

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

Protocolo: 18.486.790-7

Nota Técnica nº 004/2022/GARR/APPA

Assunto: Descrição das informações relativas à abertura da licitação de área situada no Porto de Paranaguá/PR denominada **PAR15** destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais.

1 REFERÊNCIAS

- 1.1. Nota Técnica nº 65/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL;
- 1.2. Ofício nº 11/2022/SNPTA/SNPTA, de 12 de janeiro de 2022 - Processo SEI MINFRA nº 50840.101114/2021-95.

2 INTRODUÇÃO

2.1. A área denominada **PAR15**, localizada dentro da Poligonal do Porto Organizado de Paranaguá-PR, destina-se à movimentação e armazenagem de Granéis Sólidos Vegetais, em alinhamento aos instrumentos de Planejamento – Plano Mestre e Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – vigentes, no âmbito da Portos do Paraná e do Governo Federal.

2.2. A área é caracterizada como *brownfield*, atualmente explorada mediante Contrato de Transição, instrumento precário e emergencial, até que sejam ultimados os procedimentos licitatórios da área **PAR15**.

3 OBJETIVO

3.1. A presente Nota Técnica tem por objetivo descrever as informações relativas à abertura da licitação de área situada no Porto de Paranaguá/PR, denominada **PAR15**, destinada à movimentação e armazenagem de Granéis Sólidos Vegetais, no âmbito do planejamento da Portos do Paraná e do Governo Federal.

3.2. Cumpre destacar que o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e

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

Ambiental – Evtea foi elaborado pela Empresa de Planejamento e Logística – EPL seguindo as práticas adotadas no setor portuário nacional para a exploração de áreas, estando apto a ser utilizado em procedimento licitatório.

4 DAS PREMISSAS CONSIDERADAS NA MODELAGEM DA ÁREA PAR15

4.1. As premissas neste ponto expostas serviram como diretrizes do Poder Concedente/APPA à EPL na construção da modelagem do **PAR15**. Ainda, reiteramos que se tratam de premissas iniciais na modelagem do **PAR15**, como instrumento referencial e balizador do certame licitatório, não afastando futuras adequações/correções ao estudo decorrentes de contribuições no âmbito da consulta e audiência pública.

4.2. Sendo assim, foram adotadas as seguintes **premissas** na elaboração do Evtea do **PAR15**:

- I. Prazo contratual de 35 anos;
- II. Implantação de sistema operacional de movimentação de cargas de acordo com a capacidade nominal dos novos berços do Píer T, de modo a compatibilizar as estruturas do terminal **PAR15** com as estruturas públicas do Píer T;
- III. Implantação de conexão do **PAR15** com o sistema de recepção ferroviária “Moegão”;
- IV. Investimentos relativos a construção de parte da 1ª Etapa do novo Píer T¹.

5. DAS CARACTERÍSTICAS GERAIS DO PROJETO PAR15

5.1. Neste tópico serão apontadas as características gerais do terminal a ser instalado na área **PAR15**, localizada no Porto de Paranaguá/PR, sob jurisdição dos Portos do Paraná.

5.2. O **PAR15** está localizado dentro da poligonal do Complexo Portuário de Paranaguá, com área total de **38.859 m²**, destinado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, especialmente grãos de soja, açúcar, milho e farelo de soja.

5.3. A área de arrendamento **PAR15** também possui bens não operacionais,

¹ Outra parte da implantação da 1ª Etapa do novo Píer T está previsto como investimentos do **PAR14**.

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

tais como edificações, pavimentação, instalações elétricas, sanitárias e outros, que poderão ser utilizados pelo futuro arrendatário da área.

5.4. Importante destacar que as atividades desenvolvidas na área de arrendamento **PAR15** estão alinhadas às definições do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ (2018) vigente do Complexo Portuário de Paranaguá.

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

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



Figura 01: Área de arrendamento **PAR15** – Porto de Paranaguá/PR.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

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

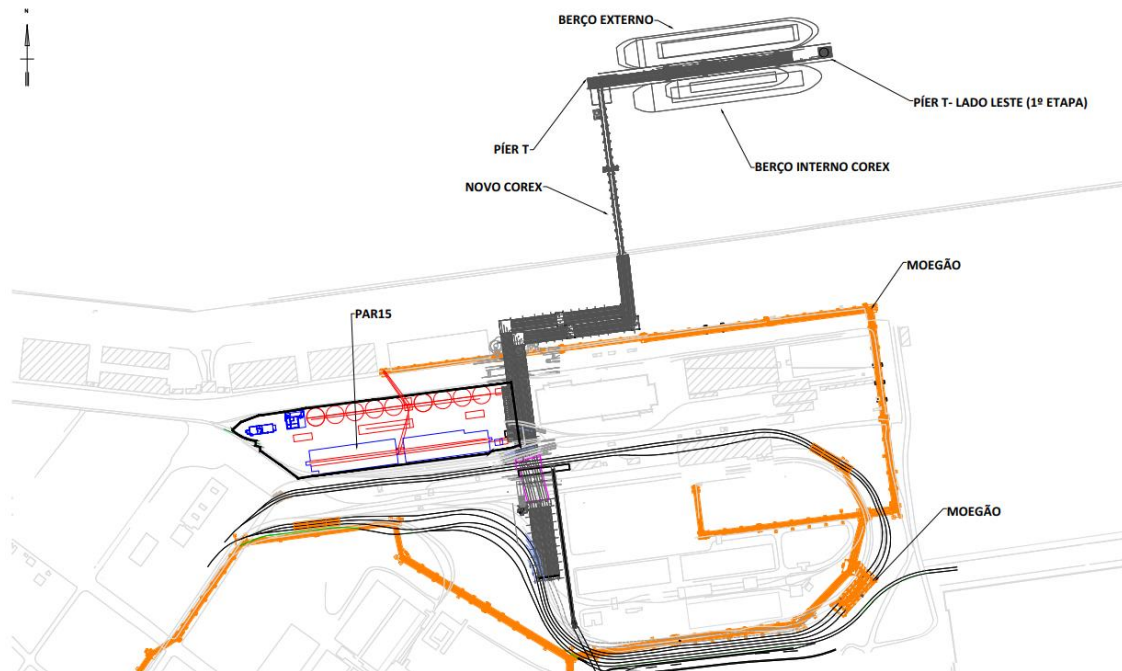


Figura 02: Layout conceitual da área de arrendamento PAR15 – Porto de Paranaguá/PR.
Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

5.7. A área de arrendamento PAR15 será atendida pelo atual corredor de exportação COREX – nos berços 212, 213 e 214 – durante os cinco primeiros anos de contrato, e posteriormente será atendido também pelos dois berços da 1ª etapa do novo Píer T, após a sua implantação e início operacional. Sendo assim, as operações serão realizadas nos berços de uso público existentes e futuros do Porto.

Dos Investimentos Previstos para o PAR15

5.8. No que tange aos investimentos necessários, na modelagem do PAR15 foram considerados os seguintes **investimentos mínimos** a serem realizados pelo futuro arrendatário na área do terminal, até o 7º ano contratual:

- Expansão da capacidade estática total para no mínimo de 191.000 toneladas, até o 5º no 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 Píer T de 8.000 t/h para cada berço, incluindo sistema de despeiramento, torre de transferência, elevador de canecas e balança de fluxo;

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

- Implantação de conexão do terminal com o sistema de recepção ferroviária do Corredor Leste, denominado “Moegão”;
- Melhorias no sistema de recepção rodoviária para atender no mínimo 2,2 milhões de toneladas/ano, incluindo a instalação de quatro novas balanças e dois novos tombadores;

5.9. Ainda, além dos investimentos mínimos na área do terminal, na modelagem do **PAR15** foram considerados os seguintes investimentos em área comum do Porto, até o 3º ano contratual:

- Execução dos itens relativos a “Obras Civas” da 1ª etapa do “Pier T”;
- Execução do item “Conexão PAR15” - “Moegão”.

Dos Principais Números do Projeto PAR15

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

| | |
|---|-----------------|
| Receita Bruta Global | R\$ 3.990.747 k |
| Fluxo de Caixa Global do Projeto | R\$ 1.209.481 k |
| Investimento Total | R\$ 656.865 k |
| Despesa Operacional Total | R\$ 839.185 k |
| Movimentação Total (t) | 103.441 k |
| Valor de Remuneração mensal fixo | R\$ 49,1 k |
| Valor de Remuneração variável (R\$/t) | R\$ 0,27 |
| Retorno Não Alavancado do Projeto | |
| TIR após o Imposto | 9,38% |
| Valor Presente Líquido do Projeto | R\$ 0 |
| Retorno Não Alavancado do Projeto (sem valores de arrendamento) | |
| TIR após o Imposto | 9,64% |
| Valor Presente Líquido do Projeto | R\$ 10.335 k |

Tabela 01: Principais resultados do projeto PAR15.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

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

5.11. Em cumprimento ao Acórdão nº 1.077/2015/TCU-Plenário, foi atualizado o estudo **PAR15** para a data base **outubro/2021**.

5.12. Ainda no que se refere às características gerais do empreendimento, ressalta-se que durante o processo de atualização dos estudos, e em todas as suas fases, tais como: Elaboração de Estudos, Pré Audiência Pública, Pós Audiência Pública, Pré análise TCU, Pós Análise TCU, sempre são realizadas pesquisas gerais (jurídicas, regulatórias, etc) junto à Autoridade Portuária/Poder Concedente, Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e demais órgãos competentes, conforme o caso, para identificação de possíveis litígios judiciais ou outras alterações que possam impactar no andamento da licitação.

5.13. Destaque-se que **não foram identificados litígios judiciais** ou outros aspectos que possam obstar o andamento dos trâmites licitatórios envolvendo a área **PAR15**.

6. DA JUSTIFICATIVA DO PARCELAMENTO DE OUTORGA

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

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

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

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

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

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

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

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

7.4. A inserção do critério de maior valor de outorga como uma das possibilidades legais traz mais flexibilidade ao Poder Público para modelar as licitações do Setor Portuário, cujos mercados são bastante diversos (granéis, contêineres, carga geral; monopolistas, oligopolistas; verticalizados ou não; etc.).

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

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

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

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

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

8. DO PAGAMENTO DO VALOR DE OUTORGA

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

8.2. Com base nesses objetivos e diretrizes, o valor de outorga (BID) ofertado pelo licitante vencedor do **PAR15** deverá ser pago a Portos do Paraná/Poder Concedente, considerado como receita portuária, conforme previsão do Convênio de Delegação de Competências nº 001/2019.

8.3. Ressalte-se que a diretriz de pagamento de outorgas (BID) às Autoridades Portuárias foi estabelecida com o objetivo de fortalecer as infraestruturas portuárias através da geração de receitas para investimentos e que o instrumento em questão já foi analisado pelo mercado, através de Audiências Públicas, e pelo Tribunal de Contas da União - TCU, em anteriores.

9. DO FUNDAMENTAÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA E DOS VALORES EMPREGADOS

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

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

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

aos agentes regulatórios. Os objetivos da regulação econômica incluem: garantir eficiência, atender à demanda – estimulando investimentos, proteger os usuários contra práticas monopolísticas e outros abusos dos operadores, promover ou proteger a competição e prevenir contra a discriminação de preços.

9.3. Existe um longo histórico, sobretudo nos países desenvolvidos, de experiências bem e mal sucedidas no tratamento desses objetivos no setor portuário. A referência que melhor consolida essa experiência, mesclando-a com a teoria de forma sólida, e que é utilizada mundialmente como documento base no planejamento portuário, é o *Port Reform Toolkit*², publicado pelo Banco Mundial e atualmente em sua segunda edição. Trata-se de um documento robusto, com oito módulos que abordam diferentes assuntos relacionados a reformas institucionais e regulatórias portuárias.

9.4. Portanto, cumpre pontuar as questões regulatórias a serem consideradas na formulação da estratégia de arrendamentos portuários, apresentados os mecanismos estratégicos para aumentar a competitividade portuária – estruturais e regulatórios – e analisando o custo-benefício de suas aplicações.

9.5. A política tarifária para o terminal em questão foi inspirada na prática do setor portuário internacional e **está em conformidade** com as recomendações do Banco Mundial.

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

9.7. Assim, para determinar de que maneira as diretrizes mencionadas se aplicam ao **PAR15**, foram avaliados aspectos concorrenciais (intra e interportos), bem como o potencial de expansão das regiões portuárias.

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

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

VII.1 Verificação dos aspectos concorrenciais

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

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

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

VII.2 Justificação de preços e tarifas utilizado no PAR15 e sua fundamentação

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

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

9.12. A subseção a seguir suporta as premissas e valor do preço a ser praticado pela empresa arrendatária, conforme considerado no estudo de viabilidade do terminal PAR15.

VII.3 Composição da receita média unitária

9.13. As estimativas de preços para os serviços prestados por terminais de graneis vegetais têm por objetivo remunerar as atividades realizadas nos terminais, em

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

especial o recebimento, armazenagem e expedição dos produtos.

9.14. Os preços no âmbito dos estudos de viabilidade possuem caráter referencial, utilizado como variável de entrada para quantificar as receitas e o valor do empreendimento. Portanto, o estabelecimento do nível de preços efetivamente praticado ao longo do horizonte contratual será definido livremente pelo vencedor da licitação.

9.15. A previsão de liberdade na definição de preços para o terminal **PAR15** se dá em razão da existência de competição intraporto e interporto. Desse modo, **não se identifica** a necessidade de inclusão de mecanismo de regulação de preços ao **PAR15**, por se tratar de estrutura econômica concorrencial equilibrada, voltada para a movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais.

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

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

9.18. Nesse sentido, após realizados os devidos tratamentos estatístico dos dados, chega-se ao valor do preço médio unitário de **R\$ 38,58 por tonelada (t)** na modelagem do **PAR15**, sendo adotado um preço único para todos os produtos.

³ Com base em levantamento de preços disponíveis em sítios eletrônicos dos terminais, realizado em fase de estudo do PAR15.

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

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

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

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

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

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

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

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

10.4. Também é de suma importância ser evidenciado que a definição de tarifas-teto para terminais portuários, notadamente nos casos em que se vislumbra uma dinâmica concorrencial, é tarefa em que o Poder Público necessariamente incorre em riscos

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

de desvirtuamento dos mercados. Não pode ser descartada a hipótese de assimetria de informação entre o Poder Público e as empresas pertencentes aos diversos segmentos de mercado envolvidos na cadeia logística portuária.

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

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

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

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

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

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

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

serviços e produtos não homogêneos, com consequências graves sobre o abastecimento e sobre a estabilidade monetária do País.

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

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

VIII.1. Ausência de competidores

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

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

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

10.15. Pode-se ressaltar ainda que a oportunidade atual de agrupar terminais visando ganho de eficiência, aumento da capacidade e a adequação ao novo marco

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

regulatório possibilita geração adicional de capacidade que influencia diretamente na dinâmica do setor.

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

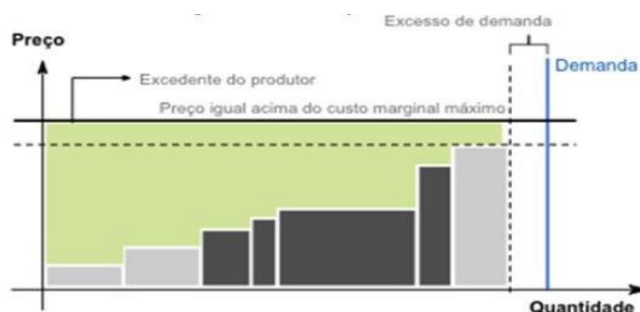


Figura 03: Gráfico Preço x Quantidade.



Figura 04: Gráfico Preço x Quantidade

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10.24. Nesse passo, as Minutas dos Contratos de Arrendamentos anteriores, elaboradas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, e encaminhadas ao egrégio Tribunal de Contas da União reservavam uma seção exclusivamente dedicada aos direitos dos usuários, dentre os quais se destacam: a) receber serviço adequado a seu pleno atendimento, livre de qualquer abuso de poder econômico; e; b) obter e utilizar as Atividades relacionadas ao arrendamento, com liberdade de escolha entre todos os prestadores do porto.

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

10.26. Adicionalmente, faz-se mister informar que, está em andamento na

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

ANTAQ a publicação de Norma que regulamenta a prestação de serviço portuário em bases não discriminatórias e a utilização excepcional de áreas e instalações portuárias concedidas, arrendadas e autorizadas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VIII.3. Cenário competitivo no terminal

10.33. Para a situação do PAR15 não se vislumbrou o risco de haver abuso do poder econômico por parte do futuro arrendatário. Portanto, não se julgou necessário estabelecer preços máximos, ou regras de limitação de participação nesse empreendimento.

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

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

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

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

11.3. Os arrendamentos promovidos através do Programa de Arrendamentos Portuários ampliam significativamente a capacidade nos principais portos

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

brasileiros e viabiliza novas rotas de escoamento para fomentar a competição no mercado. Em paralelo, as estratégias competitivas de leilão fomentam a competição pelo mercado, melhorando a seleção dos operadores portuários.

11.4. O **PAR15** também obteve a qualificação do Programa de Parcerias de Investimentos – PPI, através do Decreto nº 10.743/2021, de 08 de julho de 2021, o que indica prioridade do projeto dentro do programa de concessões do Governo Federal.

IX.1. Consideração dos cenários competitivos nos EVTEAs

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

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

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

11.8. A demanda potencial por instalações portuárias no Brasil tem sido objeto de diversos estudos em âmbito nacional e regional. Para estimação de demanda potencial relativa à área de arrendamento **PAR15**, serviram de base à projeção da demanda os seguintes estudos:

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

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

11.10. No âmbito do setor portuário, esses estudos possibilitam a participação da sociedade no desenvolvimento dos portos e da sua relação com as cidades e

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

o meio ambiente, proporcionando a integração com as políticas de expansão da infraestrutura nacional de transportes e a racionalização da utilização de recursos públicos.

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

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

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

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

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

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

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

Tabela 04 – Projeção de demanda para **açúcar** no “Cluster Paraná- São Francisco do Sul”
Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

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

11.14. A vocação operacional proposta para o PAR15 mantém aderência as diretrizes traçadas no PDZ (2018) para a região, bem como com as operações historicamente realizadas na área, que consistem na movimentação de granéis sólidos.

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

Tabela 05 – Cenários de movimentações portuárias para o Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina.

Fonte: EVTEA - EPL – 2021

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

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

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

11.16. Para estimar a demanda portuária no terminal **PAR15** foi realizada uma avaliação da dinâmica competitiva de mercado no Complexo Portuário de Paranaguá, incluindo análise da capacidade atual e futura das instalações existentes e projetadas na região de influência, com o objetivo de estimar a demanda potencial dos produtos a serem movimentados.

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

11.18. A tabela a seguir mostra os dados coletados para o período.

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

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

Fonte: EVTEA - EPL – 2021

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

11.19. Para se chegar à demanda micro, torna-se relevante a definição da estimativa de divisão de mercado (*market share*) para o horizonte contratual, a qual possui alinhamento com a divisão de capacidades (*capacity share*) do mercado. Dessa forma, além de estimar a capacidade futura das instalações existentes que compõem o complexo, torna-se necessário o dimensionamento do terminal **PAR15**.

11.20. Para definição do dimensionamento do terminal **PAR15** realizou-se uma análise de compatibilização entre a demanda total prevista para o Complexo Portuário de Paranaguá e a capacidade de movimentação portuária necessária para atendimento da demanda projetada.

11.21. O futuro arrendatário deverá realizar investimentos em instalações e equipamentos necessários para atingir a capacidade operacional mínima de 3,7 milhões de toneladas/ano.

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

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

11.24. Dessa forma, para o dimensionamento e modelagem do **PAR15** foram consideradas as seguintes análises e premissas:

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

11.24.2. Terminal **PAR15** entrará em operação no ano de 2023, com capacidade estática de armazenagem de 115.000 toneladas, sendo que na modelagem foi definida a utilização parcial das estruturas atuais de armazenagem, o qual foi considerada a estrutura existente e preservada de 65.000 toneladas.

11.24.3. Terminal **PAR15** atingirá a partir do 6º ano operacional a capacidade estática de armazenagem de 191.000 toneladas, com a implantação de novo sistema

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

de armazenagem com capacidade estática de 126.000 toneladas somadas às estruturas existentes, totalizando a capacidade dinâmica de 3.700.000 toneladas/ano;

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

11.24.5. Atendimento à demanda no cenário tendencial do Complexo Portuário de Paranaguá 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;

11.25. O dimensionamento de demanda macro de graneis sólidos vegetais, no cenário tendencial para o Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, que ocorre no ano de 2057, no montante de **42.891.395 toneladas**.

11.26. Implantação do projeto, para o qual se considera prazo total de 35 anos, com celebração de contrato no ano de 2023 e 05 (cinco) anos para obras, regularizações das licenças, autorizações e implantação das capacidades de armazenagem.

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

Tabela 07 – Dimensionamento para o terminal PAR15.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

11.27. Assim, a capacidade dinâmica que o complexo deverá apresentar para atender a demanda aquaviária prevista em 2057 é de **42.891.395 toneladas**, considerando o cenário tendencial para graneis sólidos vegetais.

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

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

12.1. A modalidade de licitação adotada para os arrendamentos portuários foi a do leilão, conforme expressamente autorizado pelo art. 6º, §1º, da Lei Federal nº 12.815, de 05 de junho de 2013.

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

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

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

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

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

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

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

12.4. A adoção da modalidade de leilão com apresentação de lances públicos está em linha com os recentes processos de concessão de serviços públicos promovidos pela União, a exemplo do 2º e 3º Estágio de concessões aeroportuárias promovidas pela União.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fonte: EVTEA - EPL - 2018.

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

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

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

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

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

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

12.11. Da mesma sorte, com a fase recursal única, é reduzido o número de recursos a serem analisados pela Comissão de Licitação, na medida em que tais recursos

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

serão voltados apenas ao proponente vencedor. De outro lado, sob o aspecto dos licitantes, a fase recursal não representa qualquer tipo de cerceamento de defesa, na medida em que, nesta fase, admite-se a apresentação de recursos relacionados a fase de apresentação de proposta e de habilitação.

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

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

V - contratação integrada.

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

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

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

13.2. Dessa forma, a remuneração total devida pelo estudo de viabilidade da área PAR15 totaliza R\$ 261,304,69 (duzentos e sessenta e um mil, trezentos e quatro reais e sessenta e nove centavos). Abaixo segue a memória de cálculo do ressarcimento devido à EPL referente a elaboração dos estudos do PAR15.

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

| COMPOSIÇÃO DO ORÇAMENTO REFERENCIAL TOTAL | | | | | | |
|--|--|-----------------------------|-----------|----------------------------|------------------------------|-----------------------------------|
| MÊS-BASE: 10/2021 | | | | | | |
| Objeto: Atualização e adequação do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômico e Ambiental das Áreas PAR09/PAR14/PAR15 | | | | | | |
| Descrição: | | | | | | |
| Porto: | Paranaguá (PR) | | | | | |
| Área: | PAR09/PAR14/PAR15 | | | | | |
| Perfil de carga: | Granel Vegetal | | | | | |
| Tipo de carga: | Soja, farelo de soja, milho e açúcar | | | | | |
| Porte do terminal: | Médio | | | | | |
| Jurisdicção: | 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 |
| Descrição | Qtd. (1) | Participação Mensal (%) (2) | Meses (3) | Qtd.Mês (4) = (1x2x3) | Preço Unitário (R\$/Mês) (5) | Preço Total (R\$) (6)=(4x5) |
| D) DESPESAS GERAIS | | | | | | |
| 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 09 – Composição Ressarcimento EPL para elaboração dos estudos - PAR15.
Fonte: EPL - 2021.

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

14. DO VALOR DE PAGAMENTO DOS CUSTOS REFERENTES AO LEILÃO

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

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

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

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

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

15.3. Nesse contexto, a Empresa de Planejamento e Logística - EPL foi instada pelo Governo Federal a realizar a elaboração dos estudos para o **PAR15**.

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

- a) Atualização da situação jurídica e contratual das áreas/instalações a serem licitadas;

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

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

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

| INTRUMENTO | DESCRIÇÃO |
|--|--|
| Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013; | Lei dos Portos |
| Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, e alterações posteriores; | Regulamento da Lei dos Portos |
| Resolução Normativa nº 7-ANTAQ, de 30 de maio de 2016; | Regulamento de áreas no Porto Organizado |
| Resolução nº 3.220-ANTAQ, de 8 de janeiro de 2014; | Regulamento de elaboração de EVTEA |
| Resolução nº 5.464-ANTAQ, de 23 de junho de 2017; | Manual de análise de EVTEA |
| Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP (2017); | Planejamento setorial |
| Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina (2018); | Planejamento setorial |
| Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Paranaguá (2018) | Planejamento setorial |
| Regulamento de Exploração dos Portos de Paranaguá e Antonina (2016) | Planejamento setorial |
| Plano Decenal de Expansão de Energia - PDE 2026, da Empresa de Pesquisa Energética – EPE | Planejamento setorial |
| Nota de Esclarecimento – NE-EPE-DPG-SDB-02 (2020) | Planejamento setorial |

Tabela 10 – Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas em Portos Organizados.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

16. DA DEFINIÇÃO DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO

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

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

16.2. O desempenho operacional do PAR15 destinado à movimentação Granéis Sólidos Vegetais foi mensurado pelos seguintes aspectos:

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

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

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

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

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

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

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

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

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

c) **Prancha Média:** As tabelas a seguir mostram os dados de produtividade para graneis vegetais no Porto de Paranaguá, dividido em Operacional e Geral, para o período de 2014 a 2020, com prancha média geral calculada em 1.788 toneladas/hora.

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

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

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

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

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

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

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

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

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

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

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

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

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

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

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

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

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

17.5. Dessa forma, calculou-se o VPL sem pagamentos à Autoridade Portuária e, para zerar o mesmo, converteu-se 50% do seu valor em parcelas mensais fixas e 50% em parcelas variáveis. Para capturar o valor excedente no leilão (i.e., o ágio ofertado pelos interessados), a Autoridade Portuária receberá um valor ofertado pelo licitante pago

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

em 6 parcelas, conforme especificado no edital, caracterizando a mais valia que o licitante verifica no terminal.

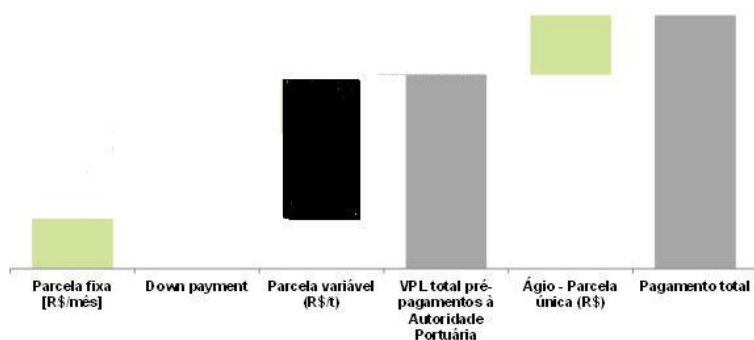


Figura 04 - Pagamentos pela exploração do arrendamento - (obs.: figura ilustrativa).

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

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

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

17.8. Destaca-se que para a área em questão, o PAR15 enquadra-se na primeira hipótese, possuindo VPL positivo, tendo sido assim estabelecido a divisão do VLP em valores de arrendamento sendo 50% para arrendamento variável e 50% para fixo.

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

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

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

social possui para o início das atividades de uma empresa.

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

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

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

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

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

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

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

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

18.9. No que se refere às regras de estabelecimento de SPE deverá ser adotado o previsto na Resolução Normativa nº 007/2016-ANTAQ e Resolução Normativa nº 49/2021-ANTAQ⁴, ou seja, deverá o licitante vencedor a constituição de SPE como condição prévia à celebração do contrato, ou alternativamente poderá constituir de unidade operacional ou de negócios, quer como filial, sucursal ou assemelhada, procedendo com sistema de escrituração descentralizada, contendo registros contábeis que permitam a identificação das transações de cada uma dessas unidades, na forma e no grau de detalhamento previsto nos normativos da ANTAQ, nas Normas Brasileiras de Contabilidade ITG 2000, aprovadas pela Resolução nº 1330/2011 do Conselho Federal de Contabilidade - CFC, em especial em seus itens 20 a 25, ou nas normas contábeis que as sucederem.

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

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

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

19.3. No que tange a metodologia para definição da MME a ser aplicada ao **PAR15**, utilizou-se a movimentação histórica nacional anual observada nas exportações/importações de soja, farelo de soja, milho e açúcar no sistema ComexStat nos anos de 2000 a 2020.

19.4. Ainda, em atendimento à recomendação contida no Acórdão 1750/2021-TCU-Plenário, utilizou-se a metodologia do **Value at Risk (VaR)** histórico para um grau de confiança de **95%**, considerando os produtos soja, farelo de soja, milho e açúcar.

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

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

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

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

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

| Complexo Portuário de Paranaguá - Demanda Projetada | Média 2023 a 2057 | % |
|--|--------------------------|----------------|
| Soja | 20.057.589 | 55,81% |
| Farelo de Soja | 7.313.084 | 20,35% |
| Milho | 3.099.661 | 8,63% |
| Açúcar | 5.467.093 | 15,21% |
| Total | 35.937.427 | 100,00% |

Tabela 16 – Demanda média projetada por produto.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

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

Tabela 17 – Value at Risk (VaR) por produto.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

19.5. Para a área de arrendamento PAR15 chega-se a um VaR de 27,20%. Assim, o valor da MME, para cada ano, é calculado como (1 – VaR), chegando-se a um percentual para cálculo da MME de 72,80% da demanda projetada.

19.6. Após identificar o redutor que define-se a MME, aplica-se o mesmo à série de projeção de demanda micro para o arrendamento portuário. De acordo com as premissas adotadas, a MME para a área de arrendamento PAR15 está exposta na tabela a seguir.

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

| Granel Sólido Vegetal - PAR15 | | |
|-------------------------------|----------------------------|-----------|
| Ano | Micro Demanda (Tendencial) | MME (K t) |
| 2023 | 1.400 | 1.019 |
| 2024 | 1.400 | 1.019 |
| 2025 | 1.400 | 1.019 |
| 2026 | 900 | 655 |
| 2027 | 900 | 655 |
| 2028 | 2.943 | 2.143 |
| 2029 | 3.020 | 2.199 |
| 2030 | 2.894 | 2.107 |
| 2031 | 2.931 | 2.134 |
| 2032 | 2.970 | 2.162 |
| 2033 | 3.009 | 2.190 |
| 2034 | 3.048 | 2.219 |
| 2035 | 3.088 | 2.248 |
| 2036 | 3.115 | 2.268 |
| 2037 | 3.141 | 2.287 |
| 2038 | 3.168 | 2.307 |
| 2039 | 3.195 | 2.326 |
| 2040 | 3.223 | 2.346 |
| 2041 | 3.242 | 2.360 |
| 2042 | 3.261 | 2.374 |
| 2043 | 3.280 | 2.388 |
| 2044 | 3.299 | 2.402 |
| 2045 | 3.319 | 2.416 |
| 2046 | 3.337 | 2.430 |
| 2047 | 3.356 | 2.443 |
| 2048 | 3.375 | 2.457 |
| 2049 | 3.394 | 2.471 |
| 2050 | 3.413 | 2.485 |
| 2051 | 3.432 | 2.498 |
| 2052 | 3.451 | 2.512 |
| 2053 | 3.469 | 2.526 |
| 2054 | 3.488 | 2.540 |
| 2055 | 3.507 | 2.553 |
| 2056 | 3.526 | 2.567 |
| 2057 | 3.545 | 2.581 |
| Redutor (VaR) | | 27,20% |

Tabela 18 – Movimentação Mínima Exigida – MME para a área PAR15.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

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

20.1. Para a estipulação da Taxa Interna de Retorno - TIR, foi utilizado o conceito do custo médio ponderado de capital – *Weighted Average Cost of Capital* – WACC,

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

por meio de metodologia estabelecida na Nota Técnica Conjunta nº 2/2018/STN/SEPRAC/SEFEL-MF, de 30/10/2018.

20.2. Para o **PAR15**, o percentual estabelecido é de **9,38%**.

21. DA JUSTIFICATIVA PARA OS PARÂMETROS AMBIENTAIS

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

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

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

21.3. A área do **PAR15** localiza-se dentro da poligonal do Complexo Portuário de Paranaguá, formado pela área atualmente explorada pela arrendatária Cargill S/A mediante contrato de transição.

21.4. O **PAR15** conta com uma área total de 38.859m² do tipo *brownfield*, atualmente em plena operação, com a previsão de obras de melhoramento operacional e

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

logístico definido nos estudos, tais como: 9 silos metálicos com capacidade individual de 14 mil toneladas, somadas a estrutura existente e preservada, aumentando a capacidade do terminal, melhorias no sistema de recepção rodoviária, instalação de novo sistema de correias interligando o terminal tanto com o novo píer em “T” quanto sistema de recepção corredor Leste, denominado “Moegão”.

21.5. Ressalta-se que não haverá mudança na atividade atualmente realizada na área, sendo a mesma a ser desempenhada pelo futuro arrendatário do PAR15.

21.6. Na tabela a seguir é apresentada a documentação disponibilizada e incluída nos estudos do PAR15.

| Documentação do Terminal | Empreendedor | Órgão Emissor | Objeto | Emissão | Validade |
|----------------------------------|--|-------------------------------------|---|------------|------------|
| LO nº 10180 | Cargill Agrícola S/A | Instituto Ambiental do Paraná – IAT | Armazenamento de Produtos Agrícolas e Transporte de Graneis | 21/11/2014 | 21/11/2016 |
| Licença de Operação nº 1173/2013 | Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina | IBAMA | Porto Organizado de Paranaguá | 26/07/2013 | 10 anos |

Tabela 19 – Documentação referente a área PAR15.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

XIX.1. Identificação de passivos ambientais

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

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

21.9. Assim, o diagnóstico preliminar de passivos ambientais baseou-se nas atividades previstas para a área PAR15. Com relação à área, verificou-se que o Terminal não possui passivos ambientais identificados.

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

XIX.2. Prazo para identificação de passivos não conhecidos

19.20. Diante do cenário apresentado, estabeleceu-se um prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias, contados da data de assunção à área, para que o futuro arrendatário identifique os Passivos Ambientais não conhecidos e existentes até a data de celebração do contrato de arrendamento.

19.21. Esses deverão ser de responsabilidade do Poder Concedente para fins de eventual reequilíbrio contratual, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental em relação ao passivo não conhecido.

22. DA OBTENÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA AMBIENTAL

22.1. Cabe ressaltar que o relatório ambiental aborda de maneira conceitual as principais práticas adotadas pelos órgãos ambientais estaduais e federal, de forma a indicar a provável condução do processo de licenciamento ambiental das áreas a serem arrendadas.

22.2. Em todos os casos, deverá ser avaliado e considerado como documento oficial, balizador do processo de licenciamento e estudos que deverão ser realizados, o Termo de Referência (TR) ou Parecer Técnico emitido pelo órgão ambiental competente.

22.3. O relatório ambiental fornecerá informações acerca dos documentos, projetos e estudos ambientais, necessários ao início ou prosseguimento do processo de licenciamento correspondente à licença a ser requerida.

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

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

- I- consulta à autoridade aduaneira;
- II- consulta ao respectivo Poder Público municipal; e
- III- emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.

22.5. O Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013 que regulamenta o disposto

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

na Lei nº 12.815/13, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias; em seu CAPÍTULO II, Seção I, Art. 7º estabelece que:

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

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

23. CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

23.2. Ainda, para melhor entendimento, segue quadro resumo das principais características da área PAR15:

| QUADRO RESUMO - ÁREA PAR15 | |
|--|---|
| Dados Gerais: Localização: Porto de Paranaguá-PR Área: 38.859 m ² Tipo: <i>Brownfield</i> Tipo de carga: Granéis sólidos vegetais Prazo contratual: 35 anos Ramp-up: 2023 Início das operações previsto para 2023 | Dados financeiros: CAPEX: R\$ 656,9 milhões Divisão fixo/variável: 50% / 50% Remuneração Fixa Mensal: R\$ 49.106,36 Remuneração Variável: R\$ 0,27/tonelada TIR (WACC): 9,38% Critério: Maior valor de Outorga Data base do projeto: Outubro/2021 |
| Dados operacionais: Capacidade estática: 191.000 toneladas Capacidade dinâmica: 3.700.000 toneladas/ ano | MME: Método <i>Value at Risk</i> para definição da MME em 27,20% MME do ano 01 a 03: 1.019 k (t) |

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

| | |
|--|---|
| Giros médio de estoque: 19,50 giros anuais <i>Market share</i> : 8,20% | MME do ano 04 ao 05: 655 k (t) MME a partir do ano 06: 2.143, crescente até 2.581 k(t) para ano 35 |
| Investimentos previstos: Na área do terminal: Fase 1 - Correias Transportadoras com capacidade de 4.000 t/h; - Balança Rodoviária; - Balança de fluxo 4.000 t/h expedição; - Tombador Caminhões; - Torre de transferência 4.000 t/h; - Elevador de Canecas 4.000 t/h; Fase 2 - Demolição e Preparação de Site; - Sistema Combate Incêndio; - Silo metálico; - Correia transportadora 2.000 t/h expedição; - Correia transportadora 800 t/h recepção; - Sistema de despoeiramento nos novos transportadores; | Investimentos previstos: Em área comum do Porto: Fase 1 - “Obras Civis” da 1ª Etapa do “Pier T” Fase 2 - Conexão ao “Moegão” |

24. CONCLUSÕES

24.1. Ante ao exposto, constata-se que a modelagem do terminal **PAR15** foi concebida de acordo com o conjunto de diretrizes da Autoridade Portuária/Poder Concedente, orientadas por políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do setor portuário, com foco na atração de investimentos e melhorias nos portos e terminais portuários brasileiros, levando-se em consideração as características locais.

4.3. Dessa forma, o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – Evtea da área **PAR15**, elaborado pela Empresa de Planejamento e Logística – EPL, seguiu as práticas adotadas no setor portuário nacional para a exploração de áreas, estando **apto** a ser utilizado em procedimento licitatório.

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

24.2. Nesse sentido, após realizada a análise dos estudos por parte da Gerência de Arrendamentos, sugere-se ao Diretor Presidente da Portos do Paraná que, em caso concordância com as diretrizes expostas na presente Nota Técnica e com o EVTEA PAR15 em sua versão “rev.01”, **autorize** o início dos trâmites para abertura dos procedimentos licitatórios da referida área, os quais deverão ser realizados pela Comissão de Licitação de Áreas Portuárias – CLAP.

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

Em, 10 de fevereiro de 2022.

Rossano Reolon
Gerente de Arrendamentos

Bruna Pereira Veiga Nicolau
Coordenadora de Modelagem - Gerência de Arrendamentos

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



ePROTOCOLO



Documento: **NotaTecnica0042022PAR15Iniciodosprocedimentoslicitatorios.pdf**.

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

Assinatura Simples realizada por: **Rossano Reolon** em 10/02/2022 13:50.

Inserido ao protocolo **18.486.790-7** por: **Bruna Pereira Veiga Nicolau** em: 10/02/2022 12:06.



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

A autenticidade deste documento pode ser validada no endereço:
<https://www.eprotocolo.pr.gov.br/spiweb/validarAssinatura> com o código:
3c04b78d7c4bfd0fcf16e928d8c56ca1.