



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
DEPARTAMENTO DE NOVAS OUTORGAS E POLÍTICAS REGULATÓRIAS PORTUÁRIAS
COORDENAÇÃO-GERAL DE MODELAGEM

Despacho nº 42/2023/CGMO-SNPTA-MPOR/DNOP-SNPTA-MPOR

Brasília, 11 de abril de 2023.

Processo nº 00045.001210/2014-11

Interessado: SECRETARIA DE PORTOS - SEP/PR, TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS DO PORTO DE FORTALEZA

Assunto: modelagem de projeto no âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal; Licitação de área vinculada à Companhia Docas do Ceará – CDC, localizada no Porto Organizado do Mucuripe (Porto de Fortaleza), na cidade de Fortaleza, estado do Ceará, destinada à movimentação de passageiros e atividades de entretenimento, denominada TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS DE FORTALEZA – TMP FORTALEZA.

Senhora Diretora,

1. Trata-se da manifestação desta área técnica acerca dos procedimentos relativos à abertura da licitação de instalação portuária denominadas TMP - Fortaleza, localizadas no interior da poligonal do Porto Organizado de Fortaleza/CE, destinadas à movimentação de passageiros. Sobre o assunto, foi emitido o PARECER CONJUNTO n.º 00004/2023/PFANTAQ/PGF/CONJUR-MPA/CGU/AGU, nos quais foram feitas as seguintes recomendações:

PARECER CONJUNTO n. 0004/2023/PFANTAQ/PGF/CONJUR-MPA/CGU/AGU

38 .Diante disso, recomenda-se a atualização dos EVTEAs, de maneira que os valores apurados, sob o ponto de vista temporal, fiquem mais próximos da data de realização do leilão.

52. caso se mantenha a praxe administrativa e, conseqüentemente, se realize o leilão na B3, faz-se necessária a alteração do ato justificatório e, ainda, dos estudos de viabilidade, para incluir os custos decorrentes do pagamento à B3.

170. No cenário delineado, recomenda-se que tal circunstância seja enfrentada, juntando-se aos autos a justificativa da escolha, à luz das diretrizes do poder concedente, e procedendo-se às respectivas alterações nas minutas do edital da licitação e do instrumento contratual, se for o caso (inclusive para eventualmente suprimir as menções à garantia de execução remanescentes, como as constantes do sumário, subcláusulas 18.4, 18.5, 23.6.1, 24.4.8 e Apêndice 1)

2. Nesse sentido, passo a descrever os ajustes no ato justificatório e EVTEA para que atendam às exigências dos pareceres jurídicos supracitados.

3. No que se refere ao §38, esta área técnica esclarece que o estudo do TMP - Fortaleza, SUPER 6481708 , tem data-base de abril/2019, tendo sido encaminhado para a ANTAQ para abertura do procedimento de licitação em 08/11/2019. Entretanto, tendo em vista os impactos da Pandemia de COVID 19, o leilão n. 04/2019 foi cancelado, nos termos do Comunicado Relevante n. 02/2020, SUPER 2380062.

4. Convém esclarecer que, por causa da Pandemia, a temporada de cruzeiros 2020/2021 foi suspensa e a edição 2021/2022 foi retomada parcialmente, ou seja, o impacto da pandemia ainda estava

evidente no contexto da atividade de movimentação de passageiros em 17/11/2022, quando o EVTEA do TMP - Fortaleza foi reencaminhado para a ANTAQ para abertura do edital de licitação do terminal.

5. Ademais, a temporada de 2022/2023 foi retomada, entretanto, os preços cobrados pelos terminais marítimos ainda estão passando por ajustes naturais de mercado. Sendo assim, eventual atualização dos estudos do TMP-Fortaleza considerando os dados vigentes pode provocar uma distorção do EVTEA, tendo em vista que as receitas e despesas estão passando por um reequilíbrio mercadológico natural e atualmente o que vem sendo praticado em termos de valores ainda não representaria a prática corrente de mercado dado o ainda vigente processo de recuperação do setor. Destaca-se que essa situação é mais evidente em terminais de passageiros, visto que no Brasil a movimentação se dá por temporadas, não se tendo ocupação uniforme ao longo do ano.

6. Há que se destacar que, em abril/2019, o setor estava em equilíbrio, portanto, a equação econômica e financeira do EVTEA do terminal estaria adequada para licitação, não havendo prejuízos em mantê-la sem atualizar com informações mais recentes, porém situações que reflete um momento de recuperação e reorganização dessa indústria. Em complemento, destaca-se que existe o BID do leilão, que possibilitará uma medição quantitativa da acuracidade do estudo ao contexto econômico atual, o qual também irá capturar eventuais excedentes que não foram previamente contemplados na modelagem.

7. Nesse sentido, esta área técnica não tem óbice à continuidade da licitação do terminal com a data-base apresentada.

8. Quanto ao §52, informa-se que o TMP-Fortaleza deverá ser realizado em sessão conjunta com outros terminais com maior capacidade financeira de arcar com os custos da B3, portanto, o estudo não precisará ser atualizado para incluir os pagamentos à B3, uma vez que estes serão suportados por outros projetos que terão leilão na mesma sessão. Tal feito já ocorreu em outras rodadas de leilão com vários terminais.

9. Por fim, no que se refere a motivação para a não exigência de garantia de execução, §170, informo que foi esclarecido no ato justificatório atualizado (SUPER 7018309) a motivação para a não exigência da garantia de execução, nos termos do *caput* art. 56, da Lei nº 8.666, de 1993, conforme apresentado a seguir:

JUSTIFICATIVA PARA NÃO EXIGÊNCIA DE GARANTIA DE EXECUÇÃO

Preliminarmente, importante destacar que a Garantia de Execução deixou de ser cláusula essencial nos contratos de arrendamento após a alteração da Lei nº 12.815, de 2013, promovida pela Lei nº 14.047, de 2020.

Tal alteração, oriunda do Congresso Nacional, teve o condão de diminuir as obrigações dos Contratos de Arrendamento, não os igualando a um contrato de Concessão de Porto Organizado, onde manteve-se a obrigatoriedade da Garantia de Execução.

Com a alteração legislativa, a única remissão a garantias está calcada no *caput* do art. 56, da Lei nº 8.666, de 1993, vejamos:

“Art. 56. **A critério da autoridade competente**, em cada caso, e desde que prevista no instrumento convocatório, poderá ser exigida prestação de garantia nas contratações de obras, serviços e compras.

§ 1º Caberá ao contratado optar por uma das seguintes modalidades de garantia: (Redação dada pela Lei no 8.883, de 1994)

I - caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública, devendo estes ter sido emitidos sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e de custódia autorizado pelo Banco Central do Brasil e avaliados pelos seus valores econômicos, conforme definido pelo Ministério da Fazenda; (Redação dada pela Lei no 11.079, de 2004)

II - seguro-garantia; (Redação dada pela Lei no 8.883, de 1994) II - fiança bancária. (Redação dada pela Lei no 8.883, de 8.6.94)

§ 2º A garantia a que se refere o *caput* deste artigo não excederá a cinco por cento do valor do contrato e terá seu valor atualizado nas mesmas condições daquele, ressalvado o previsto no parágrafo 3o deste artigo. (Redação dada pela Lei no 8.883, de 1994)

§ 3º Para obras, serviços e fornecimentos de grande vulto envolvendo alta complexidade técnica e riscos financeiros consideráveis, demonstrados através de parecer tecnicamente aprovado pela autoridade competente, o limite de garantia previsto no parágrafo anterior poderá ser elevado para até dez por cento do valor do contrato. (Redação dada pela Lei no 8.883, de 1994)

§ 4º A garantia prestada pelo contratado será liberada ou restituída após a execução do contrato e, quando em dinheiro, atualizada monetariamente.

§ 5º Nos casos de contratos que importem na entrega de bens pela Administração, dos quais o contratado ficará depositário, ao valor da garantia deverá ser acrescido o valor desses bens." (grifos nossos)

Nesse sentido, entende-se que a exigência de garantia contratual é uma faculdade da autoridade competente, nesse caso, do Poder Concedente, que define as diretrizes do procedimento licitatório.

Nessa mesma toada orienta o Tribunal de Contas da União - TCU[1]:

"É facultado à Administração exigir prestação de garantia nas contratações de bens, obras e serviços, de modo a assegurar a plena execução do contrato e a evitar prejuízos ao patrimônio público.

Antes de estabelecer no edital exigência de garantia, deve a Administração, diante da complexidade do objeto, avaliar se realmente é necessária ou se servirá apenas para encarecer o objeto."(grifos nossos).

Além de reafirmar o texto legal, o TCU vai além. A exigência de garantia contratual deve ser sopesada pela Administração de tal sorte a não "encarecer o objeto". No presente caso, por se tratar de um projeto *brownfield* que compõe uma estrutura logística estabelecida, entende-se que o risco de não cumprimento contratual é baixo, de forma que a garantia de execução não traria grande benefício para o objetivo do contrato.

Então, levando em consideração que a principal obrigação do contrato de arrendamento é a realização de investimentos mínimos, uma variável objetiva para definirmos a necessidade ou não de garantia de execução está no montante do investimento a ser realizado.

Diante de todo o exposto, entende-se pela não exigência da garantia de execução do futuro adjudicatário.

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

Receita Bruta Global	R\$ 100.955 k
Investimento Total	R\$ 3.191 k
Despesa Operacional Total	R\$ 76.819 k
Movimentação Total (passageiros)	824.9 k
Valor de Remuneração mensal fixo	R\$ 39.7 k
Retorno Não Alavancado do Projeto	
TIR após o Imposto	8,84%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 0

11. Dessa forma, restituo o presente processo para validação dos entendimentos exarados neste Despacho, em especial aos que provocaram ajustes no ato justificatório (SUPER n. 7018023), e que, caso esteja de acordo, submeta-o à aprovação do Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários para que posteriormente, seja enviada essa instrução processual a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, para que essa adote as providências acerca da publicação de edital e dos trâmites relacionados ao leilão do TMP-Fortaleza. Ademais, sugere-se que na sequencia, seja encaminhada a referida modelagem para a Companhia Docas do Ceará - CDC, destacando o caráter restrito das informações aqui constantes até a devida publicação do Edital de licitação.

Atenciosamente,

CARLOS MAGNO L. S. FILHO
Coordenador de Novos Arrendamentos

DANIEL RODRIGUES ALDIGUERI
Coordenador-Geral de Modelagens



Documento assinado eletronicamente por **Carlos Magno Lopes da Silva Filho, Coordenador(a) de Novos Arrendamentos**, em 11/04/2023, às 18:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Daniel Rodrigues Aldigueri, Coordenador(a)-Geral de Modelagem**, em 11/04/2023, às 18:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **7018309** e o código CRC **B5DE77BE**.



Referência: Processo nº 00045.001210/2014-11



SEI nº 7018309

Esplanada dos Ministérios Bloco R, - Bairro Zona Cívico Administrativ
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: