicos anteriores, foram analisados os riscos referentes à licitação da referida área, buscando-se identificar a existência de entraves ao procedimento licitatório futuro ou impactos ao novo arrendamento. Na tabela a seguir é apresentada análise de riscos referente à área em questão.

Perspectiva	Situação	Análise de riscos	Risco
Contratual	<p>Silo Público Vertical e Área 11</p> <p>A área PAR14 está situada em local correspondente ao Silo Público Vertical ("Silão" ou Área 13), uma parte da Área 11, conforme denominado no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Paranaguá, e ao arrendamento explorado pela arrendatária Centro Sul Serviços Marítimos LTDA., mediante o Contrato nº 87/025/00, de 05/03/87.</p> <p>A partir dessas áreas, foi estabelecido novo traçado para a área PAR14, conforme estabelecido na Seção C – Engenharia.</p> <p>O Silo Público Vertical é utilizado atualmente por operadores mediante pagamento de tarifa à Administração do Porto. A Área 11 é greenfield, sem estruturas de operação instaladas, e encontra-se atualmente desocupada. Desse modo, com exceção da área ocupada pela Centro Sul, as áreas em questão não são regidas por contratos de arrendamento portuário.</p>	<p>A área do Silo Público Vertical e a Área 11 não são regidas por contratos de arrendamento portuário. Desse modo, não foram identificados riscos à licitação decorrentes de relação contratual pretérita.</p>	Baixo
	<p>Centro Sul Serviços Marítimos LTDA.</p> <p>A relação contratual teve origem no Contrato nº 87/025/00, de 05/03/1987, celebrado entre a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), Empresa de Portos do Brasil S.A. (Portobrás) e a Mundial de Serviços Marítimos LTDA., tendo como objeto o arrendamento de terreno de 10.708,60 m², para a construção de um armazém graneleiro com capacidade de 60.000 toneladas estáticas, destinado ao armazenamento, movimentação e escoamento de grãos, pelo prazo de 5 (cinco) anos e 8 (oito) meses, prorrogável por mais 10 anos.</p> <p>Em relação a esse instrumento, foram celebrados 6 (seis) termos aditivos.</p> <p>Conforme registrado a partir do 3º Termo Aditivo, o Contrato nº 87/025/00 passou a ser de titularidade da Centro-Sul Serviços Marítimos LTDA.</p> <p>A última alteração de prazo contratual ocorreu mediante o 6º Termo Aditivo, que prorrogou a vigência do contrato por até 36 meses, a partir de 10/03/03. Em 08/03/2012 a operação passou a ser regida mediante Contrato de Arrendamento em Caráter Emergencial, para a manutenção da exploração do terminal em caráter emergencial.</p> <p>Em 03/09/2012, foi celebrado o Contrato de Arrendamento em Caráter Emergencial nº 066/2012.</p> <p>Atualmente, o contrato encontra-se vigente mediante liminar judicial concedida no âmbito do Processo nº 15597-04.2015.4.01.3400, da 13ª Vara Federal/DF, que estabeleceu a manutenção dos efeitos do contrato até que seja concluída licitação da área ocupada pela arrendatária.</p>	<p>Não foram identificados impedimentos para a futura licitação da área, tendo em vista que a relação contratual se mantinha por meio de Contrato Emergencial e, atualmente, está vigente somente por força de liminar judicial, que vigora até que seja concluída a licitação do terminal.</p>	Baixo
Patrimonial	<p>Silo Público Vertical e Área 11</p> <p>Tendo em vista que não há contrato de arrendamento para a exploração das áreas em questão, não há bens a serem revertidos à Administração do Porto.</p> <p>No que diz respeito à área correspondente ao Silo Público Vertical, a Autoridade Portuária apresentou relação de bens que compõem o terminal, que serão disponibilizados à futura arrendatária, conforme estabelecido na Seção C – Engenharia.</p> <p>Em relação à Área 11, tendo em vista tratar-se de área <i>greenfield</i>, não há bens operacionais a serem disponibilizados à futura arrendatária.</p>	<p>Não foram identificados riscos de natureza patrimonial.</p>	Baixo
	<p>Centro Sul Serviços Marítimos LTDA.</p> <p>O critério de reversibilidade dos bens do arrendamento foi originalmente estabelecido nas Cláusula 15ª do Contrato nº 87/025/00, "os bens introduzidos pela MUNDIAL no terreno, e que se encontrarem integralmente depreciados, serão automaticamente incorporados ao patrimônio da APPA, sem que caiba qualquer indenização à MUNDIAL.". Conforme o 2º Termo Aditivo, foi incluída cláusula de reversibilidade de bens dispondo que "os bens móveis e imóveis introduzidos pela SAILING no terreno e área portuária serão automaticamente incorporados ao patrimônio da APPA, exatamente nos termos previstos na Cláusula décima Quinta do Contrato Aditado" (Cláusula 3ª do 2º TA).</p>	<p>Conforme o critério de reversibilidade contratual estabelecido no último instrumento vigente (contrato emergencial), são reversíveis obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de</p>	Baixo

		dados, sistema de controle e de segurança, além de todas as instalações portuárias existentes na área arrendada.	
Processual	<p align="center">Silo Público Vertical</p> <ul style="list-style-type: none"> Processo nº 0009730-06.2009.8.16.0129, no âmbito da Vara da Fazenda Pública da Comarca de Paranaguá/PR. Autores: Consórcio Tibagi-Metalin, Tibagi Engenharia e Construções LTDA. e Metalin Indústria e Comércio LTDA. Réu: APPA. Trata-se de Ação Ordinária referente à Concorrência nº 006/2004 (execução de obras e serviços de ampliação da capacidade de recebimento, armazenagem e expedição do Complexo Público do Corredor de Exportação), na qual as Autoras alegam o suposto descumprimento, pela APPA, do cronograma de pagamento, por considerar que os valores apresentados estavam em confronto com a medição da obra. A APPA rescindiu, unilateralmente, o contrato administrativo, com amparo na Lei nº 8666/93 (cumprimento irregular de cláusulas contratuais, especificações, projetos e prazos; a paralisação da obra, do serviço ou do fornecimento, sem justa causa e prévia comunicação à Administração; a subcontratação total ou parcial do seu objeto, a associação do contratado com outrem, a cessão ou transferência, total ou parcial, bem como a fusão, cisão ou incorporação, não admitidas no edital e no contrato; o desatendimento das determinações regulares da autoridade designada para acompanhar e fiscalizar a sua execução, assim como as de seus superiores). Atualmente, a ação está pendente de sentença. Aguarda-se intimação para apresentar Alegações Finais. 	<p>Não foram identificados impedimentos para a licitação da área nem outros tipos de impactos ao estudo de viabilidade. Conforme informado pela Administração do Porto, trata-se de demanda relacionada a descumprimento contratual da antiga "Obra Silão". Em síntese, a obra pretendida pela APPA em 2004 não foi realizada, o que ensejou discussão judicial por descumprimento contratual da empresa contratada para a sua realização (Consórcio Metalin/Tibagi). Entende-se que a possibilidade de administração do porto eventualmente vir a ser condenada a pagar indenização não possui relação com o futuro leilão do terminal. A autora nem mesmo foi arrendatária da área, logo, não faria sentido decisão no sentido de impugnar o procedimento licitatório futuro ou atribuir indenização à futura arrendatária.</p>	Baixo
	<p align="center">Centro Sul Serviços Marítimos LTDA.</p> <ul style="list-style-type: none"> Processo nº 0015597-04.2015.4.01.3400, no âmbito da 13ª Vara Federal/DF (Processo originário nº 50059917820144047000), interposta pela Centro Sul em face da APPA, com vistas à manutenção dos efeitos do Contrato de Arrendamento nº 87/025/00. <p>Em 03/05/2016, foi proferida decisão mantendo liminar proferida para manutenção dos efeitos do contrato até que seja concluída licitação da área ocupada pela arrendatária. Até este momento, o contrato de arrendamento em questão se mantém vigente por força da liminar concedida no âmbito deste processo.</p>	<p>Não foram identificados impedimentos para a licitação da área nem outros tipos de impactos ao estudo de viabilidade. A decisão liminar que estabeleceu a manutenção dos efeitos do contrato somente persiste até que seja concluída a licitação da área.</p>	Baixo
RISCO	Alto	Identificação de fato passível de se constituir como entrave à futura licitação	
	Médio	Identificação de fato passível de gerar impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área	
	Baixo	Não identificação de risco à licitação nem de impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área	

Tabela 22– Análise de riscos referentes à área PAR14
Fonte: Elaboração própria.

8.29. Com base nas perspectivas contratual, processual e patrimonial, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área, que gerem obrigação de ressarcimento ou outros riscos jurídicos dessa natureza.

Sugestão de cláusulas contratuais ou editais para dar suporte à modelagem proposta

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

8.31. Desse modo, a título de sugestão, tendo em vista recomendações do Tribunal de Contas

da União em estudos anteriores bem como demais propostas de aprimoramentos, propõe-se à Agência a inclusão de cláusulas nas minutas de edital e contrato da área PAR14 relativas aos seguintes pontos:

- Definição de prazo para o poder concedente convocar a arrendatária para a celebração do contrato de arrendamento, após o cumprimento das obrigações prévias à celebração do contrato.
- Inclusão de regra segundo a qual o Poder Concedente, ao apreciar o pedido de prorrogação contratual apresentado pela arrendatária, deverá fundamentar a vantagem da prorrogação do contrato em relação à realização de nova licitação de arrendamento, além de observar os requisitos para a prorrogação previstos em lei ou regulamento.
-
- Inclusão de cláusula prevendo a solução de controvérsias mediante procedimentos de mediação e arbitragem.
-
- No intuito de não enquadrar a MME como parâmetro de desempenho, no inciso xxvii da Subcláusula 1.1.1, substituir a expressão "das Subcláusulas 7.1.2.1 e 7.1.2.2" por "da Subcláusula 7.1.2.2"
- Supressão do termo "coligadas" nos itens 11.4, 11.5 e 27.2.7 do Edital (e em outros, se couber). A proposta em questão fundamenta-se no fato de que uma empresa coligada não necessariamente possui ingerência ou poder de controle sobre as demais empresas do grupo, diferentemente do que ocorre no caso das Controladas, Controladoras e entidades sujeitas ao mesmo controle comum.

8.32. Além dos pontos elencados, propõe-se à Agência a inclusão ou alteração especificamente das seguintes cláusulas na minuta de edital da área PAR14:

CAPÍTULO IV – DA DOCUMENTAÇÃO

Subseção IV - Da Garantia de Proposta

16.1 A **Garantia de Proposta** deverá ser aportada no valor mínimo de R\$ 65.858.096,59 (sessenta e cinco milhões, oitocentos e cinquenta e oito mil e noventa e seis reais e cinquenta e nove centavos).

CAPÍTULO VI – DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO

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

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

27.2.1 Comprovante de recolhimento da remuneração à **B 3** no valor de R\$ 280.542,31 (duzentos e oitenta mil, quinhentos e quarenta e dois reais e trinta e um centavos), cujo pagamento deverá ser efetuado no prazo previsto no **Manual de Procedimentos**, [...]

27.2.3 Comprovante de pagamento à empresa encarregada da realização dos estudos que deram origem a este Edital, conforme autorizado pelo art. 21 da Lei nº 8.987/95, pela Portaria SEP/PR nº 38/2013, de acordo com orientação a ser emitida pela **ANTAQ**, no valor total de R\$ **261.304,69** (duzentos e sessenta e um mil, trezentos e quatro reais e sessenta e nove centavos) à Empresa de Planejamento Logístico S.A. – EPL.

8.33. Propõe-se, ainda, a inclusão ou alteração das seguintes cláusulas na minuta de contrato da área PAR14:

3. Prazo do Arrendamento

3.1. O Prazo de **Arrendamento** será de 35 (trinta e cinco) anos contados da **Data de Assunção**, nos termos e condições previstas neste Contrato.

7. Obrigações e Prerrogativas das Partes

7.1 Obrigações da Arrendatária

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

xxiv. Atender de forma não discriminatória terceiros interessados nos serviços de movimentação de cargas pelo terminal, considerando as disponibilidades e as condições gerais das **Atividades**, observada a regulação sobre o tema, em especial o disposto na Resolução nº 3.274-ANTAQ, de 6 de fevereiro de 2014, devendo eventual descumprimento ser comunicado à ANTAQ.

xxv. Obter, renovar e manter vigentes, durante todo o período do Contrato, todas as licenças, permissões e autorizações ambientais necessárias ao pleno exercício das **Atividades** objeto do **Arrendamento**.

xxvi. Ao término do **Contrato**, efetuar a transferência de titularidade do processo de licenciamento ambiental à administração do porto ou a quem o **Poder Concedente** determinar, devendo manter vigentes as licenças até a conclusão do processo de transferência.

xxvii. Disponibilizar à administração do Porto de Paranaguá o uso de área nos pavimentos superiores do Silo Público Vertical ("Silão"), suficiente para a instalação e operação de equipamentos de "Vessel Traffic Services" (VTS), nos termos estabelecidos pela administração do porto, durante todo o período de vigência contratual.

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

7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento, os quantitativos mínimos de movimentação anual de granéis sólidos vegetais, indicados nos quadros abaixo:

Ano do Arrendamento	Movimentação Mínima Exigida (valores em kt)
Ano 1	1.529
Ano 2	1.529
Ano 3	1.529
Ano 4	1.602
Ano 5	1.602
Ano 6	1.907
Ano 7	1.957
Ano 8	3.563
Ano 9	3.609
Ano 10	3.656
Ano 11	3.704
Ano 12	3.753
Ano 13	3.802
Ano 14	3.835
Ano 15	3.868
Ano 16	3.901
Ano 17	3.934
Ano 18	3.968
Ano 19	3.991
Ano 20	4.015
Ano 21	4.038

Ano 22	4.062
Ano 23	4.086
Ano 24	4.109
Ano 25	4.132
Ano 26	4.155
Ano 27	4.179
Ano 28	4.202
Ano 29	4.225
Ano 30	4.248
Ano 31	4.271
Ano 32	4.295
Ano 33	4.318
Ano 34	4.341
Ano 35	4.364

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

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

i. Prancha Geral Média de 956 t/h nos berços 212, 213 e 214; e de 2.384 t/h nos novos berços do Pier T. Sendo a Prancha Geral Média o volume de carga movimentada no Terminal por todo período de tempo atracado.

ii. Caberá à **Arrendatária** realizar investimentos em instalações e equipamentos necessários para atingir a capacidade operacional mínima de 6,3 milhões t/ano. Para tanto, a **Arrendatária** deverá realizar, no mínimo, os seguintes investimentos:

Investimentos na **Área do Arrendamento**:

Expansão da capacidade estática total para, no mínimo, 323 mil toneladas, até o 7º ano contratual;

Implantação de sistema operacional de movimentação de mercadoria do terminal de forma a torná-lo compatível com a capacidade nominal dos novos berços do "Pier T", de 8.000 t/h para cada berço, incluindo sistema de despoejamento, torre de transferência, elevador de canecas e balança de fluxo, até o 7º ano contratual; e

Melhorias no sistema de recepção rodoviária para atender, no mínimo, 6,4 milhões de t/ano, incluindo instalação de novas balanças e novos tombadores, até o 7º ano contratual.

b) Investimentos na **Área Comum do Porto**:

Investimentos para execução dos itens "estruturas metálicas, equipamentos eletromecânicos, instalações elétricas e automação" da 1ª Etapa do "Pier T" e execução do item "Conexão PAR14" do "Moegão", até o 5º ano contratual; e

Implantação de conexão do terminal com o sistema de recepção ferroviária do corredor Leste, denominado "Moegão", até o 7º ano contratual.

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

9.1 Valor Global Estimado do Contrato

9.1.1 O valor global estimado do Contrato de Arrendamento é de R\$ 6.585.809.659,41 (seis bilhões, quinhentos e oitenta e cinco milhões, oitocentos e nove mil, seiscentos e cinquenta e nove reais e quarenta e um centavos), correspondente ao montante estimado de receitas a serem obtidas pela Arrendatária para explorar as Atividades durante o prazo de vigência do Contrato. [...]

9.2 Condições de Pagamento

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

i. R\$ 59.356,02 (cinquenta e nove mil, trezentos e cinquenta e seis reais e dois centavos) por mês, a título de Valor do Arrendamento Fixo, pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do Arrendamento; e

ii. R\$ 0,19 (dezenove centavos) por tonelada de qualquer carga movimentada, a título de Valor do Arrendamento Variável; pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do Arrendamento, observando o disposto na Subcláusula 9.2.3.1.

15 Bens do Arrendamento

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

15.1.3 Todos os bens que vierem a ser adquiridos mediante investimentos realizados pela arrendatária nos termos da Cláusula 7.1.2.2, ii, a) deste Contrato.

15.2. Os bens decorrentes de investimentos na área comum do porto, nos termos da Cláusula 7.1.2.2, ii, b), não integram os bens do arrendamento e serão de propriedade da Administração do Porto.

21 Capital Social Mínimo

21.1 Até a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos, a **Arrendatária** constituída para a exploração do Arrendamento deverá subscrever e integralizar 100% (cem por cento) do capital social inicial mínimo, no valor de R\$ 237.562.187,05 (duzentos e trinta e sete milhões, quinhentos e sessenta e dois mil, cento e oitenta e sete reais e cinco centavos).

9. CONCLUSÃO

9.1. Após proceder a atualização do estudo sobre a área **PAR14** segundo as práticas definidas para o setor portuário nacional para exploração de áreas, entende-se que o presente estudo está apto a ser utilizado em procedimento licitatório pelo Poder Público, para o qual a presente Nota Técnica deverá ser publicada conjuntamente aos demais documentos que compõem o estudo.

À consideração superior.

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

RÔMULO CASTELO BRANCO G. DE ARAÚJO
Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

THILO ZINDEL

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

MARCELO FERREIRA NUNES

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

CONRADO FREZZA

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

LEONARDO TAKEI KAWATA

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

EDGARDO ERNESTO CABRERA CHAMBLAS

Assistente Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

LEONARDO LOPES GARCIA

Assessor Técnico da Gerência do Meio Ambiente

De acordo

FERNANDO DE CASTILHO

Gerente de Estruturação de Projetos 1

CAROLINE MAIARA DE JESUS

Gerente de Meio Ambiente, substituta



Documento assinado eletronicamente por **Fernando Corrêa dos Santos, Coordenador(a)**, em 22/12/2021, às 18:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Ferreira Nunes, Assessor Técnico IV**, em 22/12/2021, às 18:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Fernando de Castilho, Gerente**, em 22/12/2021, às 18:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Leonardo Takei Kawata, Assessor Técnico IV**, em 22/12/2021, às 18:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **4969465** e o código CRC **A9284E21**.



Referência: Processo nº 50840.101113/2021-41



SEI nº 4969465

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