



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

NOTA TÉCNICA Nº 13/2024/CGMO-DNOP-MPOR/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR

Brasília, 07 de junho de 2024.

PROCESSO Nº 50050.002916/2024-62

INTERESSADO: DIRETORIA DE PLANEJAMENTO

Assunto: Ato Justificatório para a modelagem de projeto no âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal; licitação de instalação portuária destinada à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, grãos sólidos minerais, carga geral e containerizada, em área localizada no Porto de São Sebastião, no município de São Sebastião/SP, denominada área SSB01, no âmbito do planejamento do Governo Federal.

SUMÁRIO

- [1. OBJETIVO](#)
- [2. INTRODUÇÃO](#)
- [3. CARACTERÍSTICAS GERAIS DO EMPREENDIMENTO](#)
- [4. DUE DILIGENCE JURÍDICA](#)
- [5. APLICAÇÃO DA NOVA LEI DE LICITAÇÕES E CONTRATOS AOS CERTAMES DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS \(LEI Nº 14.133/2021\)](#)
- [6. JUSTIFICATIVA PARA A UTILIZAÇÃO DO CRITÉRIO DE LICITAÇÃO - "MAIOR VALOR DE OUTORGA"](#)
- [7. JUSTIFICATIVA DO PARCELAMENTO DA OUTORGA](#)
- [8. PAGAMENTO DO VALOR DA OUTORGA](#)
- [9. VALOR DE RESSARCIMENTO DA EMPRESA AUTORIZADA PARA A REALIZAÇÃO DE ESTUDOS DE VIABILIDADE PARA A LICITAÇÃO](#)
- [10. VALOR DE PAGAMENTO DOS CUSTOS REFERENTES AO LEILÃO](#)
- [11. DEMONSTRAÇÃO DA INCORPORAÇÃO NOS EVTEA'S DE MODELOS QUE EXPRESSAM E ESTIMULAM A CONCORRÊNCIA INTER E INTRAPORTOS](#)
- [12. ADEQUAÇÃO DOS ESTUDOS AOS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO DO SETOR PORTUÁRIO](#)
- [13. CONSIDERAÇÕES ACERCA DOS CENÁRIOS COMPETITIVOS NO EVTEA](#)
- [14. CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MACRO E COMPETIÇÃO](#)
- [15. CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MICRO E COMPETIÇÃO](#)
- [16. FUNDAMENTAÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA E VALORES EMPREGADOS](#)
- [17. JUSTIFICAÇÃO DOS PREÇOS E TARIFAS UTILIZADOS NO TERMINAL E SUA FUNDAMENTAÇÃO](#)
- [18. JUSTIFICATIVAS EM RELAÇÃO AO NÃO ESTABELECIMENTO DE "PREÇO TETO"](#)
- [19. DEFINIÇÃO DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO](#)
- [20. DEFINIÇÃO DO ALPHA PARA CÁLCULO DA MOVIMENTAÇÃO MÍNIMA EXIGIDA - MME DO TERMINAL](#)
- [21. FORMA DE PAGAMENTO PELA EXPLORAÇÃO DO ARRENDAMENTO](#)
- [22. DEFINIÇÃO DA TAXA INTERNA DE RETORNO REFERENCIAL EM 9,92%](#)
- [23. CAPITAL SOCIAL MÍNIMO E ABERTURA DE SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO – SPE](#)
- [24. DA AUSÊNCIA DE PREVISÃO CONTRATUAL DE REVISÕES QUINQUENAIS](#)
- [25. JUSTIFICATIVA PARA NÃO EXIGÊNCIA DE GARANTIA DE EXECUÇÃO](#)
- [26. DA OBTENÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA AMBIENTAL](#)
- [27. JUSTIFICATIVA PARA OS PARÂMETROS AMBIENTAIS](#)
- [28. DO ENVIO AO TCU DAS COMUNICAÇÕES DIRIGIDAS ÀS EMPRESAS](#)
- [29. SUGESTÕES DE CLÁUSULAS CONTRATUAIS/EDITALÍCIAS PARA DAR SUPORTE À MODELAGEM PROPOSTA](#)
- [30. CONCLUSÃO](#)

1. OBJETIVO

1.1. O presente Ato Justificatório tem por objetivo descrever as informações relativas à abertura de consulta pública para licitação da área denominada **SSB01**, localizada no interior da poligonal do Porto Organizado de São Sebastião, vinculada à Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), destinada à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, grãos sólidos minerais, carga geral e containerizada, no âmbito do planejamento do Governo Federal.

2. INTRODUÇÃO

2.1. Primeiramente, cabe lembrar que as políticas públicas constituem princípios, objetivos, metas e programas que orientam a atuação do Estado e dos agentes públicos e privados, devendo ter, por finalidade, a eficiente alocação de recursos, com vistas à realização do interesse público.

2.2. Conforme Martins (2011), tais políticas podem ser intituladas políticas de Estado ou políticas de Governo. As políticas públicas de Estado são emanadas do Poder Legislativo, por meio das leis. Por sua vez, as políticas exaradas pelo Poder Executivo, por meio de diversas espécies de programas, diretrizes e atos normativos, constituem as políticas de Governo.

2.3. Ainda, de acordo com Martins:

"As políticas de Estado são definidas por meio de Lei pelo Poder Legislativo, a fim de se obter perenidade. Naturalmente, o legislador constituinte também está apto a estabelecer esse tipo de política, o que em geral é feito através de disposições de caráter genérico que têm por escopo indicar os fins sociais a serem atingidos pelo Estado (normas programáticas).

Nessa esteira, cumpre ainda repisar o conceito de políticas de governo. São elas definidas pelo governante e têm como pano de fundo o cenário político, econômico e social que se apresenta durante um dado mandato eletivo. As políticas de governo podem ser fixadas por Lei ou por outro ato normativo (ex. Decreto), estando, contudo, sujeitas a modificações constantes ao longo do mandato. Trata-se, assim, do próprio programa de governo e deve refletir, na medida do possível, as promessas exaradas durante a campanha eleitoral.

As políticas públicas são traçadas diretamente pelo governante e sua equipe (Ministros de Estado, Secretários, etc.), sempre em observância às orientações emanadas

pelo governante. (grifos nossos)

Em algumas circunstâncias, contudo, é possível haver políticas que reúnem ambas as características, como é o caso das leis resultantes de projeto de lei de conversão de medidas provisórias que, a um só tempo, realizam os objetivos do Estado e do governo. É o caso da Lei n.º 12.815/2013, resultante do projeto de lei de conversão da Medida Provisória n.º 595, de 6 de dezembro de 2012.

O Governo Federal editou a mencionada Medida Provisória no intuito de aprimorar os mecanismos de investimentos em infraestrutura e às melhorias operacionais nos principais portos brasileiros, conforme esclareceu sua exposição de motivos, *in verbis*:

2. Os portos brasileiros são responsáveis por 95% (noventa e cinco por cento) do fluxo de comércio exterior do país, o que demonstra a importância estratégica do setor. **Para fazer frente às necessidades ensejadas pela expansão da economia brasileira, com ganhos de eficiência, propõe-se modelo baseado na ampliação da infraestrutura e da modernização da gestão portuária, no estímulo à expansão dos investimentos do setor privado e no aumento da movimentação de cargas com redução dos custos e eliminação de barreiras à entrada.**

3. Para a consecução dos objetivos do modelo, faz-se necessário retomar a capacidade de planejamento no Setor Portuário, redefinir competências institucionais da Secretaria de Portos e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.

4. Além disso, é importante aprimorar o marco regulatório, a fim de garantir maior segurança jurídica e, sobretudo, maior competição no setor. Nesse sentido, a Medida Provisória proposta altera as Leis n.º 10.233, de 5 de junho de 2001 e n.º 10.683, de 28 de maio de 2003, e revoga as Leis n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e n.º 11.610, de 12 de dezembro de 2007, lançando novas bases para o desenvolvimento do Setor Portuário nacional, calcadas em regras claras e precisas, que promovam a participação da iniciativa privada com o Estado, da operação dos terminais portuários.

5. Propomos a adoção do conceito de Concessão de uso de bem público para as instalações portuárias dentro do Porto Organizado, formalizado em Contratos de Concessão e de Arrendamento. Adicionalmente, é proposta a adoção do regime de autorização para a exploração de instalações portuárias fora do Porto Organizado. Serão dois regimes diferentes, um associado a uma infraestrutura pública (Concessão e Arrendamento) e outro a uma infraestrutura privada (autorização). [...]

7. O novo marco proposto elimina a distinção entre movimentação de carga própria e carga de terceiros como elemento essencial para a exploração das instalações portuárias autorizadas. Nada obstante a existência de dois regimes – um dentro do Porto e outro fora dele – a exploração dos Portos Organizados e instalações será por conta e risco dos investidores.

8. Além da reforma regulatória proposta, pretende-se também organizar o arranjo institucional do setor, mediante a definição de competências claras para a Secretaria de Portos da Presidência da República e para a ANTAQ. Propomos, nesse contexto, que as atividades típicas de agências reguladoras sejam exercidas pela ANTAQ, centralizando a realização das licitações e processos seletivos, assim como a fiscalização a todos os agentes do setor. Adicionalmente, a ANTAQ, observadas as diretrizes do Poder Concedente, poderá disciplinar a utilização, por qualquer interessado, de instalações portuárias arrendadas ou autorizadas, assegurada a remuneração adequada ao titular da autorização. [...]

14. Por fim, a proposta de Medida Provisória estabelece regras de direito intertemporal no capítulo destinado as disposições finais e transitórias, com vistas a garantir novos investimentos e conferir segurança jurídica aos Contratos de Arrendamento, Contratos de Adesão e aos Termos de Autorização.

15. Em relação à urgência da medida, cabe mencionar que se faz premente solução que permita a realização dos novos investimentos planejados para o setor e, por conseguinte, a expansão da economia e da competitividade do País.

16. Deve-se ressaltar ainda que, em relação aos Arrendamentos, os procedimentos licitatórios poderão ser realizados sob o novo arcabouço legal ora proposto, com maior agilidade. Por outro lado, para os Contratos de Arrendamentos já vencidos e aqueles vincendo, é necessário diminuir imediatamente o tempo atualmente dispendido para realização de procedimentos licitatórios.

17. No que se refere à relevância da edição da Medida Provisória cumpre ressaltar que a redução do 'Custo Brasil' no cenário internacional, a modicidade das tarifas e o aumento da eficiência das atividades desenvolvidas nos Portos e instalações portuárias brasileiras dependem do aumento do volume de investimentos públicos e privados e da capacidade de que tais empreendimentos assegurem a ampliação da oferta a custos competitivos." (grifos nossos)

2.4. No cerne do atual arcabouço jurídico está a instituição de medidas, com vistas a assegurar a realização dos investimentos em infraestrutura portuária necessários para garantir a expansão da capacidade, para fazer frente ao crescimento do setor. Nesse sentido, existem três mecanismos para implementação das políticas públicas estabelecidas pelo governo, a saber: i) novos Arrendamentos, mediante a realização de procedimentos licitatórios; ii) implantação de novas instalações privadas e ampliação dos empreendimentos já existentes; e iii) prorrogações antecipadas de Contratos de Arrendamentos vigentes.

2.5. Observa-se que os referidos mecanismos, em especial os novos Arrendamentos, denotam estratégias para a realização de investimentos na ampliação da infraestrutura portuária, proporcionando maior eficiência operacional ao setor e reduzindo custos aos usuários.

2.6. No tocante aos novos Arrendamentos, objeto desta Nota, foi anunciado em 2012 – primeiramente em 15 de agosto e, em segundo momento, em 6 de dezembro –, o módulo portuário do Plano de Investimentos em Logística (PIL - Portos), acompanhado pela edição da [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#) (posteriormente convertida na [Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013](#)), e pelas [Portaria SEP/PR nº 15, de 15 de fevereiro de 2013](#), e [Portaria SEP/PR nº 38, de 14 de março de 2013](#).

2.7. Assim, o Governo Federal definiu os empreendimentos dentro dos Portos Organizados passíveis de serem licitados, incluindo áreas desocupadas (*greenfields*), Contratos de Arrendamentos vencidos e, num primeiro momento, Contratos de Arrendamentos a vencer até 2017.

2.8. As justificativas das diretrizes e atos praticados pelo Poder Concedente e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) para a definição de modelagem dos arrendamentos se deram por meio dos seguintes atos:

2.8.1. [Portaria SEP/PR nº 15, de 15 de fevereiro de 2013](#) – Definição de áreas passíveis de arrendamento, as quais seriam objeto de estudos para avaliar a viabilidade técnica, econômica e operacional;

2.8.2. [Portaria SEP/PR nº 38, de 14 de março de 2013](#) – Divulgação de chamamento para empresas interessadas na elaboração de estudos para 159 áreas, com definição da modelagem a ser utilizada;

2.8.3. [Portaria Conjunta SEP/PR-ANTAQ nº 91, de 24 de junho de 2013](#) – Constituição de Comissão Mista, composta por quatro membros da SEP/PR e cinco membros da ANTAQ, com o objetivo de avaliar e selecionar os projetos e/ou estudos de viabilidade, os levantamentos e as investigações, referidos na Portaria SEP/PR nº 38/2013;

2.8.4. Ofício nº 178/2013-DG, de 11 de outubro de 2013 – Apresentação dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômico-Financeira e Ambiental (EVTEA), bem como as minutas de Edital e Contrato referentes ao primeiro bloco aprovados por meio da [Resolução ANTAQ nº 3.094 de 11 de outubro de 2013](#), e encaminhamento ao Tribunal de Contas da União (TCU). O Ofício nº 178/2013 foi complementado posteriormente pelos Ofícios nº 38/2013-GAB, de 16 de outubro de 2013, e nº 39/2013-GAB, de 17 de outubro de 2013;

2.8.5. Ofício nº 39/2013-GAB, de 2013 – Encaminhamento ao Tribunal de Contas da União das notas técnicas finais da Comissão Mista sobre análise feita após as Audiências Públicas nº 3 e nº 4/2013;

2.8.6. Acórdão nº 1.077/2015 TCU-Plenário, de 06 de maio de 2015 – Autorização das licitações do Bloco 1 do Programa de Arrendamento Portuário (PAP);

2.8.7. Acórdão nº 2.413/2015 TCU-Plenário, de 30 de setembro de 2015 – Aprovação Final pelo TCU da licitação de 8 áreas pelo critério de Maior Valor de Entrega; e

2.8.8. [Resolução ANTAQ nº 85, de 22 de agosto de 2022](#) – Estabelece procedimentos para a elaboração e análise de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos Contratos de Arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados.

2.9. Desde 2015 até o presente momento, já foram licitadas mais de 50 áreas, distribuídas em todos os Portos Organizados da União, o que demonstra o alcance da maturidade do PAP, com a consequente confiança do mercado, incluindo todos os órgãos e empresas que atuam no setor portuário. Além disso, até 2026, tem-se a expectativa de licitar aproximadamente 35 áreas.

2.10. Com a experiência adquirida nos últimos 8 anos do PAP, e a necessidade premente de desenvolvimento do setor portuário, para que o país possa alcançar o desenvolvimento desejado, este Ministério entende que será possível superar todos desafios, com o empenho da Secretaria Nacional de Portos (SNP), da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), do Tribunal de Contas da União (TCU), das Autoridades Portuárias, da Bolsa de Valores (B3), e das empresas interessadas em explorar os terminais portuários.

2.11. Nesse sentido, a Infra S.A. promoveu as ações necessárias de modo que o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) analisado por este Ato Justificatório representasse cabalmente a política pública voltada ao setor portuário. De outra forma, há que se destacar que os estudos que embasarão o procedimento licitatório são referenciais, sendo que o projeto a ser efetivamente implantado será definido pelo licitante vencedor do certame, que tomará como base o Plano Básico de Implantação (PBI), aprovado pelo Poder Concedente, e o Projeto Executivo, aprovado pela Autoridade Portuária.

2.12. Desse modo, a responsabilidade pelo projeto efetivo caberá ao futuro licitante vencedor, quando serão exigidos o projeto executivo da obra e a respectiva ART do engenheiro responsável, em atendimento aos normativos da ANTAQ e do Sistema CREA/CONFEA. Ressalta-se que esse entendimento foi objeto de discussão com a área técnica do Tribunal de Contas da União, que entendeu e concordou com a metodologia utilizada.

2.13. Ainda em relação ao projeto a ser efetivamente implantando pelo licitante vencedor, ressalte-se que a [Comissão de Direito Comercial Internacional das Nações Unidas](#) (UNCITRAL) recomenda que se licite o projeto total, mantendo a tecnologia constante nos estudos meramente referencial.

2.14. A partir desse formato, os interessados têm flexibilidade suficiente para oferecer suas propostas baseadas nas tecnologias que entendem como adequadas para operação do terminal em questão. Em tal situação, o fato de cada um dos licitantes possuir seus próprios processos ou métodos poderá incentivar sua participação no certame.

2.15. Com o fito de prover maiores informações aos interessados na área, a fim de que suas propostas sejam as mais aderentes à realidade, na Seção do Edital que trata da Visita Técnica, deve ser incluída a possibilidade de realização de estudos e observações mais criteriosas.

3. CARACTERÍSTICAS GERAIS DO EMPREENDIMENTO

- 3.1. A área a que se refere esse Ato Justificatório, denominada **SSB01**, está localizada dentro da poligonal do Porto Organizado de São Sebastião, no Complexo Portuário de São Sebastião. O Complexo Portuário é composto pelo Porto Organizado de São Sebastião, administrado pela Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), e pelo Terminal de Uso Privativo (TUP) da Transpetro denominado Terminal Almirante Barroso (TEBAR).
- 3.2. As atividades a serem desenvolvidas na área de arrendamento SSB01 visam à movimentação e armazenagem de graneis sólidos vegetais, graneis sólidos minerais, carga geral e containerizada.
- 3.3. O Porto de São Sebastião está localizado no litoral norte do estado de São Paulo, no município de São Sebastião, na Região Sudeste do Brasil. O Porto de São Sebastião possui como área de influência os estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Goiás, com destaque para as regiões do Vale do Paraíba (SP), ABC Paulista (SP) e Região Metropolitana da Grande São Paulo (SP).
- 3.4. A superfície total da área do futuro arrendamento será de aproximadamente 261.941 m² (duzentos e sessenta e um mil, novecentos e quarenta e um metros quadrados), abrangendo área *onshore* composta por duas áreas de pátios que totalizam 253.265 m² e área *offshore* de 8.676 m². A sua localização pode ser identificada na figura a seguir.

Figura 1 - Área de arrendamento SSB01 – Porto de São Sebastião.



Fonte: EVTEA Infra S.A.

- 3.5. A área é classificada como *brownfield*, uma vez que possui estruturas de operação. Dessa forma, o **SSB01** possui em seu *layout* construções que podem necessitar de manutenção, reparos, trocas e reformas.
- 3.6. A futura arrendatária deverá realizar os investimentos mínimos necessários para exploração do **SSB01** e o **Porto de São Sebastião**, que incluem no mínimo os descritos abaixo e que estão detalhados na Seção C - Engenharia.
- Construção de ponte de acesso e píer de atracação contendo dois novos berços. Berço público dimensionado para atender navios de no mínimo 80.000 TPB, com profundidade natural mínima de -15m DHN; Berço de uso exclusivo SSB-01 dimensionado para atender navios de no mínimo 120.000 TPB, com profundidade natural mínima superior a -15m DHN;
 - Construção de sistema de recepção/expedição rodoviária dimensionada para atender a demanda projetada para o terminal, sendo primordial resguardar uma boa relação Porto cidade, com serviços de agendamento, infraestrutura interna adequada para os caminhões de modo a garantir bom fluxo operacional em momentos de pico sem afetar o acesso e áreas públicas externas do porto;
 - Implantação de capacidade estática mínima de 190.000 toneladas e adequada infraestrutura de pátio com pavimentação e drenagem;
 - Implantação de sistema mecanizado integrado para atender o berço de uso exclusivo do arrendamento com capacidade operacional equivalente ao navio tipo de projeto; e
 - Investimentos em implantação de via de acesso pública, pavimentada, que interligará os pátios 1, 2, 3 e 4 ao novo píer de atracação.
- 3.7. A área de arrendamento SSB01 será atendida pelo cais existente no berço 101 e a nova infraestrutura de atracação, contendo dois berços, sendo um berço público e o outro de uso exclusivo do arrendamento.
- 3.8. Destaca-se que o futuro arrendatário possui liberdade para implementar as soluções de engenharia que julgar pertinentes, observadas as capacidades, níveis de serviço projetados e demais obrigações do Edital e Contrato. A seguir, é fornecido um resumo dos resultados chave do modelo como receita bruta global, investimentos, valores de remuneração fixa e variável, Taxa Interna de Retorno (TIR) e Valor Presente Líquido (VPL).

Tabela 1 – Principais resultados do projeto SSB01.

Receita Bruta Global	R\$ 6.295.136 k
Investimento Total	R\$ 656.085 k
Despesa Operacional Total	R\$ 1.192.030 k
Movimentação Total (t)	104.825 k
Valor de Remuneração mensal fixo	R\$ 319,5 k
Valor de Remuneração variável (R\$/t)	R\$ 2,06
Retorno Não Alavancado do Projeto	
TIR após o Imposto	9,92%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 0
Retorno Não Alavancado do Projeto (sem valores de arrendamento)	
TIR após o Imposto	11,12%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 57.636 k

- 3.9. Informa-se que, geralmente aos terminais em portos organizados se aplica o pagamento da Tabela III – Utilização da Infraestrutura Terrestre. No caso do terminal SSB01, não haverá essa cobrança, portanto, não foi considerado na modelagem.
- 3.10. Ressalta-se que o prazo contratual previsto para a área de arrendamento é de 35 (trinta e cinco) anos, com início da vigência previsto para o ano de 2025 e término em 2049. O prazo foi determinado de forma que comportasse de maneira adequada a realização e amortização dos investimentos necessários para operação da área, mantendo-se valores razoáveis para a outorga fixa.
- 3.11. Em cumprimento ao Acórdão nº 1.077/2015/TCU-Plenário, o estudo **SSB01** foi elaborado com a data-base janeiro/2024, devendo haver atualização do valor de remuneração mensal fixo quando da celebração do Contrato de Arrendamento.
- 3.12. Ainda no que se refere às características gerais do empreendimento, informa-se que durante todas as fases do processo de licitatório (elaboração, pré audiência pública, pós audiência pública, pré análise TCU, pós análise do TCU), serão realizadas pesquisas gerais (jurídicas, regulatórias, etc) junto à Autoridade Portuária, Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ e demais órgãos competentes, conforme o caso, para identificação de possíveis litígios judiciais ou outras alterações que possam impactar no andamento da licitação.

4. DUE DILIGENCE JURÍDICA

4.1. A Infra S.A. apresentou em um dos itens da Nota Técnica nº 11/2024/COPA2-INFRA/Supaq-Infra/Diplan-Infra/Direx-Infra/Consad-Infra/Ag-Infra (SEI nº 8320935), de 2 de maio de 2024, uma análise expedita sobre potenciais passivos jurídicos referentes à área objeto de estudo. Trata-se de relatório de *due diligence* legal com o objetivo específico de fornecer ao poder público informações necessárias para a tomada de decisão acerca de possíveis entraves à licitação ou custos decorrentes de obrigações envolvendo a área a ser licitada.

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

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

4.3. Para a realização desses levantamentos, foi realizada análise dos instrumentos contratuais pertinentes bem como foi avaliada a necessidade de solicitação de informações à administração portuária e demais entes competentes, especialmente no que diz respeito à existência de ações judiciais, administrativas ou procedimentos extrajudiciais envolvendo a área ou a sua titular atual.

4.4. O relatório não visa fornecer ao mercado avaliação exaustiva de todos os aspectos que envolvem o negócio. Os interessados, caso julguem necessário, deverão realizar seus próprios levantamentos visando mitigar riscos relacionados ao negócio.

4.5. Conforme levantamento realizado, foram identificados e analisados os riscos referentes à licitação da área do **SSB01**, os quais foram resumidos no seguinte quadro:

Quadro 1 - Análise de riscos referentes à área SSB01

Perspectiva	Situação	Análise de riscos	Risco
Contratual	Não há contratos de exploração relativos à área correspondente ao futuro arrendamento.	Não foram identificados impedimentos para a futura licitação do arrendamento	Baixo
Patrimonial	Os únicos bens que existem na área são os 3 (três) armazéns já mencionados, os quais pertencem à Administração do Porto e poderão ser utilizados pela futura arrendatária.	Os 3 (três) armazéns existentes na área poderão ser utilizados pela futura arrendatária. Atualmente, inexistem contratos firmados para a exploração da área, desse modo, não há outros bens a serem considerados.	Baixo
Processual	A princípio, não foram identificados processos relativos à área em questão que possam causar impactos à futura arrendatária.	Caso sejam identificadas questões processuais relevantes, estas serão indicadas nas futuras revisões dos estudos.	Baixo

Alto	Identificação de fato passível de se constituir como entrave à futura licitação
Médio	Identificação de fato passível de gerar impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área
Baixo	Não identificação de risco à licitação nem de impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área

Fonte: Infra S.A.

4.6. Assim, conforme exposto na Nota Técnica nº 11/2024 (SEI nº 8320935), não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área, que gerem obrigação de ressarcimento ou outros riscos jurídicos dessa natureza.

5. APLICAÇÃO DA NOVA LEI DE LICITAÇÕES E CONTRATOS AOS CERTAMES DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS (LEI Nº 14.133/2021)

5.1. A partir de janeiro de 2024, as licitações e contratações públicas passaram a ser regidas pela nova Lei de Licitações e Contratos, [Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021](#), portanto, faz-se imperioso tecer algumas considerações a respeito da mudança legislativa para os procedimentos licitatórios de instalações portuárias públicas.

5.2. Primeiramente, cabe esclarecer que a modalidade de licitação adotada para os arrendamentos no setor segue sendo a do Leilão, conforme expressamente autorizado pelo §1º do art. 6º da [Lei nº 12.815, de 2013](#), não alterado pela nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos:

"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."

5.3. Contudo, a novel legislação revogou a [Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011](#), que instituiu o Regime Diferenciado de Contratações Públicas (RDC), e cuja aplicação subsidiária era permitida às licitações do setor portuário, conforme art. 66 da citada Lei de Portos

"Art. 66. Aplica-se subsidiariamente às licitações de Concessão de Porto Organizado e de Arrendamento de instalação portuária o disposto nas Leis nºs 12.462, de 4 de agosto de 2011, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e 8.666, de 21 de junho de 1993."

5.4. No entanto, apesar da revogação, os procedimentos antes previstos na lei do RDC, de grande importância para os certames licitatórios de arrendamento, foram incluídos na [Lei nº 14.133, de 2021](#), inclusive o que previa como modo de disputa a apresentação de lances públicos, prática favorável aos resultados dos projetos de concessão portuária.

5.5. A fim de facilitar a visualização, segue quadro comparativo:

Quadro 2 - Comparativo entre a Lei nº 12.462, de 2011 e a Lei nº 14.133, de 2021 .	
RDC - Lei nº 12.462/2011 (revogada)	Nova Lei de Licitações - Lei nº 14.133/2021
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;	Art. 56. O modo de disputa poderá ser, isolada ou conjuntamente: I - aberto, hipótese em que os licitantes apresentarão suas propostas por meio de lances públicos e sucessivos, crescentes ou decrescentes;

Fonte: [Lei nº 12.462, de 2011](#) e [Lei nº 14.133, de 2021](#).

5.6. Portanto, a possibilidade de apresentação de lances públicos segue encontrando respaldo legal, assegurando maior competitividade ao certame e maior vantagem às ofertas apresentadas pelos interessados no arrendamento portuário.

5.7. Por oportuno, importa descrever, mesmo que de forma breve, a dinâmica dos lances públicos.

5.8. No cumprimento das etapas do leilão, os proponentes deverão apresentar 3 (três) volumes de documentos, quais sejam:

- 1º volume - declarações preliminares, documentos de representação e garantia de proposta;
- 2º volume - proposta pelo arrendamento; e
- 3º volume - documentos de habilitação.

5.9. Na sessão pública, o leiloeiro solicitará à Comissão Especial de Licitação os dois primeiros volumes para abertura. Na sequência, anunciará o valor da proposta, que corresponderá ao valor de outorga.

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

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

5.12. O arranjo acima descrito para a etapa em viva-voz é extremamente vantajoso para a Administração Pública, pois:

1. 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;
2. considerando as regras de que a proposta em viva-voz deva ser superior à proposta escrita, e o impedimento de oferecer valor idêntico à outra proposta, ocorrerá, consequentemente, a elevação do valor de outorga final.

5.13. Por outro lado, caso ocorra empate entre propostas escritas, e não sendo efetuadas as propostas à viva-voz, a classificação será definida por meio de sorteio promovido pelo diretor da sessão, observado o disposto na legislação.

5.14. O leilão Antaq nº 07/2016, que teve como objeto o arrendamento da área STM04, localizada no Porto Organizado de Santarém/PA, é um exemplo de sucesso da dinâmica indicada. Naquela ocasião, a fase à viva voz contou com 28 (vinte e oito) lances. Considerando o valor da proposta inicial, houve ganho de 62% (ágio em viva voz) para o valor de outorga, conforme indicado na tabela abaixo:

Tabela 2 - Comparativo da disputa inicial e por viva-voz em STM04.

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

Fonte: EVTEA - EPL - 2018.

5.15. Destacam-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 pôde disputar a área ofertando um valor que quase lhe garantiu a vitória, apenas 1,09% inferior ao lance vencedor e 215% do valor ofertado por ele inicialmente.

5.16. Assim, justifica-se a dinâmica acima indicada.

5.17. Ademais, com base na disposição constante do §1º, II, do art. 165 da nova [Lei nº 14.133, de 2021](#), o leilão segue tendo fase recursal única, que sucede a fase de habilitação do vencedor do certame.

"Art. 165. Dos atos da Administração decorrentes da aplicação desta Lei cabem:

I - recurso, no prazo de 3 (três) dias úteis, contado da data de intimação ou de lavratura da ata, em face de:

- a) ato que defira ou indefira pedido de pré-qualificação de interessado ou de inscrição em registro cadastral, sua alteração ou cancelamento;
- b) julgamento das propostas;
- c) ato de habilitação ou inabilitação de licitante;
- d) anulação ou revogação da licitação;
- e) extinção do contrato, quando determinada por ato unilateral e escrito da Administração;

II - (...);

§ 1º Quanto ao recurso apresentado em virtude do disposto nas alíneas "b" e "c" do inciso I do caput deste artigo, serão observadas as seguintes disposições:

I - (...);

II - a apreciação dar-se-á em fase única."

5.18. A medida, também autorizada por meio do art. 14 do [Decreto nº 8.033, de 2013](#), imprime maior eficiência no curso do processo licitatório, vez que concentra em uma única fase a análise de todos os recursos relacionados à fase de classificação e habilitação.

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

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

5.20. Ainda no tocante ao regime de execução das licitações, o Poder Concedente optou pelo regime de "contratação integrada", o qual prevê a transferência do encargo da elaboração dos projetos básico e executivo, bem como a execução das obras e dos serviços de engenharia ao vencedor do certame, hipótese também incluída na nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos:

"Art. 46. Na execução indireta de obras e serviços de engenharia, são admitidos os seguintes regimes:

V - contratação integrada"

5.21. A definição dessa diretriz teve como motivação a alteração da alocação de riscos de projeto, já que, em decorrência da atribuição ao próprio licitante de

apresentar a melhor solução para o atendimento dos fins esperados, estima-se a supressão de eventuais aditivos de reequilíbrio ao Contrato de Arrendamento, o que é peculiar em outras formas de contratação.

5.22. Assim, resta demonstrado que o legislador, ao criar a nova Lei de Licitações, apesar de revogar expressamente a lei que instituiu o RDC, não extinguiu as especificidades desse procedimento, pelo contrário, unificou a legislação trazendo para a lei geral as regras anteriormente previstas para aplicação daquele regime diferenciado.

6. JUSTIFICATIVA PARA A UTILIZAÇÃO DO CRITÉRIO DE LICITAÇÃO - "MAIOR VALOR DE OUTORGA"

6.1. A [Lei n.º 12.815, de 2013](#) estabelece, no *caput* de seu art. 6º, os critérios de julgamento que poderão ser utilizados nas licitações dos Contratos de Concessão e Arrendamento, nos seguintes termos:

"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."

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

6.3. O [Decreto n.º 8.033, de 2013](#), vai mais longe e prevê explicitamente em seu art. 9º, inciso VII, o maior valor de outorga como critério de licitação.

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

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

6.6. Em suma, a possibilidade de adoção do critério de "maior valor de outorga" permite ampla liberdade para a proposição de modelagem adequada às especificidades de cada Arrendamento. Isso é importante pois a adoção de critérios de licitação inadequados pode produzir resultados ineficientes do ponto de vista alocativo, gerando Leilões 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.

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

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

7. JUSTIFICATIVA DO PARCELAMENTO DA OUTORGA

7.1. Como já dito, o "maior valor de outorga", critério de julgamento previsto no inciso VII do art. 9º do [Decreto nº 8.033, de 2013](#), tem sido o critério adotado pelo Poder Concedente, em face de sua vantajosidade demonstrada anteriormente.

7.2. O parcelamento do pagamento do valor da outorga proposto pela proponente vencedora é uma estratégia adotada pelo Poder Concedente assegurada no inciso II do art. 16 da [Lei nº 12.815, de 2013](#), para atrair mais interessados, uma vez que este mecanismo impacta favoravelmente a atratividade do empreendimento.

7.3. A outorga ofertada pela proponente vencedora deverá ser paga em 6 (seis) parcelas, sendo a primeira no valor de 25% (vinte e cinco por cento) a ser paga de forma prévia à assinatura do Contrato e as demais em cinco parcelas, de igual valor, pagas anualmente, sendo a primeira paga um ano após o início da vigência contratual, a qual ocorre com a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos (TAP).

8. PAGAMENTO DO VALOR DA OUTORGA

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

8.2. Com base nesses objetivos e diretrizes, o valor de outorga (*Bid*) ofertado pelo licitante vencedor do SSB01 deverá ser pago à Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), que nesse caso deverá ser considerado por ela como receita portuária.

8.3. Ressalte-se que a diretriz de pagamento de outorga (*Bid*) às Autoridades Portuárias foi estabelecida com o objetivo de fortalecer as infraestruturas portuárias através da geração de receitas para investimentos e que o instrumento em questão já foi analisado pelo mercado, através de consultas e audiências públicas, e pelo Tribunal de Contas da União nos leilões de arrendamentos portuários que precederam o presente projeto.

9. VALOR DE RESSARCIMENTO DA EMPRESA AUTORIZADA PARA A REALIZAÇÃO DE ESTUDOS DE VIABILIDADE PARA A LICITAÇÃO

9.1. Conforme determinação TCU do Acórdão nº 3.661/2013, foi incluído o valor de ressarcimento do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) no fluxo de caixa do projeto, sendo tal montante considerado na equação econômico-financeira como aporte no primeiro ano de Contrato.

9.2. A remuneração total devida pelo estudo de viabilidade da área SSB01 totaliza: R\$ 487.473,51 (quatrocentos e oitenta e sete mil, quatrocentos e setenta e três reais e cinquenta e um centavos).

10. VALOR DE PAGAMENTO DOS CUSTOS REFERENTES AO LEILÃO

10.1. Conforme determinação do TCU, foi incluído na modelagem econômico-financeira o custo da realização do Leilão. De igual forma aos leilões que precederam o presente projeto, opta-se pela realização na B³ S.A. - Brasil, Bolsa, Balcão, em São Paulo/SP.

10.2. Destaca-se que o pagamento do valor consta como obrigação contratual do vencedor do certame a ser comprovado antes da assinatura do Contrato.

10.3. O valor de remuneração de R\$ 313.889,62 (trezentos e treze mil, oitocentos e oitenta e nove reais e sessenta e dois centavos) à B³ foi definido com base em Contrato firmado com a ANTAQ, contudo, o valor pode ser alterado quando do lançamento do Edital, uma vez que outras áreas poderão ser licitadas na mesma sessão.

11. DEMONSTRAÇÃO DA INCORPORAÇÃO NOS EVTEA'S DE MODELOS QUE EXPRESSAM E ESTIMULAM 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 - Plenário TCU:

"9.1.4. finalização dos estudos determinados pelo acórdão 2.896/2009 – Plenário e incorporação dos estudos de concorrência inter e intraportos na modelagem dos terminais, em observância ao art. 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. Os arrendamentos promovidos através do Programa de Arrendamentos Portuários ampliam significativamente a capacidade nos principais Portos brasileiros e viabiliza novas rotas de escoamento para fomentar a competição no mercado. Em paralelo, as estratégias competitivas de Leilão fomentam a competição pelo mercado, melhorando a seleção dos operadores portuários.

12. ADEQUAÇÃO DOS ESTUDOS AOS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO DO SETOR PORTUÁRIO

12.1. 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 estimar os 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.

12.2. Com relação à justificativa para elaboração do estudo de viabilidade para a área de arrendamento **SSB01**, cumpre destacar que as atividades a serem realizadas na área visam atender a movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, grãos sólidos minerais, carga geral e containerizada com o objetivo de ampliar a oferta de serviços portuários, promovendo a competição e redução de preços, buscando maior disponibilidade e qualidade dos serviços.

12.3. Nesse sentido, o estudo elaborado para a área de arrendamento **SSB01** mostra-se urgente e de relevante interesse público, na medida em que busca proporcionar segurança jurídica para execução de novos investimentos, com recuperação e aumento de capacidade, promovendo, ainda, a maximização da utilização dos ativos públicos.

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

12.5. No tocante aos procedimentos de execução dos estudos, oportuno mencionar que são adotados os regramentos e normativos que estabelecem as diretrizes para elaboração de projeto de Arrendamentos portuários, bem como os principais instrumentos de planejamento do setor portuário para o Porto de São Sebastião/SP, a seguir especificado:

Quadro 3 - Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas localizadas no Porto de São Sebastião.

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 ANTAQ nº 85, de 18 de agosto de 2022;	Regulamento de elaboração de EVTEA
Plano Mestre do Porto de São Sebastião (2018);	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de São Sebastião (2024)	Planejamento setorial
Regulamento de Exploração do Porto de São Sebastião-REPSS (2023)	Planejamento setorial
Comex Stat – Ministério da Economia (2022)	Planejamento setorial

Fonte: EVTEA Infra S.A.

13. CONSIDERAÇÕES ACERCA DOS CENÁRIOS COMPETITIVOS NO EVTEA

13.1. As projeções de demanda foram estruturadas a partir de duas etapas, refletindo dois grandes blocos de avaliação competitiva, são elas: (i) análise de demanda macro e (ii) análise de demanda micro.

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

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

13.4. A demanda potencial por instalações portuárias no Brasil tem sido objeto de diversos estudos em âmbito nacional e regional. Para estimar a demanda potencial relativa à área de arrendamento **SSB01**, serviram de base à projeção da demanda os seguintes estudos:

- Plano Mestre do Complexo Portuário de São Sebastião (2018); e
- Projeções do Agronegócio Brasil 2022/23 a 2032/33 – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA).

13.5. Em âmbito nacional, esses estudos são os instrumentos oficiais de planejamento do setor portuário, indicativos para atração de investimentos e identificação de oportunidades, possibilitando a participação da sociedade no desenvolvimento dos portos e da sua relação com as cidades e o meio ambiente, bem como proporcionando a integração com as políticas de expansão da infraestrutura nacional de transportes e a racionalização da utilização de recursos públicos.

14. CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MACRO E COMPETIÇÃO

14.1. As projeções mais recentes de movimentação portuária para o Complexo Portuário de São Sebastião constam nos dados do Plano Mestre do Complexo Portuário de São Sebastião (2018), com as quais são extraídas as previsões de demanda macro relativa aos perfis de cargas compatíveis com o projeto da área de arrendamento **SSB01**.

14.2. A vocação operacional proposta para o **SSB01** mantém aderência com as operações realizadas no Porto de São Sebastião atualmente, que consistem na movimentação de grãos sólidos vegetais, grãos sólidos minerais e carga geral. Assim, os volumes estimados destes produtos foram considerados para o dimensionamento da demanda macro de **SSB01**.

14.3. A partir da delimitação dos grãos sólidos vegetais (malte/cevada e açúcar a granel), grãos sólidos minerais (barrilha/sulfato, coque de petróleo e fertilizantes) e da carga geral (açúcar ensacado) que poderão ser movimentados no terminal **SSB01** busca-se, com base nas taxas de crescimento extraídas do Plano Mestre do Complexo Portuário de São Sebastião e das Projeções do Agronegócio Brasil 2022/23 a 2032/33 – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA, identificar a demanda macro total prevista para o horizonte de projeto, com início no ano de 2026 até o ano de 2060.

Grãos Sólidos Vegetais

14.4. O Porto de São Sebastião consolidou-se como importante entreposto para cevada e malte, movimentando 210 mil toneladas em 2023, sendo 129 mil de cevada e 81 mil de malte. Essa carga destina-se à fábrica de Taubaté/SP, que possui capacidade de processamento anual de 200 mil toneladas, com previsão de expansão para 400 mil toneladas a partir de 2026.

14.5. As projeções de demanda futura para cevada e malte consideram a expansão da fábrica em Taubaté e as taxas de crescimento do Plano Mestre do Porto de São Sebastião. No cenário tendencial, a demanda crescerá a uma taxa efetiva anual de 1,28% a partir de 2020, enquanto nos cenários otimista e pessimista, as taxas estimadas são de 1,28% e 0,69%, respectivamente.

Tabela 3 - Taxa de crescimento tendencial de Malte/Cevada.

Taxas de Crescimento-Plano Mestre Tendencial – Malte/Cevada	D. P.
Malte/Cevada 2020 - 2025	1,295%
Malte/Cevada 2025-2030	1,307%
Malte/Cevada 2030-2035	1,158%
Malte/Cevada 2035-2040	0,985%
Malte/Cevada 2040-2045	0,872%
Malte/Cevada 2045-2050	0,880%
Malte/Cevada 2050-2055	0,872%
Malte/Cevada 2055-2060	0,837%

Fonte: EVTEA Infra S.A.

14.6. A demanda por açúcar a granel no período de 2026 a 2060 deve acompanhar o ritmo de crescimento do agronegócio, com projeção de taxa média anual de 2,41%. Essa estimativa, baseada nas Projeções do Agronegócio Brasil 2022/23-2032/33 do MAPA, serve como referência para o cenário tendencial. Cenários alternativos também foram considerados, com crescimento otimista de 2,90% ao ano e pessimista de 0,44% ao ano, refletindo diferentes perspectivas para o desenvolvimento do setor agropecuário.

Tabela 4 - Taxa de crescimento tendencial de Açúcar a Granel.

Taxas de Crescimento-Plano Mestre Tendencial – Malte/Cevada	D. P.
Malte/Cevada 2020 -2025	1,295%
Malte/Cevada 2025-2030	1,307%
Malte/Cevada 2030-2035	1,158%
Malte/Cevada 2035-2040	0,985%
Malte/Cevada 2040-2045	0,872%
Malte/Cevada 2045-2050	0,880%
Malte/Cevada 2050-2055	0,872%
Malte/Cevada 2055-2060	0,837%

Fonte: EVTEA Infra S.A.

Granéis Sólidos Minerais

14.7. As taxas de crescimento da demanda por barrilha foram baseadas no Plano Mestre do Complexo Portuário de São Sebastião (2018). Para o cenário tendencial, a taxa de crescimento a cada cinco anos a partir de 2020 foi considerada, conforme tabela abaixo. Já para os cenários otimista e pessimista, as projeções do Plano Mestre foram utilizadas: 0,92% ao ano no otimista e 0,37% no pessimista.

Tabela 5 - Taxa de crescimento tendencial de Barrilha.

Taxas de Crescimento-Plano Mestre Tendencial - Barrilha	D. P.
Barrilha 2020-2025	0,85%
Barrilha 2025-2030	0,86%
Barrilha 2030-2035	0,76%
Barrilha 2035-2040	0,65%
Barrilha 2040-2045	0,57%
Barrilha 2045-2050	0,58%
Barrilha 2050-2055	0,58%
Barrilha 2055-2060	0,57%

Fonte: EVTEA Infra S.A.

14.8. No caso da carga de sulfato, a demanda é projetada para crescer a uma taxa média anual de 0,54% ao longo dos períodos de cinco anos a partir de 2020 no cenário tendencial, conforme tabela abaixo. Já nos cenários otimista e pessimista, as taxas de crescimento anual foram: 0,91% para o otimista e 0,31% para o pessimista.

Tabela 6 - Taxa de crescimento tendencial de Sulfato.

Taxas de Crescimento-Plano Mestre Tendencial - Sulfato	D.P
Sulfato 2020-2025	0,88%
Sulfato 2025-2030	0,87%
Sulfato 2030-2035	0,76%
Sulfato 2035-2040	0,63%
Sulfato 2040-2045	0,55%
Sulfato 2045-2050	0,61%
Sulfato 2050-2055	0,61%
Sulfato 2055-2060	0,59%

Fonte: EVTEA Infra S.A.

14.9. No que se refere a fertilizantes, a demanda no Brasil entre 2026 e 2060 está prevista para crescer a uma taxa média anual de 2,33%, alinhada com as projeções do agronegócio brasileiro para o período. Essa estimativa considera a forte correlação entre o consumo de fertilizantes e o desenvolvimento do setor agrícola. No cenário otimista, a demanda por fertilizantes acompanha o ritmo acelerado da produção de grãos, crescendo 3,18% ao ano. Já no cenário pessimista, o crescimento é mais modesto, de 1,92% ao ano, acompanhando a expansão das demais culturas.

14.10. A demanda por coque de petróleo considerou a necessidade da planta de Cubatão, com capacidade de processamento de 550 mil toneladas anuais, e foi estimada com base em sua capacidade total de conversão de coque verde em coque calcinado. Para o cenário tendencial, não se prevê crescimento na demanda, devido à limitação da capacidade da unidade. Já os cenários otimista e pessimista consideram as projeções do Plano Mestre de São Sebastião: no otimista, a demanda pode crescer 1,09% ao ano por ganhos de produtividade, enquanto no pessimista, haverá perda de 0,48% na capacidade de produção anual.

Carga Geral

14.11. Com base em contratos firmados por empresas exportadoras e considerando as taxas de crescimento do açúcar a granel, espera-se que o Porto de São Sebastião movimente cerca de 600 mil toneladas de açúcar ensacado em 2060. Essa projeção otimista reflete a crescente demanda global por esse produto e o potencial do porto para se tornar um importante polo logístico para o escoamento da produção nacional. Considera-se as mesmas taxas de crescimento do açúcar a granel para estimar os cenários de demanda do açúcar ensacado.

14.12. A tabela a seguir consolida as projeções de demanda macro no horizonte entre 2026 e 2060 para granéis sólidos minerais, granéis sólidos vegetais e carga geral, em diferentes cenários:

Tabela 7 - Projeção de Demanda para Granéis Sólidos Vegetais, Granéis Sólidos Minerais e Carga Geral para o Porto de São Sebastião.

DEMANDA MACRO									
São Sebastião									
Granéis Sólidos Vegetais (Toneladas)			Granéis Sólidos Minerais (Toneladas)			Carga Geral - Açúcar Ensacado (Toneladas)			
ANO	Tendencial	Pessimista	Otimista	Tendencial	Pessimista	Otimista	Tendencial	Pessimista	Otimista
2026	417.316	402.166	420.064	515.471	508.655	516.786	-	-	-
2027	424.962	404.477	428.708	519.978	510.922	521.614	-	-	-
2028	432.761	406.803	437.556	548.277	528.113	550.495	-	-	-
2029	440.715	409.142	446.615	643.884	612.261	647.326	-	-	-
2030	448.829	411.496	455.890	739.524	696.416	744.194	-	-	-
2031	756.605	673.755	774.239	946.701	852.031	955.835	200.000	180.000	205.801
2032	1.061.992	953.971	1.087.945	1.222.271	1.100.044	1.233.960	250.000	225.000	257.251
2033	1.434.176	1.385.644	1.469.307	1.611.021	1.449.919	1.626.312	300.000	270.000	308.701
2034	1.463.762	1.392.627	1.500.187	1.620.673	1.507.210	1.643.964	307.239	271.178	316.150
2035	1.494.003	1.399.648	1.531.753	1.630.435	1.512.167	1.661.857	314.652	272.362	323.778
2036	1.524.206	1.406.706	1.564.022	1.639.147	1.517.170	1.679.623	322.244	273.550	331.590
2037	1.555.081	1.413.801	1.597.008	1.647.955	1.522.219	1.697.636	330.020	274.744	339.591
2038	1.586.642	1.420.934	1.630.730	1.656.863	1.527.315	1.715.899	337.983	275.943	347.785
2039	1.618.905	1.428.105	1.665.203	1.665.871	1.532.458	1.734.418	346.138	277.147	356.177
2040	1.651.888	1.435.314	1.700.446	1.674.980	1.537.650	1.753.198	354.490	278.356	364.771
2041	1.685.122	1.442.561	1.736.475	1.683.422	1.542.890	1.772.000	363.043	279.571	373.573
2042	1.719.100	1.449.847	1.773.310	1.691.960	1.548.181	1.791.071	371.803	280.791	382.587
2043	1.753.840	1.457.171	1.810.969	1.700.596	1.553.522	1.810.416	380.774	282.016	391.818
2044	1.789.359	1.464.534	1.849.470	1.709.331	1.558.915	1.830.040	389.962	283.247	401.272
2045	1.825.676	1.471.936	1.888.833	1.718.168	1.564.359	1.849.950	399.371	284.483	410.954
2046	1.862.845	1.479.378	1.929.079	1.727.325	1.569.857	1.870.330	409.007	285.724	420.870
2047	1.900.851	1.486.859	1.970.228	1.736.590	1.575.408	1.891.010	418.876	286.971	431.025
2048	1.939.712	1.494.380	2.012.300	1.745.964	1.581.015	1.911.996	428.983	288.223	441.425
2049	1.979.450	1.501.941	2.055.317	1.755.449	1.586.676	1.933.294	439.334	289.481	452.077
2050	2.020.084	1.509.542	2.099.300	1.765.048	1.592.394	1.954.910	449.935	290.744	462.985
2051	2.061.599	1.517.183	2.144.273	1.774.775	1.598.169	1.976.857	460.791	292.013	474.156
2052	2.104.052	1.524.865	2.190.258	1.784.619	1.604.003	1.999.135	471.910	293.287	485.597
2053	2.147.467	1.532.588	2.237.279	1.794.583	1.609.895	2.021.754	483.296	294.567	497.314
2054	2.191.865	1.540.353	2.285.360	1.804.668	1.615.848	2.044.719	494.958	295.852	509.313
2055	2.237.269	1.548.158	2.334.525	1.814.877	1.621.861	2.068.039	506.901	297.143	521.603
2056	2.283.534	1.556.005	2.384.799	1.825.038	1.627.936	2.091.667	519.132	298.440	534.188
2057	2.330.850	1.563.894	2.436.209	1.835.326	1.634.075	2.115.665	531.658	299.742	547.078
2058	2.379.243	1.571.826	2.488.781	1.845.742	1.640.277	2.140.041	544.486	301.050	560.278
2059	2.428.738	1.579.799	2.542.541	1.856.288	1.646.544	2.164.802	557.624	302.364	573.797
2060	2.479.361	1.587.815	2.597.518	1.866.968	1.652.878	2.189.959	571.079	303.684	587.642

Fonte: Tabela de elaboração própria a partir do EVTEA desenvolvido pela Infra S.A.

14.13. Os gráficos a seguir refletem os dados das projeções de demanda macro.

Figura 2 - Cenários de movimentações para o Porto de São Sebastião.



Fonte: EVTEA Infra S.A.

14.14. A partir das projeções de demanda macro em diferentes cenários, desenvolvidas acima, parte-se para definição da demanda micro para o terminal, a qual é realizada por meio da divisão do total de demanda pelos participantes do mercado que o compõem o Complexo Portuário de São Sebastião.

14.15. O EVTEA elaborado pela Infra S.A. aponta que as previsões do Plano Mestre, embora genéricas, indicam o comportamento da movimentação de cargas em Complexos Portuários até 2060. Apesar de não detalhar a demanda por terminal específico, o estudo fornece uma visão geral das tendências do setor.

14.16. Importante destacar que, embora o estudo de mercado do EVTEA não tenha identificado potencial de movimentação de carga containerizada no cenário tendencial, o açúcar ensacado apresenta uma forte possibilidade de migração para contêineres, no Porto de São Sebastião. Portanto, entende-se necessária a inclusão do perfil carga containerizada no objeto contratual.

15. CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MICRO E COMPETIÇÃO

15.1. Para estimar a demanda portuária do terminal **SSB01**, foi realizada uma análise da competitividade no Complexo Portuário de São Sebastião, considerando a capacidade atual e futura das instalações existentes e projetadas na região, com o intuito de determinar a demanda potencial do produto.

15.2. Para estimar a demanda micro faz-se necessário identificar as capacidades instaladas e planejadas. Consideram-se em termos de capacidades as infraestruturas de armazenagem, berços de atracação e expedição. Assim, foram definidas as seguintes informações e premissas:

- As operações de armazenagem e movimentação das diversas cargas embarcadas ou desembarcadas no Porto de São Sebastião são armazenadas em áreas públicas com compartilhamento das estruturas existentes entre os operadores portuários;
- O estudo de mercado considera que a cevada, malte, barrilha e sulfatos são cargas consolidadas no Porto de São Sebastião e que o futuro arrendatário deverá capturar parte desta demanda;
- Para estimar a participação de mercado do futuro arrendatário das cargas consolidadas no Porto de São Sebastião, considera-se como ponto de partida a movimentação atual e a aplicação das taxas de crescimento do Plano Mestre do Complexo Portuário de São Sebastião sem considerar as expansões futuras da demanda; e
- Para as demais cargas identificadas no estudo demanda consideram-se que o futuro arrendatário irá capturar a totalidade da demanda macro.

15.3. As tabelas abaixo apresentam os dados obtidos no Estudo de Mercado referentes à projeção de demanda micro para o Terminal **SSB01** em diferentes cenários de acordo com as premissas adotadas:

Tabela 8 - Demanda micro em cenários para o Terminal SSB01 para o mercado de Granéis Sólidos Vegetais.

São Sebastião (em toneladas)		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044
Cenário Tendencial - Açúcar																				
Macro Demanda		198.180	202.962	207.859	212.875	218.011	489.938	761.992	1.034.176	1.059.130	1.084.685	1.110.857	1.137.661	1.165.112	1.193.225	1.222.016	1.251.502	1.281.699	1.312.625	1.344.297
% de Mercado		0%	0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Micro Demanda Potencial		0	0	207.859	212.875	218.011	489.938	761.992	1.034.176	1.059.130	1.084.685	1.110.857	1.137.661	1.165.112	1.193.225	1.222.016	1.251.502	1.281.699	1.312.625	1.344.297
Limite de Capacidade Armazenamento																				
Limite de Capacidade Berço				1.280.000	1.280.000	1.280.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000
TOTAL CAPTURADO		0	0	207.859	212.875	218.011	489.938	761.992	1.034.176	1.059.130	1.084.685	1.110.857	1.137.661	1.165.112	1.193.225	1.222.016	1.251.502	1.281.699	1.312.625	1.344.297
Cenário Tendencial - Malte/Cevada		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044
Macro Demanda		219.136	222.000	224.901	227.840	230.818	266.667	300.000	400.000	404.632	409.318	413.349	417.419	421.530	425.681	429.873	433.621	437.401	441.215	445.062
% de Mercado		0,00%	0,00%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%
Micro Demanda Potencial		0	0	138.286	140.093	141.923	163.966	184.462	245.949	248.797	251.678	254.157	256.660	259.187	261.739	264.317	266.621	268.946	271.291	273.656
Limite de Capacidade Armazenamento																				
Limite de Capacidade Berço				1.280.000	1.280.000	1.280.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000
TOTAL CAPTURADO		0	0	138.286	140.093	141.923	163.966	184.462	245.949	248.797	251.678	254.157	256.660	259.187	261.739	264.317	266.621	268.946	271.291	273.656
TOTAL GERAL CAPTURADO Graneis Vegetais		0	0	346.145	352.967	359.935	653.904	946.454	1.280.125	1.307.927	1.336.364	1.365.014	1.394.321	1.424.299	1.454.964	1.486.332	1.518.123	1.550.645	1.583.916	1.617.953
São Sebastião (em toneladas)		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044
Cenário Pessimista - Açúcar																				
Macro Demanda		186.926	187.742	188.561	189.384	190.210	432.087	682.095	1.023.142	1.027.607	1.032.091	1.036.595	1.041.118	1.045.661	1.050.224	1.054.807	1.059.410	1.064.033	1.068.676	1.073.339
% de Mercado		0%	0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Micro Demanda Potencial		0	0	188.561	189.384	190.210	432.087	682.095	1.023.142	1.027.607	1.032.091	1.036.595	1.041.118	1.045.661	1.050.224	1.054.807	1.059.410	1.064.033	1.068.676	1.073.339
Limite de Capacidade Armazenamento																				
Limite de Capacidade Berço		0	0	1.280.000	1.280.000	1.280.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000
TOTAL CAPTURADO		0	0	188.561	189.384	190.210	432.087	682.095	1.023.142	1.027.607	1.032.091	1.036.595	1.041.118	1.045.661	1.050.224	1.054.807	1.059.410	1.064.033	1.068.676	1.073.339
Cenário Pessimista - Malte/Cevada		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044
Macro Demanda		215.240	216.736	218.242	219.759	221.286	241.668	271.876	362.502	365.021	367.557	370.112	372.684	375.273	377.881	380.507	383.151	385.814	388.495	391.195
% de Mercado		0,0%	0,0%	61,5%	61,5%	61,5%	61,5%	61,5%	61,5%	61,5%	61,5%	61,5%	61,5%	61,5%	61,5%	61,5%	61,5%	61,5%	61,5%	61,5%
Micro Demanda Potencial		0	0	134.191	135.123	136.062	148.595	167.169	222.892	224.441	226.001	227.571	229.153	230.745	232.349	233.963	235.589	237.226	238.875	240.535
Limite de Capacidade Armazenamento																				
Limite de Capacidade Berço		0	0	1.280.000	1.280.000	1.280.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000
TOTAL CAPTURADO		0	0	134.191	135.123	136.062	148.595	167.169	222.892	224.441	226.001	227.571	229.153	230.745	232.349	233.963	235.589	237.226	238.875	240.535
TOTAL GERAL CAPTURADO Graneis Vegetais		0	0	322.752	324.507	326.272	580.682	849.264	1.246.034	1.252.048	1.258.092	1.264.166	1.270.271	1.276.406	1.282.573	1.288.770	1.294.999	1.301.259	1.307.551	1.313.874
São Sebastião (em toneladas)		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044
Cenário Otimista - Açúcar																				
Macro Demanda		201.024	206.854	212.854	219.027	225.380	504.148	784.093	1.064.171	1.089.848	1.116.145	1.143.076	1.170.658	1.198.904	1.227.832	1.257.459	1.287.800	1.318.873	1.350.696	1.383.287
% de Mercado		0%	0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Micro Demanda Potencial		0	0	212.854	219.027	225.380	504.148	784.093	1.064.171	1.089.848	1.116.145	1.143.076	1.170.658	1.198.904	1.227.832	1.257.459	1.287.800	1.318.873	1.350.696	1.383.287
Limite de Capacidade Armazenamento																				
Limite de Capacidade Berço		0	0	1.280.000	1.280.000	1.280.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000
TOTAL CAPTURADO		0	0	212.854	219.027	225.380	504.148	784.093	1.064.171	1.089.848	1.116.145	1.143.076	1.170.658	1.198.904	1.227.832	1.257.459	1.287.800	1.318.873	1.350.696	1.383.287
Cenário Otimista - Malte/Cevada		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044
Macro Demanda		219.041	221.853	224.702	227.588	230.510	270.091	303.852	405.137	410.339	415.608	420.945	426.351	431.826	437.371	442.987	448.676	454.437	460.273	466.183
% de Mercado		0,00%	0,00%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%	61,49%
Micro Demanda Potencial		0	0	138.163	139.937	141.734	166.071	186.830	249.107	252.306	255.546	258.827	262.151	265.518	268.927	272.380	275.878	279.421	283.009	286.643
Limite de Capacidade Armazenamento																				
Limite de Capacidade Berço		0	0	1.280.000	1.280.000	1.280.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000
TOTAL CAPTURADO		0	0	138.163	139.937	141.734	166.071	186.830	249.107	252.306	255.546	258.827	262.151	265.518	268.927	272.380	275.878	279.421	283.009	286.643

Fonte: EVTEA Infra S.A.

Tabela 9 - Demanda micro em cenários para o Terminal SSB01 para o mercado de Granéis Sólidos Minerais.

São Sebastião (em toneladas)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
Cenário Tendencial - Barrilha/Sulfatos																				
Macro Demanda	448.832	452.704	456.611	460.550	464.524	540.701	607.271	961.021	968.343	975.721	981.992	988.304	994.657	1.001.050	1.007.485	1.013.189	1.018.926	1.024.695	1.030.497	1.036.331
% de Mercado	0,0%	0,0%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%
Micro Demanda Potencial	-	0	299.105	301.686	304.289	358.119	456.750	629.521	634.318	639.150	643.259	647.393	651.555	655.743	659.958	663.694	667.452	671.231	675.032	678.854
Limite de Capacidade Armazenamento																				
Limite de Capacidade Berço	1.280.000	1.280.000	1.280.000	1.280.000	1.280.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000
TOTAL CAPTURADO	0	0	299.105	301.686	304.289	358.119	456.750	629.521	634.318	639.150	643.259	647.393	651.555	655.743	659.958	663.694	667.452	671.231	675.032	678.854
Cenário Tendencial - Coque Calcinado																				
Macro Demanda	66.639	67.273	91.667	183.333	275.000	366.667	458.333	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000
% de Mercado	0,00%	0,00%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Micro Demanda Potencial	0	0	91.667	183.333	275.000	366.667	458.333	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000
Limite de Capacidade Berço	1.280.000	1.280.000	1.280.000	1.280.000	1.280.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000
TOTAL CAPTURADO	0	0	91.667	183.333	275.000	366.667	458.333	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000
Cenário Tendencial - Fertilizantes																				
Macro Demanda	-	-	-	-	-	33.333	66.667	100.000	102.330	104.714	107.154	109.651	112.206	114.820	117.495	120.233	123.034	125.901	128.835	131.837
% de Mercado	-	-	-	-	-	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Micro Demanda Potencial	-	-	-	-	-	33.333	66.667	100.000	102.330	104.714	107.154	109.651	112.206	114.820	117.495	120.233	123.034	125.901	128.835	131.837
Limite de Capacidade Armazenamento																				
Limite de Capacidade Berço	1.280.000	1.280.000	1.280.000	1.280.000	1.280.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000
TOTAL CAPTURADO	0	0	-	-	-	33.333	66.667	100.000	102.330	104.714	107.154	109.651	112.206	114.820	117.495	120.233	123.034	125.901	128.835	131.837
TOTAL GERAL CAPTURADO	0	0	390.772	485.019	579.289	758.119	981.750	1.279.521	1.286.648	1.293.865	1.300.413	1.307.044	1.313.760	1.320.563	1.327.453	1.333.927	1.340.487	1.347.132	1.353.866	1.360.690
São Sebastião (em toneladas)																				
Cenário Pessimista - Barrilha/Sulfatos																				
Macro Demanda	442.333	443.970	445.613	447.261	448.916	492.031	627.544	864.919	868.106	871.305	874.516	877.739	880.974	884.220	887.479	890.750	894.032	897.327	900.634	903.953
% de Mercado	0,00%	0,00%	65,51%	65,51%	65,51%	65,51%	65,51%	65,51%	65,51%	65,51%	65,51%	65,51%	65,51%	65,51%	65,51%	65,51%	65,51%	65,51%	65,51%	65,51%
Micro Demanda Potencial	-	-	291.901	292.981	294.065	322.307	411.075	566.569	568.657	570.753	572.856	574.967	577.086	579.213	581.347	583.490	585.640	587.798	589.965	592.139
Limite de Capacidade Armazenamento																				
Limite de Capacidade Berço	1.280.000	1.280.000	1.280.000	1.280.000	1.280.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000
TOTAL CAPTURADO	-	-	291.901	292.981	294.065	322.307	411.075	566.569	568.657	570.753	572.856	574.967	577.086	579.213	581.347	583.490	585.640	587.798	589.965	592.139
Cenário Pessimista - Coque Calcinado																				
Macro Demanda	66.322	66.953	82.500	165.000	247.500	330.000	412.500	495.000	547.379	547.379	547.379	547.379	547.379	547.379	547.379	547.379	547.379	547.379	547.379	547.379
% de Mercado	0%	0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Micro Demanda Potencial	-	-	82.500	165.000	247.500	330.000	412.500	495.000	547.379	547.379	547.379	547.379	547.379	547.379	547.379	547.379	547.379	547.379	547.379	547.379
Limite de Capacidade Armazenamento																				
Limite de Capacidade Berço	1.280.000	1.280.000	1.280.000	1.280.000	1.280.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000
TOTAL CAPTURADO	-	-	82.500	165.000	247.500	330.000	412.500	495.000	547.379	547.379	547.379	547.379	547.379	547.379	547.379	547.379	547.379	547.379	547.379	547.379
Cenário Pessimista - Fertilizantes																				
Macro Demanda	-	-	-	-	-	30.000	60.000	90.000	91.725	93.483	95.275	97.101	98.962	100.859	102.792	104.762	106.770	108.816	110.902	113.027
% de Mercado	0%	0%	0%	0%	0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Micro Demanda Potencial	-	-	-	-	-	30.000	60.000	90.000	91.725	93.483	95.275	97.101	98.962	100.859	102.792	104.762	106.770	108.816	110.902	113.027
Limite de Capacidade Armazenamento																				
Limite de Capacidade Berço	1.280.000	1.280.000	1.280.000	1.280.000	1.280.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000
TOTAL CAPTURADO	0	0	374.401	457.981	541.565	682.307	883.575	1.151.569	1.207.761	1.211.615	1.215.510	1.219.447	1.223.427	1.227.450	1.231.518	1.235.631	1.239.789	1.243.993	1.248.245	1.252.545
São Sebastião (em toneladas)																				
Cenário Otimista - Barrilha/Sulfatos																				
Macro Demanda	449.588	453.703	457.857	462.048	466.278	550.887	701.980	967.300	975.775	984.326	992.579	1.000.903	1.009.299	1.017.767	1.026.308	1.034.679	1.043.122	1.051.636	1.060.222	1.068.882
% de Mercado	0,0%	0,0%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%	65,5%
Micro Demanda Potencial	0	0	299.921	302.667	305.437	360.861	459.835	633.634	639.186	644.787	650.194	655.647	661.146	666.693	672.288	677.772	683.302	688.879	694.504	700.176
Limite de Capacidade Armazenamento																				
Limite de Capacidade Berço	1.280.000	1.280.000	1.280.000	1.280.000	1.280.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000
TOTAL CAPTURADO	0	0	299.921	302.667	305.437	360.861	459.835	633.634	639.186	644.787	650.194	655.647	661.146	666.693	672.288	677.772	683.302	688.879	694.504	700.176
Cenário Otimista - Coque Calcinado																				
Macro Demanda	67.198	67.910	92.639	185.278	277.916	370.555	463.194	555.833	561.727	567.684	573.705	579.789	585.937	592.151	598.431	604.777	611.191	617.672	624.223	630.842
% de Mercado	0,00%	0,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Micro Demanda Potencial	0	0	92.639	185.278	277.916	370.555	463.194	555.833	561.727	567.684	573.705	579.789	585.937	592.151	598.431	604.777	611.191	617.672	624.223	630.842
Limite de Capacidade Armazenamento																				
Limite de Capacidade Berço	1.280.000	1.280.000	1.280.000	1.280.000	1.280.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000
TOTAL CAPTURADO	-	-	92.639	185.278	277.916	370.555	463.194	555.833	561.727	567.684	573.705	579.789	585.937	592.151	598.431	604.777	611.191	617.672	624.223	630.842
Cenário Otimista - Fertilizantes																				
Macro Demanda	-	-	-	-	-	34.393	68.787	103.180	106.461	109.847	113.340	116.944	120.663	124.500	128.459	132.544	136.759	141.108	145.595	150.225
% de Mercado	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Micro Demanda Potencial	-	-	-	-	-	34.393	68.787	103.180	106.461	109.847	113.340	116.944	120.6							

monopolísticas e outros abusos dos operadores, promover ou proteger a competição e prevenir contra a discriminação de preços.

16.3. A referência que melhor consolida essa experiência, mesclando-a com a teoria de forma sólida e que é utilizada mundialmente como documento base no planejamento portuário, é o *Port Reform Toolkit*, publicado pelo Banco Mundial e atualmente em sua segunda edição. Trata-se de um documento robusto, com oito módulos que abordam diferentes assuntos relacionados a reformas institucionais e regulatórias portuárias: <http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/port-reform-toolkit-ppiaf-world-bank-2nd-edition>. Particularmente, o Módulo 6 deste documento, intitulado *Port Regulation: Overseeing the Economic Public Interest in Ports*, foi também utilizado pelo Poder Concedente como insumo para nortear sua política tarifária.

16.4. Serão pontuadas as questões regulatórias a serem consideradas na formulação da estratégia de arrendamentos portuários, apresentados os mecanismos estratégicos para aumentar a competitividade portuária – estruturais e regulatórios – e analisado o custobenefício de suas aplicações.

16.5. A política tarifária para o Terminal em questão foi inspirada na prática do Setor Portuário internacional e está em conformidade com as recomendações do Banco Mundial.

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

16.7. É nesse contexto que se insere o **SSB01**.

17. **JUSTIFICAÇÃO DOS PREÇOS E TARIFAS UTILIZADOS NO TERMINAL E SUA FUNDAMENTAÇÃO**

17.1. Este item atende particularmente à determinação 9.1.3 do TCU, no Acórdão 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."

17.2. A subseção a seguir suporta as premissas e valor do preço a ser praticado pela empresa arrendatária, conforme considerado no estudo de viabilidade do Terminal **SSB01**.

• **Composição da receita média unitária Geral**

17.3. As estimativas de preços para os serviços portuários visam remunerar adequadamente as operações realizadas, com ênfase no recebimento, na armazenagem e na expedição das mercadorias movimentadas.

17.4. No contexto dos estudos de viabilidade, os preços servem como referência fundamental, utilizados como variável de entrada para quantificar as receitas e o valor total do empreendimento.

17.5. O nível de preços definitivo, que será praticado ao longo do Contrato, será estabelecido livremente pelo vencedor da licitação, após análise dos custos e da dinâmica do mercado.

17.6. Para estimar a receita média unitária do terminal **SSB01** para grânéis sólidos vegetais, foram consultadas tabelas de preços disponibilizadas em sites eletrônicos de terminais de grânéis sólidos vegetais em operação. O preço médio identificado, considerando os serviços de armazenagem e movimentação para o grupo de terminais, é de R\$ 55,35 por tonelada.

17.7. No entanto, é importante ressaltar que este valor representa um preço máximo, sujeito a descontos negociados com cada cliente, de acordo com o volume movimentado e a forma de pagamento pelos serviços. Em média, estima-se um desconto de 20% sobre os preços de balcão, resultando em um valor final de R\$ 44,28 por tonelada.

17.8. Após análise estatística dos preços, o valor final da receita média unitária para o terminal **SSB01** para grânéis sólidos vegetais foi determinado em **R\$ 40,65** por tonelada. A tabela abaixo sintetiza as informações coletadas em terminais portuários que movimentam grânéis sólidos vegetais com data base em janeiro de 2024.

Tabela 11 - Preços de referência para armazenagem e movimentação de Granel Sólido Vegetal em terminais portuários (em R\$) em jan/2024.

Empresa	Armazenagem e Movimentação	Média Armazenagem	Média Movimentação	Com Impostos	Com 20% Desconto
Cotegipe, Salvador	85,07		85,07	85,07	68,06
Interalli - Paranáguá	45,00		45,00	47,25	37,80
T-Grão, Santos	48,00		48,00	48,00	38,40
T39, Santos	45,00		45,00	45,00	36,00
Fertisanta, Imbituba	95,08	47,15	47,93	95,08	76,06
Serra Morena, Imbituba	72,30	31,80	40,5	72,30	57,84
Coamo, Paranáguá	48,00		48,00	48,00	38,40
Pasa, Paranáguá	46,00		46,00	46,00	36,80
TES, Santos	45,00		45,00	45,00	36,00
Cargill, Santarém	37,40		37,40	37,40	29,92
Cargill, Paranáguá	45,50		45,50	45,50	36,40
Termasa, Rio Grande	64,89	29,00	35,89	64,89	51,91
ADM Ponta da Madeira	60,00		60,00	60,00	48,00
TEAG	30,50		30,50	30,50	24,40
TGG	42,50		42,50	42,50	34,00
Tiplam	73,09		73,09	73,09	58,47
Média (t)	55,35			55,35	44,28
Média c/20%	44,28				
Desvio Padrão	14,39				
1/2 Desvio Padrão	7,20				
(-) Meio Desvio Padrão	37,08				
(+) Meio Desvio Padrão	51,47				
Média Normal	40,65				

Fonte: EVTEA Infra S.A.

17.9. Para estimar a receita média unitária para grânéis sólidos minerais, foi realizado o mesmo procedimento consultando os preços em tabelas disponibilizadas por terminais similares em operação em sites eletrônicos. A partir dessa análise, obteve-se um preço médio de R\$ 108,23 por tonelada, considerando os serviços de armazenagem e movimentação. Estima-se um desconto de 20% sobre o preço de balcão, resultando em um valor final de R\$ 86,58 por tonelada.

17.10. Após a análise estatística dos preços, considerando os descontos médios, chega-se à estimativa final da receita média unitária do terminal **SSB01** para grânéis sólidos minerais: **R\$ 71,03** por tonelada. A tabela a seguir sintetiza as informações coletadas em terminais portuários que movimentam grânéis sólidos minerais com data base em janeiro de 2024.

Tabela 12 - Preços de referência para armazenagem e movimentação de Granel Sólido Mineral em terminais portuários (em R\$) em jan/2024.

Empresa	Armazenagem e Movimentação	Média Armazenagem	Média Movimentação	Impostos Incluídos	20% Desconto
Fertisanta, Imituba	88,65	40,72	47,93	88,65	70,92
Serra Morena, Imituba	72,30	31,80	40,50	72,30	57,84
Hidroviás, Santos	137,60	96,19	41,41	137,60	110,08
Intermarítima, Aratu	72,00		72,00	72,00	57,60
Tiplam, Santos	162,10	22,00	140,10	162,10	129,68
Fospar, Paranaguá	123,00	100,00	23,00		
Termag, Santos (Enxofre)	140,75	91,07	49,68	140,75	112,60
Termag, Santos (Nitrato de Amônio)	175,06	121,83	53,23	175,06	140,05
Termag, Santos (Demais Fertilizantes)	202,25	137,20	65,05	202,25	161,80
Porto do Açú (Bauxita)	42,79			47,60	38,08
Porto do Açú (Coque/Carvão)	44,78			49,82	39,85
CS Porto Aratu	84,70			88,94	71,15
CRB Operações Portuárias Imituba	58,74			61,68	49,34
Média (t)	108,06			108,23	86,58
Média (t)	108,23				
Média c/20%	86,58				
Desvio Padrão	42,29				
1/2 Desvio Padrão	21,15				
(-) Meio Desvio Padrão	65,44				
(+) Meio Desvio Padrão	107,73				
Média Normal	71,03				

Fonte: EVTEA Infra S.A.

17.11. Para carga geral (açúcar ensacado), após a realização do mesmo procedimento de pesquisa de preços, o preço médio para armazenar e movimentar uma tonelada de açúcar nos terminais portuários brasileiros foi de R\$ 131,29. Aplica-se o desconto de 20% sobre o preço de balcão resultando em um valor médio de R\$ 105,03 por tonelada. Após uma análise estatística mais aprofundada dos preços, chega-se ao valor final de **R\$ 104,06** por tonelada.

Tabela 13 - Preços de referência para armazenagem e movimentação de Carga Geral – açúcar ensacado em terminais portuários (em R\$) em jan/2024.

Terminal	Produto	Armazenagem e Movimentação	com 20%
Suzano (Arm.32), Santos	Celulose	71,33	57,06
STS 14A	Celulose	105,19	84,15
Klabin Paranaguá	Celulose	71,14	56,91
Suzano Itaquí	Celulose	68,16	54,52
Portocell	Celulose	175,12	140,09
TESC	Celulose	103,03	82,42
TVV	Carga de Projeto	308,45	246,76
Intermarítima, Salvador	Carga de Projeto	155,00	124,00
Ecoporto	Carga de Projeto	114,69	91,75
Multiterminais	Carga de Projeto	54,41	43,52
TESC	Sacaria	154,54	123,63
TESC	Produtos Siderúrgicos	154,54	123,63
TESC	Madeira	103,03	82,42
Pecém	Carga Geral	106,53	85,22
Portocell	Produtos Siderúrgicos	182,43	145,94
Portocell	Granito	158,21	126,56
Portocell	Gusa	146,05	116,84
Média (t)		131,29	
Média c/20%		105,03	
Desvio Padrão		48,49	
1/2 Desvio Padrão		24,25	
(-) Meio Desvio Padrão		80,78	
(+) Meio Desvio Padrão		129,27	
Média Normal		104,06	

Fonte: EVTEA Infra S.A.

18. JUSTIFICATIVAS EM RELAÇÃO AO NÃO ESTABELECIMENTO DE "PREÇO TETO"

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

18.2. 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 mercado e a Agência Reguladora possa vislumbrar dificuldades em coibir abusos e garantir a modicidade tarifária.

18.3. Em outras palavras, o teto tarifário somente será utilizado quando a modicidade tarifária não puder ser garantida apenas com o estímulo à concorrência e ao aumento da oferta.

18.4. Também é de importante ser evidenciado que a definição de tarifas-teto para terminais portuários, notadamente nos casos em que se vislumbra uma dinâmica concorrencial, é tarefa em que o Poder Público necessariamente incorre em riscos de desvirtuamento dos mercados. Não pode ser descartada a hipótese de assimetria de informação entre o Poder Público e as empresas pertencentes aos diversos segmentos de mercado envolvidos na cadeia logística portuária.

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

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

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

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

18.10. A estipulação de um teto tarifário único para todos os serviços seria ineficaz se houvesse grande variedade entre eles. Isso porque a multiplicidade de serviços geraria valores distintos, inviabilizando a regulação tarifária e abrindo espaço para a precificação individualizada, o que contraria a lógica da regulação econômica.

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

18.14. A história econômica brasileira é marcada por tentativas de controlar os preços de produtos e serviços não homogêneos. No entanto, essa prática gera graves consequências para o abastecimento e a estabilidade monetária do país.

18.15. Além disso, o controle de preços nesse tipo de cenário é extremamente complexo e ineficiente, pois exige análise individualizada de cada caso, abrindo

brechas para assimetria de informação e manipulação da regulação em favor do regulado. Isso, por sua vez, desestimula a oferta de serviços de qualidade e prejudica o consumidor, que não tem acesso a informações claras para comparar preços e tomar decisões conscientes.

18.16. Para a situação do terminal objeto deste Ato Justificatório, observadas as diretrizes relacionadas a questão concorrencial, não se julgou necessário estabelecer preço teto nesse empreendimento.

18.17. Desse modo, a futura Arrendatária ficará livre para praticar o preço com base nas condições concorrenciais do mercado. Contudo, 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.

19. DEFINIÇÃO DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO

19.1. As justificativas para a formulação de parâmetros de desempenho para os Terminais do Programa de Arrendamentos, especialmente no que diz respeito às áreas do Bloco I (Portos de Santos e Pará), foram apresentadas na Nota Técnica Regulação de Nível de Serviço, apresentada ao Tribunal de Contas da União em resposta à determinação 9.1.19 do Acórdão n.º 3661/2013.

19.2. O desempenho operacional do SSB01 foi mensurado pelos seguintes aspectos: a) consignação média; b) prancha média; c) taxa de ocupação de berço e d) nível de serviço.

• Consignação média

19.3. O indicador "consignação média" mede a quantidade de carga que cada navio movimenta durante sua estadia no porto. A seguir, a consignação média dos navios que aportaram no Porto de São Sebastião entre os anos de 2014 e 2023 por produto movimentado.

Tabela 14 - Histórico de consignação média, período 2014 -2023.										
Consignação Média	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Barrilha/Sulfatos	13.119	13.722	12.016	10.480	14.209	14.230	14.850	13.654	17.412	12.556
Cevada	19.041	17.386	16.426	16.791	15.167	18.475	18.136	18.843	20.166	25.890
Malte	7.323	5.977	6.370	5.469	5.344	5.975	9.484	11.244	12.804	16.273
Prod. Siderúrgicos	3.863	17.082	16.455	1.226	-	-	-	-	-	11.134
Veículos	1.560	1.390	1.659	1.216	1.979	-	-	-	-	-
Gado Vivo	910	1.004	2.533	1.957	1.663	1.719	2.021	1.103	2.394	2.523
Carga de Apoio	634	650	406	307	429	781	429	628	443	-
Prod. Químicos	-	-	-	11.240	5.128	-	-	-	13.470	-

Fonte: EVTEA Infra S.A.

• Prancha média

19.4. A Prancha Média considera o volume de carga movimentado no berço por período, medido, geralmente, em toneladas/hora. Distingue-se entre Prancha Média Operacional (considera apenas o tempo de operação) e Prancha Média Geral (considera todo o tempo atracado).

19.5. A tabela a seguir mostra os dados de produtividade dos diversos produtos no Porto de São Sebastião, dividido em Operacional e Geral, para o período de 2014 a 2023.

Tabela 15 - Prancha Média, período 2014-2023.										
Prancha Média	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Barrilha/Sulf.-Geral	173	193	190	199	226	188	202	200	199	185
Barrilha/Sulf. Operacional	202	220	219	225	228	212	238	247	233	211
Cevada-Geral	139	127	154	156	122	126	174	139	179	210
Cevada-Operacional	148	133	175	181	139	144	204	155	188	245
Malte-Geral	84	0	93	96	94	101	122	80	134	140
Malte-Operacional	101	0	120	121	140	154	156	104	154	155
Prod. Siderúrgicos-Geral	73	322	218	33	-	-	-	-	-	181
Prod. Siderúrgicos-Operacional	121	356	336	48	-	-	-	-	-	206
Veículos-Geral	108	110	123	115	126	-	-	-	-	-
Veículos-Operacional	199	283	261	305	209	-	-	-	-	-
Gado Vivo-Geral	28	41	43	40	33	39	46	26	39	53
Gado Vivo-Operacional	36	58	52	49	47	50	78	66	63	76
Carga de Apoio-Geral	2	1	1	1	1	1	1	1	1	-
Carga de Apoio-Operacional	2	1	1	1	1	1	1	1	1	-
Prod. Químicos-Geral	-	-	-	200	89	-	-	-	91	-
Prod. Químicos-Operacional	-	-	-	401	100	-	-	-	96	-

Fonte: EVTEA Infra S.A.

• Taxa de ocupação de berço

19.6. Entre 2014 e 2023, a média da taxa de ocupação no Berço 101 foi apurada em 54,2%, conforme dados a seguir:

Tabela 16 - Taxa de ocupação do berço 101, período 2014-2023.										
Taxa de Ocupação	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Berço 101	57,6%	51,6%	46,5%	39,6%	55,6%	55,1%	56,7%	48,1%	59,5%	71,5%

Fonte: EVTEA Infra S.A.

• Nível de Serviço

19.7. 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), enquanto níveis menores representa ociosidade da infraestrutura. Níveis acima de 100% indicam que o tempo de espera do navio é maior que o tempo de operação.

19.8. A seguir, os níveis de serviço observados entre 2014 e 2023:

Tabela 17 - Histórico de nível de serviço ao navio, período 2014 - 2023.										
Nível de Serviço	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Berço 101	124,8%	51,7%	6,5%	23,6%	69,1%	14,9%	1,6%	1,6%	3,0%	48,1%

Fonte: EVTEA Infra S.A.

19.9. A média do nível de serviço no berço 101 foi calculado em 34,5%.

20. DEFINIÇÃO DO ALPHA PARA CÁLCULO DA MOVIMENTAÇÃO MÍNIMA EXIGIDA - MME DO TERMINAL

20.1. A Movimentação Mínima Exigida (MME), indicador que define a quantidade mínima de carga a ser movimentada por via aquaviária, funciona como um mecanismo de compartilhamento de riscos entre o Poder Concedente e o arrendatário. Por meio de uma métrica pré-definida, a MME busca distribuir os riscos da operação de forma mais justa; incentivar a eficiência; e promover uma previsibilidade.

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

20.3. Para definição da MME a ser aplicada na área de arrendamento **SSB01** para o perfil de carga granel sólido, utilizou-se a movimentação histórica nacional observada nas exportações de açúcar e coque de petróleo e nas importações de malte, cevada, barrilha, sulfato e fertilizante no sistema *ComexStat* entre os anos de 2003 e 2023.

20.4. Quanto à metodologia, em atendimento à recomendação exarada no Acórdão 1.750/2021 TCU - Plenário, utilizou-se a metodologia do *Value at Risk* (V@R) histórico para um grau de confiança de 95%. A seguir, apresentam-se os dados do *ComexStat* considerados para o açúcar, malte/cevada, barrilha/sulfato, fertilizantes e coque de petróleo.

Tabela 18 - Movimentação entre 2023 e 2003, Sistema *ComexStat*

Produto	2023	2015	2010	2005	2003
Açúcar a Granel	31.284.588	24.011.726	27.999.163	18.138.106	12.893.535
Malte/Cevada	1.916.880	1.185.003	1.140.980	650.875	570.209
Coque de Petróleo	1.501.481	484.257	198.324	222.180	281.289
Barrilha/Sulfato	2.231.964	2.115.773	1.713.828	1.088.236	841.526
Fertilizantes	40.911.734	19.809.853	15.430.902	11.503.457	14.305.252

Fonte: EVTEA Infra S.A.

Tabela 19 - *Value at Risk* - Granéis Sólidos

Produto	Movimentação	%	V@R	V@R Ponderado
Açúcar	42.587.873	45,86%	7,54%	12,60%
Malte/Cevada	8.609.262	9,27%	17,52%	1,60%
Coque de Petróleo	16.775.000	18,06%	32,12%	5,80%
Barrilha/Sulfato	20.910.442	22,52%	10,07%	2,30%
Fertilizantes	3.987.666	4,29%	26,43%	1,10%
Total	92.870.243	100,00%	-	23,46%

Fonte: EVTEA Infra S.A.

20.5. A partir desses dados calcula-se o *Value at Risk* (V@R) histórico para um grau de confiança de 95%. Para graneis sólidos, chega-se a um V@R ponderado de 23,46%. Assim, o valor da MME, para cada ano, é calculado como sendo $(1 - \text{VaR})$, equivalente a 76,54% aplicado sobre a demanda projetada.

20.6. Após identificar o redutor que definirá a MME, aplica-se o mesmo à série de projeção de demanda micro para graneis sólidos. De acordo com as premissas adotadas, a MME para graneis sólidos está exposta na tabela a seguir.

Tabela 20 - Movimentação Mínima Exigida para Granéis Sólidos.

Granéis Sólidos		
Ano	Micro Demanda (Tendencial)	MME (V@R)
2026	-	-
2027	-	-
2028	736.916	564.064
2029	837.987	641.427
2030	939.224	718.917
2031	1.412.023	1.080.816
2032	1.928.204	1.475.921
2033	2.559.646	1.959.251
2034	2.594.574	1.985.986
2035	2.630.228	2.013.277
2036	2.665.427	2.040.219
2037	2.701.365	2.067.728
2038	2.738.059	2.095.815
2039	2.775.527	2.124.494
2040	2.813.786	2.153.779
2041	2.852.050	2.183.068
2042	2.891.132	2.212.982
2043	2.931.048	2.243.536
2044	2.971.820	2.274.744
2045	3.013.466	2.306.622
2046	3.056.172	2.339.311
2047	3.099.796	2.372.702
2048	3.144.359	2.406.812
2049	3.189.884	2.441.659
2050	3.236.392	2.477.257
2051	3.283.892	2.513.616
2052	3.332.422	2.550.763
2053	3.382.005	2.588.716
2054	3.432.667	2.627.494
2055	3.484.431	2.667.116
2056	3.537.107	2.707.436
2057	3.590.934	2.748.638
2058	3.645.941	2.790.742
2059	3.702.155	2.833.770
2060	3.759.603	2.877.743
Redutor (V@R)		23,46%

Fonte: EVTEA Infra S.A.

20.7. Para a carga geral – açúcar ensacado aplica-se o mesmo *Value at Risk* (V@R) Método Paramétrico Distribuição Normal do açúcar a granel de 27,54%. Assim, o valor da MME, para cada ano, é calculado como sendo $(1 - \text{VaR})$, equivalente a 72,46% aplicado sobre a demanda projetada.

Tabela 21 - Movimentação Mínima Exigida para Carga Geral – Açúcar Ensacado.

Carga Geral – Açúcar Ensacado		
Ano	Micro Demanda (Tendencial)	MME (V@R)
2026	-	-
2027	-	-
2028	-	0
2029	-	0
2030	-	0
2031	200.000	144.916
2032	250.000	181.145
2033	300.000	217.374
2034	307.238	222.619
2035	314.651	227.991
2036	322.244	233.492
2037	330.019	239.126
2038	337.982	244.895
2039	346.137	250.805
2040	354.489	256.856
2041	363.043	263.054
2042	371.802	269.401
2043	380.774	275.901
2044	389.961	282.559
2045	399.371	289.376
2046	409.007	296.359
2047	418.876	303.510
2048	428.983	310.833
2049	439.334	318.333
2050	449.934	326.014
2051	460.791	333.880
2052	471.909	341.936
2053	483.296	350.187
2054	494.957	358.637
2055	506.900	367.290
2056	519.131	376.152
2057	531.657	385.229
2058	544.485	394.524
2059	557.623	404.043
2060	571.078	413.792
Redutor (V@R)		27,54%

Fonte: EVTEA Infra S.A.

21. FORMA DE PAGAMENTO PELA EXPLORAÇÃO DO ARRENDAMENTO

- **Terminais com Valor Presente Líquido positivo**

21.1. 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.

21.2. A definição dos percentuais entre as parcelas fixas (50%) e variáveis (50%) foi definida por diretriz do Poder Concedente, assegurada no art. 16, inciso II, da [Lei nº 12.815, de 2013](#), buscando adequar os parâmetros de pagamentos pela exploração da área aos movimentos sazonais observados na economia brasileira.

21.3. Dessa forma, os valores de arrendamento portuário constituem receita da Autoridade Portuária decorrentes da exploração de área dentro do Porto Organizado, sendo uma obrigação financeira entre o futuro arrendatário e a autoridade portuária.

21.4. Já em relação ao 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 será especificado no Edital, caracterizando a mais valia que o licitante verifica no Terminal.

22. DEFINIÇÃO DA TAXA INTERNA DE RETORNO REFERENCIAL EM 9,92%

22.1. Para a estipulação da Taxa Interna de Retorno (TIR), foi utilizado o conceito do custo médio ponderado de capital - *Weighted Average Cost of Capital (WACC)*, conforme o [Acórdão nº 329-ANTAQ, de 30 de maio de 2022](#), que estabeleceu o valor da taxa de desconto em 9,92%.

23. CAPITAL SOCIAL MÍNIMO E ABERTURA DE SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO – SPE

23.1. Primeiramente, acerca da justificativa dos valores definidos como necessários para a composição do capital social, é salutar definir a importância que o capital social possui para o início das atividades de uma empresa.

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

23.3. Tendo esse princípio como justificativa, a obrigatoriedade de que o Capital Social seja de, no mínimo, 20% do CAPEX ou o equivalente a 12 meses de aluguel, possui relação direta com esse princípio, pois permite que o futuro Arrendamento portuário possa se estabilizar, notadamente nos primeiros anos de atividade.

23.4. Esse motivo, qual seja, a exigência de Capital Social mínimo e, consequentemente, de sua integralização parcial previamente à celebração do Contrato, torna-se ainda mais relevante e pertinente quando os serviços são estabelecidos através de políticas públicas, precedidos de licitação.

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

23.6. Assim, entende-se como imprescindível a exigência de um Capital Social mínimo, conforme valores definidos (20% do CAPEX ou 12 meses de aluguel), bem como a sua parcial integralização anteriormente à celebração do Contrato (50% do Capital Social mínimo), e a integralização total até a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos (TAP), de modo a não comprometer a saúde financeira do Contrato de Arrendamento. Principalmente nos primeiros anos de atividade, fato que vai ao encontro do interesse público.

23.7. No que se referem às regras de estabelecimento de SPE, deverá ser adotado o previsto na [Resolução ANTAQ nº 43, de 31 de março de 2021](#). Deverá ser exigida do licitante vencedor a constituição de SPE como condição prévia à celebração do Contrato. Ou, alternativamente, poderá ser constituída 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, nos termos da [Resolução ANTAQ nº 49, de 23 de julho de 2021](#), 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.

24. DA AUSÊNCIA DE PREVISÃO CONTRATUAL DE REVISÕES QUINQUENAIS

24.1. A previsão de revisão ordinária surgiu nas concessões rodoviárias, em que o regulador se debruça no Contrato para analisar os custos, a variação da demanda e consequentemente da receita, e os ganhos ou perdas de eficiência da concessionária. Como é cediço, a remuneração da concessionária ocorre por meio de tarifas definidas

pelo Poder Concedente, sendo essa a única fonte de remuneração da concessionária. Por isso a importância da revisão ordinária para periodicamente se visitar o equilíbrio do Contrato.

24.2. Além disso, a obrigação de revisão de tarifas está prevista na Lei Geral de Concessões ([Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#)):

"Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

[...] § 2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

§ 3º Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

[...] Art. 18. O Edital de licitação será elaborado pelo Poder Concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos e conterá, especialmente:

[...] VIII - os critérios de reajuste e revisão da tarifa;

[...] Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

[...] IV - ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas;

[...] Art. 29. Incumbe ao Poder Concedente:

[...] V - homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e do Contrato;"

24.3. Percebe-se que o grande mote para a revisão do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão é a revisão tarifária, que pode ser majorada para dar sustentabilidade financeira à Concessão, ou minorada, de tal sorte a compartilhar com os usuários os ganhos de eficiência do concessionário.

24.4. A jurisprudência também vai pelo mesmo caminho, ou seja, alteradas as condições iniciais de tarifação do Contrato, é obrigatório o reequilíbrio contratual. Verifiquemos o julgado abaixo:

"ADMINISTRATIVO. PROCESSUAL CIVIL. OMISSÃO. INEXISTÊNCIA. CONCESSÃO. RODOVIAS FEDERAIS. TRÁFEGO DE VEÍCULOS COM OS EIXOS SUSPENSOS. REDUÇÃO DA TARIFA DE PEDÁGIO. IMPOSSIBILIDADE. LEGITIMIDADE PASSIVA DA UNIÃO E DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES RECONHECIDA. PRECEDENTES.

[...] a jurisprudência desta Corte se firmou no sentido de que o número de eixos em uso não pode ser adotado como critério para a cobrança de tarifas de pedágio diferenciadas.

[...] A opção do usuário de suspender os eixos auxiliares quando da passagem pela praça de pedágio não pode alterar o critério objetivo de tarifação estabelecido pelo legislador e pelo administrador. Precedentes do STJ.

[...] Ressalta que a ausência de cobrança do eixo suspenso implica na quebra do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, o que determina a imediata revisão para maior da estrutura tarifária, prejudicando todos os usuários da rodovia. [...]

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. 2.a Turma. Recurso Especial nº 1.144.584-RS. Relator: Ministra Eliana Calmon. Data do julgamento: 2 abr. 2013. DJe 9 abr. 2013. Disponível em: <<https://ww2.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia>>. Acesso em: 27 de outubro de 2020."

24.5. Já no setor portuário, mais especificamente nos Contratos de Arrendamento, a remuneração na maioria das vezes ocorre por intermédio de preços livres. Além disso, essa não é a única fonte de remuneração da Arrendatária. Mesmo quando há definição de *price-cap*, é feito em parte dos serviços prestados e, como o nome mesmo já diz, trata-se de um teto onde a Arrendatária poderá, de acordo com a sua estratégia comercial, conceder descontos. Diferente das concessões, onde há um monopólio natural nos terminais portuários e, em sua maioria, há concorrência e os preços dos serviços prestados são definidos pelo mercado, sendo somente necessária a intervenção da Agência Reguladora em caso de abuso.

24.6. Então, de um lado temos a concessionária com sua remuneração fixada pelo Poder Concedente e de outro a Arrendatária com a sua remuneração livre definida ao sabor do mercado. Fica claro que a necessidade de revisão ordinária é para a manutenção da saúde financeira do concessionário ou até mesmo compartilhar algum ganho de eficiência com os usuários. Conforme leciona o Mestre Sérgio Guerra, o reequilíbrio se presta para manter a igualdade que o Poder Concedente e o concessionário estipularam na assinatura do contrato e que deve perdurar por todo vínculo sendo uma garantia da concessionária. Continua o professor: "*Aliás, se assim não fosse, especialmente levando-se em consideração os poderes reconhecidos no contrato administrativo à parte governamental, o Poder Público não encontraria contratantes*".

24.7. Ainda nas lições de Sérgio Guerra, "*o concessionário se obriga a prestar o serviço, mediante a remuneração estipulada, e o concedente se obriga a respeitar, durante o prazo convencionado, a equação financeira do contrato, ou a correspondência entre os encargos do concessionário e a sua remuneração, nos termos do pacto firmado entre ambos*".

24.8. Não se vislumbra, portanto, problemas de ordem prática que justifiquem a revisão ordinária dos Contratos de Arrendamento. Considera-se que tal prática poderia até trazer danos ao erário ao acabar compartilhando com a Arrendatária possíveis problemas de gestão dele, ou uma queda na demanda pelo uso do seu terminal. Lembrando que uma das premissas básicas do setor portuário é que o risco de demanda é alocado à Arrendatária.

24.9. Ademais, há o custo regulatório da revisão ordinária. Em outros setores, temos no máximo 30 (trinta) concessões e no setor portuário temos mais de 200 (duzentos) Contratos de Arrendamento e a revisitação desses de forma periódica seria extremamente penosa; senão impossível para a ANTAQ e o Poder Concedente.

24.10. Diante disso, vislumbra-se, apenas, a necessidade de reequilíbrio de forma extraordinária, para absorção, por uma das partes, de alguma álea também extraordinária. Como, por exemplo, a execução de investimentos não previstos na avença.

24.11. Note-se que o legislador quis diferenciar o Arrendamento da Concessão na [Lei nº 12.815, de 2013](#):

"Art. 1.º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos Portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

§ 1.º A exploração indireta do Porto Organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante Concessão e Arrendamento de bem público."

24.12. É princípio basilar da hermenêutica jurídica que a lei não contém palavras inúteis: *verba cum effectu sunt accipienda*. Ou seja, todas as palavras devem ser consideradas para a perfeita interpretação legislativa e, presente exemplo, fica clara a diferença de Concessão e Arrendamento, não podendo nem chamar esse segundo de um "tipo de subconcessão".

24.13. Inclusive, cumpre-se notar que na [Resolução ANTAQ nº 85, de 22 de agosto de 2022](#), que estabelece procedimentos para a elaboração e análise de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos Contratos de Arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados, não são previstas revisões ordinárias obrigatórias ao Contrato de Arrendamento, cabendo reequilíbrio contratual apenas a pedido da arrendatária ou do poder concedente.

24.14. Por todo o exposto, conclui-se pela desnecessidade de revisitação periódica dos Contratos de Arrendamento, sendo forçoso apenas a análise do equilíbrio contratual no caso da ocorrência de alguma álea extraordinária.

25. JUSTIFICATIVA PARA NÃO EXIGÊNCIA DE GARANTIA DE EXECUÇÃO

25.1. 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 23 de agosto de 2020](#).

25.2. 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, em que se manteve a obrigatoriedade da garantia de execução.

25.3. Assim, a remissão à garantia, como discricionariedade da Administração, está calcada no art. 96 da nova Lei de Licitações e Contratações Públicas, vejamos:

"Art. 96. A critério da autoridade competente, em cada caso, poderá ser exigida, mediante previsão no edital, prestação de garantia nas contratações de obras, serviços e fornecimentos.

§ 1º Caberá ao contratado optar por uma das seguintes modalidades de garantia:

I - caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública, emitidos sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e de custódia autorizado pelo Banco Central do Brasil, e avaliados por seus valores econômicos, conforme definido pelo Ministério da Economia;

II - seguro-garantia;

III - fiança bancária emitida por banco ou instituição financeira devidamente autorizada a operar no País pelo Banco Central do Brasil.

IV - título de capitalização custeado por pagamento único, com resgate pelo valor total. (Incluído pela [Lei nº 14.770, de 2023](#))"

25.4. Como está cristalino no texto legal, a exigência de garantia contratual é uma faculdade da autoridade competente, nesse caso, do Poder Concedente, que define as diretrizes do procedimento licitatório.

25.5. Nessa mesma toada orienta o Tribunal de Contas da União¹:

"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.**" (grifo nosso)

25.6. 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 caso de licitações portuárias, a exigência de garantia contratual com certeza entra na memória de cálculo dos proponentes e diminui o apetite para um maior valor de outorga, podendo representar uma menor arrecadação com o certame².

25.7. Ademais, existem outros meios, além da garantia de execução, para se punir eventuais não cumprimentos de contratos, entre os quais destacam-se as regulamentações emanadas pela própria Agência Reguladora do setor, a ANTAQ.

25.8. Então, diante de todo o exposto, opta o Poder Concedente por não exigir garantia de execução do futuro adjudicatário.

26. DA OBTENÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA AMBIENTAL

26.1. Cabe ressaltar que o relatório ambiental aborda de maneira conceitual as principais práticas adotadas pelos órgãos ambientais estaduais e federal, de forma a indicar a provável condução do processo de licenciamento ambiental das áreas a serem arrendadas. Em todos os casos, deverá ser avaliado e considerado como documento oficial, balizador do processo de licenciamento e estudos que deverão ser realizados, o Termo de Referência (TR) ou Parecer Técnico emitido pelo órgão ambiental competente. O relatório ambiental fornecerá informações acerca dos documentos, projetos e estudos ambientais, necessários ao início ou prosseguimento do processo de licenciamento correspondente à licença a ser requerida.

26.2. Neste contexto, cabe destacar a [Lei nº 12.815, de 2013](#), 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.

26.3. O [Decreto nº 8.033, de 2013](#), por sua vez, estabelece em seu art. 7º que:

Art. 7º Definido o objeto da licitação, a Antaq deverá adotar as providências previstas no art. 14 da Lei n.º 12.815, de 2013.

26.4. Portanto, a Agência será responsável por encaminhar o pedido de Termo de Referência (TR) para o órgão ambiental. O TR 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.

27. JUSTIFICATIVA PARA OS PARÂMETROS AMBIENTAIS

27.1. 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:

- Descrição da área de arrendamento;
- Licenciamento ambiental;
- Análise documental e visitas técnicas;
- Definição do estudo ambiental necessário ao licenciamento;
- Avaliação dos potenciais passivos ambientais;
- Identificação dos principais impactos ambientais;
- Proposição de programas ambientais;
- Gerenciamento de áreas contaminadas; e
- Precificação dos custos ambientais.

27.2. 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.

27.3. Assim, será responsabilidade do futuro Arrendatário solicitar emissão da Licença Operacional referente às atividades a serem realizadas no terminal ali instalado.

27.4. No quadro a seguir é apresentada a documentação disponibilizada, quanto à situação atual do Terminal, incluindo a do licenciamento ambiental:

Quadro 4 - Documentação avaliada referente à área SSB01

Documentação	Empreendedor	Emissor	Objeto	Emissão	Validade
PDZ	CDSS	CDSS	Porto Organizado	Fevereiro/2024	-
LO nº 1580/2020	CDSS	IBAMA	Operação do Porto Organizado de São Sebastião	16/07/2020	8 anos
PGA – RT 507/2023	CDSS	Elementus Soluções Ambientais Ltda.	Porto Organizado	Outubro/2023	-
Plano Mestre	CDSS	CDSS	Porto Organizado	Setembro/2018	-

Fonte: EVTEA Infra S.A.

• Identificação de potenciais passivos ambientais

27.5. 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.

27.6. A avaliação dos potenciais passivos ambientais foi resultado da análise documental e informações obtidas da empresa que opera atualmente o terminal e a Autoridade Portuária.

27.7. Para o diagnóstico preliminar de passivos ambientais, foram consideradas as entrevistas realizadas junto à Autoridade Portuária, análise documental, características e localização do empreendimento e vistoria in loco. Com isto, identificou-se que o terminal não apresenta indícios ou evidências de contaminação do solo ou recursos hídricos. No entanto, tendo em vista o histórico de uso e ocupação da área **SSB01**, entende-se como prudente a realização de análises, por parte do novo arrendatário, para se verificar a existência de possíveis contaminações.

27.8. Assim, por cautela, a área foi classificada como Área Potencialmente Contaminada (AP) indicando indícios de que atividades potencialmente contaminadoras

realizadas no passado ou no presente podem ter causado contaminação do solo ou da água subterrânea.

27.9. Dessa forma, em conformidade com os editais do Programa de Arrendamentos, serão de responsabilidade do Poder Público os novos passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do Contrato, desde que identificados pela nova arrendatária até 360 (trezentos e sessenta) dias após a data da assunção.

• Estudos ambientais

27.10. Os estudos ambientais necessários para subsidiar o processo de licenciamento dos terminais varia de acordo com a complexidade do empreendimento.

27.11. Tendo em vista os investimentos previstos para a área, como estratégia de licenciamento ambiental, foi sugerido pela Infra S.A a abertura de dois processos distintos, sendo um para a infraestrutura *onshore* e outra para o pier. Os dois processos serão de responsabilidade da arrendatária.

Infraestrutura *onshore*

27.12. Com relação as obras previstas para o Terminal em terra, entende se tratar de licenciamento trifásico, sendo necessária a obtenção de Licença Prévia (LP), Licença de Instalação (LI) e Licença de Operação (LO), tendo a CETESB como órgão ambiental responsável. Para subsidiar a obtenção da LP previu a necessidade de elaboração de um Relatório Ambiental Preliminar – RAP. Para a fase instalação, entende-se como necessária a apresentação do Plano Básico Ambiental – PBA, bem como o cumprimento das condicionantes da LP. Por fim, para a obtenção da LO deverá ser necessária a apresentação de relatório de atendimento às condicionantes de LI.

Pier

27.13. Quanto ao novo pier, tendo em vista a complexidade do empreendimento, a fim de subsidiar a obtenção da LP previu a necessidade de elaboração de um Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA). Para a fase instalação, entende-se como necessária a apresentação do Plano Básico Ambiental – PBA, bem como o cumprimento das condicionantes da LP. Para a obtenção da LO deverá ser necessária a apresentação de relatório de atendimento às condicionantes de LI.

27.14. Após a conclusão da construção do novo pier, propõe-se sua inclusão na LO do Terminal. A LO deverá ser renovação a cada 5 (cinco) anos, sendo que, para tanto, será necessária a apresentação de relatório de monitoramento de execução das condicionantes da licença, consolidando as informações operacionais do período.

27.15. Durante a fase de instalação e operação do empreendimento está prevista a execução dos programas socioambientais descritos no PBA. Além disso, na fase de operação previu-se a execução do Programa de Gestão e Controle Ambiental para a operação, Programa de Controle de Pragas e Vetores, Programa de Emergência Individual (PEI), Programa de Gerenciamento de Risco / Plano de Ação de Emergência (PGR/PAE) e as auditorias CONAMA nº 306/02 e ISO 14.001.

27.16. O quadro a seguir apresenta o resumo das atividades a serem executados para o cumprimento do rito de licenciamento ambiental da área:

Quadro 5 - Características e tipologia de estudos e licenças ambientais – área SSB01.

Local	Atividade	Tipo de estudo	Licença Ambiental
Terminal	Implantação	Elaboração do RAP	LP
		Elaboração do PBA	LI
	Operação	Execução do PBA	LO
Pier	Implantação	Elaboração do PBA	LP
		Elaboração do EIA/RIMA	LI
	Operação	Execução do PBA	LO

Fonte: EVTEA Infra S.A.

27.17. No que tange a compensação ambiental, entende-se como não aplicável pelo empreendimento em questão, conforme a [Decisão de Diretoria Nº 210/2016/I/C, de 28 de setembro de 2016](#), em seu artigo 7º, parágrafo 6º, tendo em vista se tratar de uma área cuja implantação portuária foi dada em data anterior à vigência da referida lei.

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

- Os custos de atividades permanentes, como monitoramentos e controles ambientais, foram calculados para todo o período do Contrato de Arrendamento;
- Todos os custos relativos aos estudos e programas ambientais estão referenciados em tabela de contratação de consultoria do DNIT, à data-base janeiro/2024;
- Os custos relativos ao “licenciamento ambiental” compreendem os custos da elaboração dos estudos ambientais compatíveis com a escala do empreendimento, taxas de análise e licenciamento, abrangendo a obtenção das licenças e suas respectivas renovações ao longo de todo o período do arrendamento; e
- As licenças requeridas e respectivos estudos ambientais são aqueles indicados no capítulo relativo ao licenciamento ambiental.

27.19. A tabela abaixo mostra o detalhamento dos valores considerados no fluxo de caixa do projeto, subdivididos em custos de licenciamento ambiental, programas ambientais, bem como os custos para a gestão ambiental.

Tabela 22 - Valores relativos aos custos ambientais considerados no fluxo de caixa do projeto – área SSB01.

Descrição	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Estudo de Avaliação Ambiental Prévia	R\$ 59.554,85									
Terminal - Licenciamento (LP+LI+Estudos)	R\$ 582.763,65									
Terminal - Obras (Programas Ambientais)		R\$ 202.576,24								
Terminal - Operação (LO+Renovações)			R\$ 162.113,04							
Pier - Licenciamento (LP+LI+Estudos)		R\$ 529.481,48	R\$ 359.538,29							
Pier - Obras (Programas Ambientais)				R\$ 253.220,30	R\$ 253.220,30					
Terminal/Pier - Operação (LO unificada)						R\$ 162.113,04				
Implantação SGA - ano 1			R\$ 185.210,00							
Implantação SGA - ano 2				R\$ 92.605,00						
Operação - Programa de Gestão e Controle Ambiental			R\$ 202.576,24	R\$ 202.576,24	R\$ 202.576,24	R\$ 202.576,24	R\$ 202.576,24	R\$ 202.576,24	R\$ 202.576,24	R\$ 202.576,24
Programa de Controle de Pragas e Vetores			R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85
Programa de Emergência Individual (PEI)			R\$ 189.450,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00	R\$ 189.450,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00
Programa de Gerenciamento de Risco / Plano de Ação de Emergência (PGR/PAE)			R\$ 60.182,03	R\$ 20.060,68	R\$ 20.060,68	R\$ 60.182,03	R\$ 20.060,68	R\$ 20.060,68	R\$ 60.182,03	R\$ 20.060,68
Auditoria CONAMA nº 306/02				R\$ 40.121,36		R\$ 40.121,36		R\$ 40.121,36		R\$ 40.121,36
Auditoria ISO 14.001				R\$ 251.466,67	R\$ 62.240,00	R\$ 62.240,00	R\$ 251.466,67	R\$ 62.240,00	R\$ 62.240,00	R\$ 251.466,67
TOTAL	R\$ 642.318,51	R\$ 732.057,72	R\$ 1.164.000,45	R\$ 1.025.531,09	R\$ 703.578,07	R\$ 692.713,52	R\$ 639.584,44	R\$ 519.379,12	R\$ 490.479,12	R\$ 679.705,79

Descrição	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047
Estudo de Avaliação Ambiental Prévia										
Terminal - Licenciamento (LP+LI+Estudos)										
Terminal - Obras (Programas Ambientais)										
Terminal - Operação (LO+Renovações)										
Pier - Licenciamento (LP+LI+Estudos)										
Pier - Obras (Programas Ambientais)										
Terminal/Pier - Operação (LO unificada)				R\$ 120.836,52					R\$ 120.836,52	
Implantação SGA - ano 1										
Implantação SGA - ano 2										
Operação - Programa de Gestão e Controle Ambiental	R\$ 202.576,24	R\$ 202.576,24	R\$ 202.576,24	R\$ 202.576,24	R\$ 202.576,24	R\$ 202.576,24	R\$ 202.576,24	R\$ 202.576,24	R\$ 202.576,24	R\$ 202.576,24
Programa de Controle de Pragas e Vetores	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85
Programa de Emergência Individual (PEI)	R\$ 189.450,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00	R\$ 189.450,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00
Programa de Gerenciamento de Risco / Plano de Ação de Emergência (PGR/PAE)	R\$ 20.060,68	R\$ 20.060,68	R\$ 60.182,03	R\$ 20.060,68	R\$ 20.060,68	R\$ 60.182,03	R\$ 20.060,68	R\$ 20.060,68	R\$ 60.182,03	R\$ 20.060,68
Auditoria CONAMA nº 306/02	R\$ 40.121,36			R\$ 40.121,36		R\$ 40.121,36		R\$ 40.121,36		R\$ 40.121,36
Auditoria ISO 14.001	R\$ 251.466,67	R\$ 62.240,00	R\$ 62.240,00	R\$ 251.466,67	R\$ 62.240,00	R\$ 62.240,00	R\$ 251.466,67	R\$ 62.240,00	R\$ 62.240,00	R\$ 251.466,67
TOTAL	R\$ 668.484,44	R\$ 490.479,12	R\$ 490.479,12	R\$ 800.542,31	R\$ 450.357,77	R\$ 559.500,48	R\$ 639.584,44	R\$ 490.479,12	R\$ 611.315,64	R\$ 679.705,79

Descrição	25	26	27	28	29	30	31	32	33	
	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	
Estudo de Avaliação Ambiental Prévia										
Terminal - Licenciamento (LP+LI+Estudos)										
Terminal - Obras (Programas Ambientais)										
Terminal - Operação (LO+Renovações)										
Pier - Licenciamento (LP+LI+Estudos)										
Pier - Obras (Programas Ambientais)										
Terminal/Pier - Operação (LO unificada)		R\$ 120.836,52					R\$ 120.836,52			
Implantação SGA - ano 1										
Implantação SGA - ano 2										
Operação - Programa de Gestão e Controle Ambiental	R\$ 202.576,24	R\$ 202.576,24	R\$ 202.576,24	R\$ 202.576,24	R\$ 202.576,24	R\$ 202.576,24	R\$ 202.576,24	R\$ 202.576,24	R\$ 202.576,24	R\$
Programa de Controle de Pragas e Vetores	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$
Programa de Emergência Individual (PEI)	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00	R\$ 189.450,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00	R\$ 189.450,00	R\$
Programa de Gerenciamento de Risco / Plano de Ação de Emergência (PGR/PAE)	R\$ 20.060,68	R\$ 20.060,68	R\$ 60.182,03	R\$ 20.060,68	R\$ 20.060,68	R\$ 60.182,03	R\$ 20.060,68	R\$ 20.060,68	R\$ 60.182,03	R\$
Auditoria CONAMA nº 306/02	R\$ 40.121,36			R\$ 40.121,36		R\$ 40.121,36		R\$ 40.121,36		R\$
Auditoria ISO 14.001	R\$ 251.466,67	R\$ 62.240,00	R\$ 62.240,00	R\$ 251.466,67	R\$ 62.240,00	R\$ 62.240,00	R\$ 251.466,67	R\$ 62.240,00	R\$ 62.240,00	R\$
TOTAL	R\$ 639.584,44	R\$ 611.315,64	R\$ 490.479,12	R\$ 708.605,79	R\$ 450.357,77	R\$ 530.600,48	R\$ 760.420,96	R\$ 490.479,12	R\$ 519.379,12	R\$

Fonte: EVTEA Infra S.A.

28. DO ENVIO AO TCU DAS COMUNICAÇÕES DIRIGIDAS ÀS EMPRESAS

28.1. Considerando as competências da Agência Reguladora e a Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários (CPLA), todas as comunicações dirigidas às empresas são feitas, por padrão, pela ANTAQ, em decorrência do Ofício nº 214/2017/AECI, de 1º de novembro de 2017, encaminhado à Agência que sugeriu: "que a ANTAQ adote como procedimento padrão, o envio dos comunicados relevantes ao TCU até um dia antes da realização dos Leilões de outorgas".

29. SUGESTÕES DE CLÁUSULAS CONTRATUAIS/EDITALÍCIAS PARA DAR SUPORTE À MODELAGEM PROPOSTA

29.1. Tendo em vista o estabelecido no art. 6º, § 3º da Lei nº 12.815, de 2013, a ANTAQ é responsável pela elaboração de minutas de editais e contratos para arrendamentos portuários.

29.2. A Infra S.A., por meio da Nota Técnica nº 11/2024 (SEI nº 8320935), propôs cláusulas contratuais e editalícias para auxiliar a ANTAQ nessa tarefa. As sugestões se baseiam em recomendações do Tribunal de Contas da União e em outras propostas de aprimoramento.

29.3. Dentre as propostas, destaca-se a necessidade da inclusão de carga containerizada como um dos perfis de carga a serem movimentadas em SSB01, conforme sugestão elencada no item 7.14 da Nota Técnica, pois ao analisar a demanda em SSB01, em relação à carga a movimentação de açúcar ensacado, a Infra S.A. indica que "existe uma forte tendência que a movimentação de açúcar ensacado seja realizada por contêineres, há a possibilidade que esta carga, no estudo previsto como movimentação não containerizada, migre também para contêineres no Porto de São Sebastião. Dessa forma, entende-se necessária a inclusão do perfil carga containerizada no objeto contratual."

29.4. Ressalta-se que o pagamento da Tabela III ("Utilização da Infraestrutura Terrestre") não foi considerado na modelagem. Assim, deve ser incluída cláusula contratual isentando a arrendatária do pagamento de Tarifas Portuárias relacionadas à Tabela III.

30. CONCLUSÃO

30.1. Ante ao exposto, constata-se que a modelagem do terminal SSB01 foi concebida conforme um conjunto de diretrizes orientadas por políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do setor portuário, com foco na atração de investimentos e melhorias nos portos e terminais portuários brasileiros.

30.2. Diante do exposto, sugere-se ao Diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias (i) a aprovação dos estudos em questão, e, para caso de acordo com as diretrizes expostas neste Ato Justificatório e com o EVTEA (SEI nº 8588850) devidamente elaborado, submeta-os à aprovação do Secretário Nacional de Portos, (ii) que, em ato contínuo da aprovação dos estudos, os mesmos sejam encaminhados para providências da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e do Tribunal de Contas da União (TCU), e (iii) que a Companhia Docas de São Sebastião (CDSS) seja oficiada quanto ao conteúdo deste Ato Justificatório em conjunto com o EVTEA (SEI nº 8588850), destacando acerca do caráter restrito dos Estudos até a publicação do Edital de Licitação.

À consideração superior.

(assinado eletronicamente)

MARCELO LEME VILELA
Coordenador

De acordo, encaminha-se ao DNOP para providências.

(assinado eletronicamente)
PATRÍCIA P. GRAVINA
Coordenadora-Geral de Modelagem

[1] Brasil. Tribunal de Contas da União. Licitações e contratos: orientações e jurisprudência do TCU / Tribunal de Contas da União. – 4. ed. rev., atual. e ampl. – Brasília : TCU, Secretaria-Geral da Presidência: Senado Federal, Secretaria Especial de Editoração e Publicações, 2010, p. 739.

[2] As licitações de arrendamento não têm caráter arrecadatório, vide a exigência de valor mínimo de outorga de R\$1,00 (um real). Mas não há como desconsiderar o impacto da exigência da garantia de execução do possível lance a ser apresentado pelos proponentes.



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Leme Vilela, Coordenador(a) de Avaliações Econômicas**, em 12/07/2024, às 11:45, 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 **Patrícia Póvoa Gravina, Coordenador(a)-Geral de Modelagem**, em 12/07/2024, às 11:47, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.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 **8459386** e o código CRC **11031C59**.



Referência: Processo nº 50050.002916/2024-62



SEI nº 8459386

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Ed. Anexo Oeste - Bairro Zona Cívica Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: