



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
DEPARTAMENTO DE NOVAS OUTORGAS E POLÍTICAS REGULATÓRIAS PORTUÁRIAS
COORDENAÇÃO-GERAL DE MODELAGEM DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS

NOTA TÉCNICA Nº 57/2024/CGMO-DNOP-MPOR/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR

Brasília, 19 de setembro de 2024.

PROCESSO Nº 50050.001448/2022-47

INTERESSADO: DIRETORIA DE PLANEJAMENTO

Referência: Processo nº 50050.001448/2022-47

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 granéis minerais em área localizada no Porto Organizado de Itaguaí, Município de Itaguaí/RJ, denominada área de arrendamento ITG02.**

SUMÁRIO

1. OBJETIVO
2. INTRODUÇÃO
3. DAS CARACTERÍSTICAS GERAIS DO EMPREENDIMENTO
4. DUE DILIGENCE JURÍDICA
5. JUSTIFICATIVA PARA A ADOÇÃO DO REGIME DIFERENCIADO DE CONTRATAÇÃO – RDC
6. JUSTIFICATIVA PARA A UTILIZAÇÃO DO CRITÉRIO DE LICITAÇÃO - "MAIOR VALOR DE OUTORGA"
7. JUSTIFICATIVA DO PARCELAMENTO DA OUTORGA
8. DO PAGAMENTO DO VALOR DA OUTORGA
9. VALOR DE RESSARCIMENTO DA EMPRESA AUTORIZADA PARA A REALIZAÇÃO DE ESTUDOS DE VIABILIDADE DAS LICITAÇÕES
10. VALOR DE PAGAMENTO DOS CUSTOS REFERENTES AO LEILÃO
11. DOS ESTUDOS DE VIABILIDADE TÉCNICA, ECONÔMICA E AMBIENTAL - EVTEA PARA A ÁREA DE ARRENDAMENTO ITG02
12. DEMONSTRAÇÃO DA INCORPORAÇÃO NOS EVTEA'S DE MODELOS QUE EXPRESSAM E ESTIMULAM A CONCORRÊNCIA INTER E INTRAPORTOS
13. CONSIDERAÇÃO DOS CENÁRIOS COMPETITIVOS NOS EVTEA'S
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 UTILIZADO 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. JUSTIFICATIVA PARA NÃO EXIGÊNCIA DE GARANTIA DE EXECUÇÃO****24. CAPITAL SOCIAL MÍNIMO E ABERTURA DE SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO – SPE****25. DA AUSÊNCIA DE PREVISÃO CONTRATUAL DE REVISÕES QUINQUENAIS****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. CONCLUSÃO****1. OBJETIVO**

1.1. O presente Ato Justificatório tem por objetivo descrever as informações relativas à abertura de licitação de instalação portuária localizada no interior da poligonal do Porto Organizado de Itaguaí, vinculada à PortosRio Autoridade Portuária, destinada à movimentação e armazenagem de granéis minerais, denominada ITG02, 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 às 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 vincendos, 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 novo arcabouço jurídico está a instituição de medidas com vistas a assegurar a realização de investimentos em infraestrutura portuária necessários a garantir a expansão da capacidade para fazer frente ao crescimento do setor. Nesse sentido, para a realização desses objetivos, o novo marco legal previu três mecanismos de implementação das políticas públicas estabelecidas pelo Governo, a saber: i) novos arrendamentos e concessões, mediante a realização de procedimentos licitatórios; ii) instalação 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 alavancagem de investimentos na ampliação da infraestrutura portuária, proporcionando maior eficiência operacional ao setor e redução de custos aos usuários.

2.6. No tocante aos novos arrendamentos, 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 Portarias SEP/PR nº 15, de 15 de fevereiro de 2013, e 38, de 14 de março de 2013.

2.7. Assim, o Governo Federal definiu os empreendimentos dentro dos portos marítimos organizados passíveis de serem licitados, incluindo novas áreas (*greenfields*), contratos de arrendamentos vencidos e, em um primeiro momento, 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 através dos seguintes atos:

2.8.1. Portaria SEP/PR nº 15, 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, 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 91, 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 38/2013;

2.8.4. Ofício 178/2013-DG, de 2013 - Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômico-Financeira e Ambiental (EVTEA), bem como as minutas de Edital e Contrato referentes ao primeiro bloco foram aprovados por meio da Resolução 3.094/2013 - ANTAQ e encaminhados ao TCU. O Ofício 178/2013 referido foi complementado posteriormente pelos Ofícios n.º 38/2013-GAB, de 16/10/2013, e n.º 39/2013-GAB, de 17/10/2013;

2.8.5. Ofício 39/2013-GAB, de 2013 - enviou ao Tribunal de Contas da União as notas técnicas finais da Comissão Mista sobre análise feita após as Audiências Públicas 3 e 4/2013;

2.8.6. Acórdão nº 1.077/2015 TCU-Plenário, de 06 de maio de 2015, que autoriza as licitações do Bloco 1 do 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 Outorga.

2.9. 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.

2.10. Nesse sentido, 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 - TCU, que entendeu e concordou com a metodologia utilizada.

2.11. 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.

2.12. A partir deste 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 incentiva sua participação no certame, e os métodos a serem propostos devem ser tecnicamente capazes de gerar a movimentação exigida pelo Edital.

2.13. Com o fito de prover maiores informações aos interessados na área, a fim de que suas propostas sejam as mais aderente à realidade, na Seção do Edital que trata da Visita Técnica, deve ser incluída a possibilidade de realização de estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros.

2.14. Ressalte-se que os estudos em questão foram disponibilizados para os interessados através da [Audiência Pública nº 01/2023](#), e que seu Extrato de Contribuições está disponível no site da Agência Reguladora e no SEI nº [7682925](#).

2.15. Por fim, conforme previsto na Instrução Normativa nº 81/2019-TCU, o Tribunal de Contas da União se manifestou sobre a modelagem proposta através do Acórdão nº 1834/2024 - TCU - Plenário (SEI nº [8808931](#)), de 04 de setembro de 2024, de onde destaca-se:

- 9.1. informar ao Ministério de Portos e Aeroportos e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários que, dentro do escopo delimitado do presente processo, regulamentado pela IN-TCU 81/2018, não foi detectada inconsistência que obste o regular prosseguimento do processo concessório da área denominada ITG02, localizada no Complexo Portuário de Itaguaí/RJ, uma vez corrigidas as determinações abaixo;
- 9.2. determinar à Antaq, com fundamento no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, e no art. 4º, inciso II, da Resolução-TCU 315/2020, que:
 - 9.2.1. previamente à licitação, publique em seu sítio eletrônico relativo à Audiência Pública 1/2023:
 - 9.2.1.1. o documento com a análise das contribuições, incluindo a motivação para o indeferimento das manifestações em que constam, como justificativa, apenas a menção ao Acórdão 424-2023-ANTAQ, conforme preceitua o art. 9º da Resolução Antaq 6.455/2018;
 - 9.2.1.2. os documentos técnicos e jurídicos revisados e submetidos à análise do TCU;
 - 9.2.2. suprima a cláusula restritiva à ampla participação no certame, que somente pode ser inserida no edital de licitação com a prévia manifestação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), de que há comprovado risco ao ambiente concorrencial, a justificar a restrição alvitrada, facultando aos licitantes, até a homologação da licitação, o envio ao CADE, para eventual providência de sua alçada;
- 9.3. determinar ao Ministério de Portos e Aeroportos, com fundamento no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, e no art. 4º, inciso II, da Resolução-TCU 315/2020, que, previamente à licitação, atualize o estudo de demanda, passando a utilizar apenas os dados das mineradoras responsáveis pela expansão da demanda como base de cálculo para definir o percentual da produção beneficiada de minério de ferro a ser destinada à exportação e atualizar a demanda prevista para o ITG02 com base no novo percentual, de acordo com os preceitos dos incisos I e II do art. 3º da Lei 12.815/2013 e com os princípios constitucionais da eficiência e economicidade;
- 9.4. recomendar ao Ministério de Portos e Aeroportos, com fundamento no art. 11 da Resolução-TCU 315/2020, que:
 - 9.4.1. utilize os dados de exportações do ano de 2020 a fim de estimar o percentual da produção de minério de ferro a ser destinada à exportação;
 - 9.4.2. obtenha estimativa atualizada sobre o custo variável com as utilidades previstas no item 4.2.2. da Seção D – Operacional, por meio de pesquisa de preços, para este e para os futuros estudos de arrendamentos; e
 - 9.4.3. nos próximos arrendamentos de terminais de grande porte destinados à movimentação de granéis sólidos minerais, desenvolva uma metodologia para definição da estrutura tarifária baseada nos serviços portuários a serem prestados e os respectivos custos;
- 9.5. recomendar à Antaq, com fundamento no art. 11 da Resolução-TCU 315/2020, que promova os estudos e os escrutínios públicos necessários para aplicar, nos próximos editais de licitação de arrendamentos portuários, para fins de habilitação econômico-financeira, o comando do art. 69 da Lei 14.133/2021;
- 9.6. indeferir o pedido da CSN Mineração S.A. para figurar como *amicus curiae* ou parte interessada no presente processo;
- 9.7. ordenar à AudPortoFerrovia que monitore as recomendações e determinações propostas, assim como a efetiva adoção das medidas com as quais se comprometeram as unidades jurisdicionadas; e
- 9.8. dar ciência deste Acórdão à Agência Nacional de Transportes Aquaviários e ao Ministério de Portos e Aeroportos.

2.16. No que se refere às determinações do TCU, tem-se a comentar:

- a) Itens 9.2.1.1, 9.2.1.2, 9.2.2 e 9.5 - A ANTAQ deverá atender às determinações.
- b) Itens 9.3, 9.4.1 e 9.4.2 - Itens atendidos pela Infra S.A. na última versão do estudo (SEI nº [8864350](#)).
- c) Item 9.4.3 - Informa-se que a determinação será atendida por este Ministério nos novos arrendamentos.

3. DAS CARACTERÍSTICAS GERAIS DO EMPREENDIMENTO ITG02

3.1. A área a que se refere esse Ato Justificatório, denominada ITG02, está localizada no interior da poligonal do Porto Organizado de Itaguaí, sob jurisdição da PortosRio, vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos.

3.2. A área de arrendamento possui 249.041 m², composta por 223.824 m² (*onshore*) e 25.217 m² (*offshore*), e será destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais.

3.3. A área de arrendamento ITG02 é caracterizada como uma área *greenfield*, ou seja, não possui instalações operacionais e administrativas. A imagem a seguir mostra a ilustração da área de arrendamento ITG02.



Figura 01 - Área de arrendamento ITG02 - Porto de Itaguaí/RJ.

Fonte: EVTEA - Infra S/A.

3.4. O futuro arrendatário deverá realizar investimentos até o 5º ano contratual em instalações e equipamentos necessários para operação, que incluem no mínimo a construção de um novo Píer, sistema de embarque com equipamentos com capacidade nominal de 12.000 t/h, sistemas transportadores para expedição da carga equivalente a 12.000 t/h, capacidade estática mínima total de 900 mil toneladas e sistema de recepção ferroviária equivalente para atender a capacidade do terminal, que será de 21,4 milhões de toneladas ano.

3.5. Segue a relação de investimentos mínimos a serem realizados pelo futuro arrendatário:

- 3.5.1. Obras para estabelecer pátio com capacidade estática de no mínimo 900.000 toneladas para o armazenamento de minério de ferro;
- 3.5.2. Edificações administrativa, apoio, oficina e operações;
- 3.5.3. Sistema de combate a incêndio, vias de acesso ao terminal, drenagem, rede de água e estação de tratamento de efluentes;;
- 3.5.4. Implantação de pera ferroviária com dimensões para atender composições com 136 vagões de aproximadamente 100 toneladas cada;
- 3.5.5. Aquisição e instalação de virador de vagões para recepção da carga com capacidade nominal mínima de 8.000 t/h;
- 3.5.6. Aquisição e instalação de dois *stacker reclaimer* para empilhar e recuperar a carga de pátio com capacidade nominal individual de no mínima de 8.000 t/h;
- 3.5.7. Aquisição e instalação de sistema transportador de correias e torres de transferências para recepção da carga com capacidade nominal mínima de 8.000 t/h;
- 3.5.8. Aquisição e instalação de sistema transportador de correias e torres de transferências, interligando o novo píer ao terminal, para expedição da carga com capacidade nominal mínima de 12.000 t/h;
- 3.5.9. Aquisição e instalação de sistema de subestação de energia capaz de atender a demanda projetada para o terminal;
- 3.5.10. Aquisição e instalação de *Shiploder* para carregamento de navios com capacidade nominal mínima de 12.000 t/h;
- 3.5.11. Obras para implantação de um novo píer, contendo um berço para atender navios da classe *Capesize* de até 210 mil TPB;

- 3.5.12. Dragagem de aprofundamento do berço de atracação e bacia de evolução nas adjacências do novo píer para cota nominal de -20 m (DHN); e
- 3.5.13. Obras para construção de viaduto para acesso ao novo Píer;
- 3.6. O novo píer será de uso exclusivo do futuro arrendatário ITG02 e fará parte da área de arrendamento, sendo considerado para cálculos de capacidade 100% do tempo alocado para atender o terminal ITG02.
- 3.7. A seguir, segue 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:

Receita Bruta Global	R\$ 23.493.945 k
Fluxo de Caixa Global do Projeto	R\$ 5.703.488 k
Investimento Total	R\$ 3.580.919 k
Despesa Operacional Total	R\$ 5.752.799 k
Movimentação Total (t)	615.025 k
Valor de Remuneração mensal fixo	R\$ 1.881,7 k
Valor de Remuneração variável (R\$/t)	R\$ 2,11
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	12,11%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 344.942 k

Tabela 01 - Principais resultados do projeto ITG02.

Fonte: EVTEA - Infra S/A.

- 3.8. Destaca-se que o prazo contratual previsto para a área de arrendamento é de 35 (trinta e cinco) anos, com celebração de contrato prevista para 2024. Ressalta-se que o mesmo foi firmado de forma que comportasse de maneira adequada a realização dos investimentos necessários para operação da área, mantendo-se valores razoáveis para as outorgas fixas e variáveis.
- 3.9. Em cumprimento ao Acórdão nº 1.077/2015/TCU-Plenário, o estudo de viabilidade ITG02 adotou como data base julho/2022.
- 3.10. Ainda no que se refere às características gerais do empreendimento, informa-se que durante o processo de atualização dos estudos e em todas as suas fases (elaboração, pré audiência pública, pós audiência pública, pré análise TCU, pós análise do TCU), sempre foram/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. JUSTIFICATIVA PARA A ADOÇÃO DO REGIME DIFERENCIADO DE CONTRATAÇÃO – RDC

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

Art. 6.º 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.

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

- 4.2. Nesse sentido, tendo em vista que a Lei Federal nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, é aplicada subsidiariamente às licitações de arrendamento de instalação portuária, conforme previsão do art. 66 da Lei Federal nº 12.815, de 2013, deverá ser previsto que o leilão se dará por meio da apresentação de lances públicos pelas licitantes.

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.

- 4.3. A apresentação de lances públicos encontra respaldo no inciso I do art. 17 da Lei Federal nº 12.462, de 2011, favorecendo maior competitividade ao certame e a maior vantagem às ofertas pelo arrendamento das

instalações portuárias licitadas.

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

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

4.4. A adoção da modalidade de leilão com apresentação de lances públicos está em linha com os recentes processos de concessão de serviços públicos promovidos pela União, a exemplo dos últimos 50 leilões de terminais portuários realizados desde 2013 promovidas pela União.

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

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

4.6.1. 1º volume contendo declarações preliminares, documentos de representação e a garantia de proposta;

4.6.2. 2º volume contendo a proposta pelo arrendamento; e

4.6.3. 3º volume contendo os documentos de habilitação.

4.7. Na sessão pública, o diretor irá solicitar à Comissão Especial de Licitação da ANTAQ os volumes de número 2, que deverá conter a proposta pelo arrendamento, para sua abertura. Após, o diretor dirá à viva voz o valor da proposta, que corresponderá ao valor de outorga.

4.8. 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.

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

4.9.1. O arranjo acima descrito para a etapa em viva-voz é extremamente vantajoso para a administração pública, pois:

4.9.2. Considerando a diferença mínima entre as propostas escritas, os proponentes ganham uma nova chance para vencer a disputa promovendo uma maior concorrência e igualdade entre os competidores; e

4.9.3. Considerando que a proposta em viva-voz deve ser superior à proposta escrita e superior à proposta da licitante concorrente, ocorrerá, conseqüentemente, a elevação do Valor de Outorga final.

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

4.11. O leilão ANTAQ n° 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 um ganho de 62% (ágio em viva voz) para o valor de outorga, conforme indicado na tabela abaixo:

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

Tabela 02 - Comparativo da disputa inicial e por viva-voz em STM04.

Fonte: EVTEA - EPL - 2018.

4.12. Destacam-se os seguintes pontos a partir dos dados apresentados:

4.12.1. O valor final ofertado em viva-voz do vencedor foi 62% superior ao primeiro valor por ele apresentado; e

4.12.2. 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.

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

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

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

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

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

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

4.17. Ainda no tocante ao regime de execução das licitações do PIL-PORTOS, o Poder Concedente optou pela hipótese do inciso V do art. 8º da Lei nº 12.462, de 2011, denominado "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.

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

V - contratação integrada.

4.18. 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 ao regime geral de licitações. É o que se busca evitar no Regime Diferenciado de Contratação - RDC.

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

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

Art. 6.º 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.

5.2. 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 que tenha previsão em regulamento.

5.3. Por sua vez, o Decreto nº 8.033, de 2013, vai mais longe e prevê explicitamente no inciso VII do art. 9º o "maior valor de outorga" como critério de julgamento do certame licitatório.

5.4. 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.).

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

5.6. 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 que 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.

5.7. 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).

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

6. JUSTIFICATIVA DO PARCELAMENTO DA OUTORGA

6.1. 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.

6.2. 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 interessados, uma vez que este mecanismo impacta favoravelmente a atratividade do empreendimento.

6.3. 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.

7. DO PAGAMENTO DO VALOR DA OUTORGA

7.1. 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.

7.2. Com base nesses objetivos e diretrizes, o valor de outorga (*Bid*) ofertado pelo licitante vencedor do ITG02 deverá ser pago à PortosRio, sendo este recurso considerado como receita portuária.

7.3. 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 - TCU nos leilões de arrendamentos portuários que precederam o presente projeto.

8. VALOR DE RESSARCIMENTO DA EMPRESA AUTORIZADA PARA A REALIZAÇÃO DE ESTUDOS DE VIABILIDADE DAS LICITAÇÕES

8.1. Conforme determinação do Acórdão nº 3.661/2013 - Plenário TCU, 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.

8.2. A remuneração total devida pelo estudo de viabilidade da área ITG02 totaliza R\$ 479.248,50 (quatrocentos e setenta e nove mil, duzentos e quarenta e oito reais, e cinquenta centavos).

9. VALOR DE PAGAMENTO DOS CUSTOS REFERENTES AO LEILÃO

9.1. 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.

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

9.3. O valor de remuneração de R\$ 473.754,05 (quatrocentos e setenta e três mil, setecentos e cinquenta e quatro reais e cinco centavos) à B³ foi definido com base em Contrato firmado com a ANTAQ, contudo, o mesmo pode ser alterado quando do lançamento do Edital, uma vez que outras áreas poderão ser licitadas na mesma sessão.

10. DOS ESTUDOS DE VIABILIDADE TÉCNICA, ECONÔMICA E AMBIENTAL - EVTEA PARA A ÁREA DE ARRENDAMENTO ITG02

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

10.2. Em relação à justificativa para elaboração do estudo de viabilidade para a área de arrendamento ITG02, cumpre destacar que não existem atividades sendo desenvolvidas na área, pois se trata de uma área *greenfield* e por esse motivo a necessidade de ampliação de áreas para escoamento de minério de ferro.

10.3. Nesse sentido, a elaboração da modelagem visando a abertura de procedimento licitatório para a área de arrendamento ITG02 mostra-se urgente e de relevante interesse público, na medida em que busca atender a uma demanda crítica do mercado - dada a posição estratégica do ativo em questão, promovendo, ainda, a maximização da utilização dos ativos públicos, com remuneração adequada aos níveis de mercado.

10.4. 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.

10.5. No tocante aos procedimentos de execução dos estudos, oportuno mencionar que são adotados os regimentos 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 Complexo Portuário de Itaguaí, a seguir especificado:

INTRUMENTO	DESCRIÇÃO
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;	Lei dos Portos
Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, e alterações posteriores;	Regulamento da Lei dos Portos
Resolução Normativa nº 7-ANTAQ, de 30 de maio de 2016;	Regulamento de áreas no Porto Organizado
Resolução nº 3.220-ANTAQ, de 8 de janeiro de 2014;	Regulamento de elaboração de EVTEA
Resolução nº 5.464-ANTAQ, de 23 de junho de 2017;	Manual de análise de EVTEA
Plano Mestre do Complexo Portuário de Itaguaí 08/2019;	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Itaguaí 03/2019;	Planejamento setorial
Regulamento de Exploração do Porto de Itaguaí-REP 2014;	Planejamento setorial

Tabela 03 - Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas localizadas no Porto de Itaguaí.

Fonte: EVTEA - Infra S/A.

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 - TCU 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. 7.º, inciso III, da Lei 8.987/1995, ao art. 3.º, *caput* e inciso V, da Lei 12.815/2013, com vistas à promoção da modicidade tarifária, em respeito ao art. 6.º, *caput* e §1.º, da Lei 8.987/1995, e ao art. 3.º, inciso II, da Lei 12.815/2013;

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

11.3. Os arrendamentos promovidos através do Programa de Arrendamentos Portuários ampliam significativamente a capacidade nos principais Portos brasileiros e viabiliza novas rotas de escoamento para fomentar a competição no mercado. Em paralelo, as estratégias competitivas de Leilão fomentam a competição pelo mercado, melhorando a seleção dos operadores portuários.

12. CONSIDERAÇÕES ACERCA DOS CENÁRIOS COMPETITIVOS NOS EVTEA'S

12.1. 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.

12.2. 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.

12.3. 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.

12.4. 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 ITG02, serviram de base as projeções realizadas pelos seguintes estudos:

12.4.1. Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP (2019), atualização da projeção de demanda e carregamento da malha (Ano Base 2018); e

12.4.2. Plano Mestre do Complexo Portuário de Itaguaí (2019).

12.5. 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.

13. **CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MACRO E COMPETIÇÃO**

13.1. As projeções mais recentes de movimentação portuária para o Complexo Portuário de Itaguaí constam nos dados do Plano Mestre do Complexo Portuário de Itaguaí (2019), bem como nos volumes atuais e planejados de produção de Minério de Ferro das Empresas Cedro Mineração, J Mendes Mineração, Herculano Mineração, Minérios Itaúna e AVG Empreendimentos Minerários, com os quais são extraídas as previsões de demanda macro relativa ao perfil de carga compatível com o projeto da área de arrendamento ITG02.

13.2. A vocação operacional proposta para o ITG02 mantém aderência com as diretrizes traçadas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Itaguaí para a região, que consistem na movimentação de granéis sólidos minerais, com destaque para o minério de ferro. Assim, o volume estimado deste granel sólido foi considerado para o dimensionamento da demanda macro do terminal ITG02.

13.3. A partir da delimitação do produto que será movimentado no terminal ITG02 busca-se, com base nos dados do Plano Mestre do Complexo Portuário de Itaguaí (2019), bem como nos volumes atuais e planejados de produção de minério de ferro das mineradoras de pequeno e médio porte, identificar a demanda macro total prevista para o horizonte de projeto, com início no ano de 2024 até o ano de 2058. Posteriormente, a demanda macro identificada será segregada entre os participantes de mercado de forma a calcular a demanda micro para o terminal ITG02.

13.4. As informações do Plano Mestre do Complexo Portuário de Itaguaí (2019), para o período entre 2024 e 2058, indicam uma taxa de crescimento médio de 0,83% a.a. para minério de ferro, considerando o cenário tendencial.

13.5. Após identificar a demanda macro aquaviária no cenário tendencial (base), busca-se a definição dos cenários alternativos de movimentação, denominados cenários otimista e pessimista. Para o cenário otimista considerou-se a utilização de 70% das reservas prováveis da produção adicional beneficiada de minério de ferro, com potencial de exportação, das mineradoras de médio e pequeno porte. No cenário pessimista utilizou-se 50% das reservas prováveis.

13.6. A tabela a seguir consolida a projeção de demanda macro de granel mineral, especialmente minério de ferro, com base nos dados do Plano Mestre do Complexo Portuário de Itaguaí (2019) e nas projeções de aumento de produção das mineradoras de pequeno e médio porte, em diferentes cenários, as quais serão utilizadas para projetar a demanda micro para o terminal ITG02.

DEMANDA MACRO			
Complexo Portuário de Itaguaí			
Granéis Sólidos Minerais -Minério de Ferro			
ANO	CENÁRIOS (tonelada)		
	Tendencial	Pessimista	Otimista
2024	46.436.582	43.136.188	47.738.408
2025	53.704.337	49.291.854	55.251.508
2026	55.145.929	50.259.213	56.737.914
2027	74.562.557	61.186.023	84.210.863
2028	76.014.752	61.842.439	86.021.209
2029	76.434.655	61.772.649	86.488.995
2030	76.860.033	61.703.041	86.963.321
2031	77.132.271	61.633.615	87.444.276
2032	77.406.752	61.564.369	87.931.954
2033	77.683.494	61.495.304	88.426.448
2034	77.962.517	61.426.420	88.927.854
2035	78.243.838	61.357.715	89.436.269
2036	78.403.754	61.289.189	89.951.790
2037	78.564.413	61.220.841	90.474.516
2038	78.725.818	61.152.673	91.004.549
2039	78.887.973	61.084.681	91.541.991
2040	79.050.881	61.016.867	92.086.945
2041	79.155.324	60.949.230	92.639.516
2042	79.260.076	60.881.770	93.199.810
2043	79.365.139	60.814.485	93.767.936
2044	79.470.514	60.747.376	94.344.003
2045	79.576.200	60.680.441	94.928.122
2046	79.834.085	60.613.682	95.520.406
2047	80.093.829	60.547.096	96.120.968
2048	80.355.446	60.480.684	96.729.924
2049	80.618.950	60.414.445	97.347.393
2050	80.884.354	60.348.379	97.973.492
2051	80.949.788	60.282.485	98.608.342
2052	81.015.337	60.216.763	99.252.066
2053	81.081.001	60.151.213	99.904.787
2054	81.146.782	60.085.833	100.566.632
2055	81.212.679	60.020.624	101.237.728
2056	81.369.915	59.955.585	101.918.205
2057	81.527.812	59.890.716	102.608.192
2058	81.686.374	59.826.015	103.307.824

Tabela 04 - Projeção de movimentação portuária de minério de ferro para o Complexo Portuário de Itaguaí em diferentes cenários.

Fonte: EVTEA - Infra S/A.

13.7. 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, isto é, os terminais que o compõem o Complexo Portuário de Itaguaí e que movimentam minério de ferro para terceiros.

13.8. As previsões do Plano Mestre, conforme exposto na metodologia adotada, apontam previsões genéricas de movimentação de perfis de carga em Complexos Portuários, impossibilitando a identificação da demanda atraída por um terminal específico. Contudo, aponta o comportamento genérico para as cargas até o ano de 2060.

13.9. A partir do indicativo macro apontado pelo Plano Mestre, busca-se identificar a demanda específica que poderá ser atraída para o terminal ITG02, por meio de análise concorrencial abrangendo o enfoque intraportuário.

14. CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MICRO E COMPETIÇÃO

14.1. Para se chegar à demanda micro, torna-se relevante a definição da estimativa de divisão de mercado (*marketshare*) para o horizonte contratual, o qual é definido de acordo com a divisão de capacidades

(*capacityshare*) do mercado. A ideia central é de que, no médio/longo prazo, haverá convergência entre o *marketshare* e o *capacityshare*.

14.2. Para estimar a demanda micro faz-se necessário identificar as capacidades instaladas e planejadas que movimentam minério de ferro para terceiros. Consideram-se em termos de capacidades as infraestruturas de armazenagem, berços de atracação e expedição do Complexo Portuário de Itaguaí. Assim, busca-se identificar dentre os sistemas de armazenagem, aquaviário e de expedição/recepção aquele que apresenta a menor capacidade dinâmica de movimentação, tendo em vista as seguintes informações e premissas para a carga a ser movimentada no terminal ITG02:

- Capacidade efetiva de armazenagem das instalações em operação;
- Capacidade estimada das instalações futuras;
- Capacidade aquaviária das instalações existentes e futuras.

14.3. No tocante à definição de capacidade das instalações em operação para movimentação de minério de ferro, parte-se das capacidades estáticas de armazenagem anunciadas e do giro médio de estoque.

14.4. As operações atuais de movimentação de minério de ferro para terceiros, no Complexo Portuário de Itaguaí, são realizadas no terminal Tecar (CSN) e no TUP Porto Sudeste. Para dimensionamento do giro médio de estoque considerou-se somente o histórico de movimentação e armazenagem do terminal Tecar (CSN), tendo em vista que o TUP Porto Sudeste começou a operar em volumes consistentes a partir de 2019.

14.5. Assim, utilizaram-se as movimentações históricas de minério de ferro no terminal Tecar (CSN) entre aos anos de 2018 e 2021 para estimar o giro médio de estoque a ser aplicado ao terminal ITG02. A tabela a seguir mostra os dados de movimentação, a capacidade estática instalada e giro observado.

Capacidade Armazenagem	Giro Médio	Capacidade Estática (t)	Mov/ 2018	Mov/ 2019	Mov/2020	Mov/ 2021
Tecar -Total (t)	21,51	1.310.000	29.128.060	31.353.095	24.300.065	27.934.971
Giro com 10% Eficiência	24,00		22,24	23,93	18,55	21,32

Tabela 05 - Giro médio de estoque para o terminal Tecar (CSN) que compõem o Complexo Portuário de Itaguaí.

Fonte: EVTEA - Infra S/A - 2022.

14.6. O giro futuro do terminal ITG02 foi estimado em 24 giros por ano, tendo em vista o giro médio verificado no terminal Tecar (CSN) com 10% de ganho de eficiência.

14.7. Considerando-se a celebração contratual no ano de 2024, com a implantação da capacidade estática dimensionada de 900.000 toneladas realizada por meio das seguintes fases:

- Fase 01: Implantação da capacidade estática de 900.000 toneladas após 5 anos para obras, regularização de licenças e autorizações da área;
- Fase 02: Início das atividades de movimentação e armazenagem de minério de ferro a partir de 2029.

14.8. A tabela a seguir apresenta a divisão de mercado para o segmento de minério de ferro, calculada por meio da divisão das capacidades de armazenagem (*capacity share*) existentes e planejadas no Complexo Portuário de Itaguaí.

Participação de Mercado Atual e Futura								
Instalação	2024 - 2028				2029 - 2058			
	Capacidade Estática	Giro Estimado	Capacidade Dinâmica	% de Mercado	Capacidade Estática	Giro Estimado	Capacidade Dinâmica	% de Mercado
Produto: Minério de Ferro								
Porto Sudeste	2.100.000	24,0	50.400.000	85,3%	2.100.000	24,0	50.400.000	62,5%
TECAR/Terceiros	361.438	24,0	8.674.500	14,7%	361.438	24,0	8.674.500	10,8%
ITG02	0	0	0	0	900.000	24,0	21.600.000	26,77%
Total	2.461.438		59.074.500	100%	3.361.438		80.674.500	100,0%

Tabela 06 - Participação de mercado das instalações dedicadas à movimentação de minério de ferro no Complexo Portuário de Itaguaí.

Fonte: EVTEA - Infra S/A.

14.9. Conforme já mencionado, faz-se necessário identificar dentre os sistemas de armazenagem, aquaviário e de expedição/recepção aquele que apresenta a menor capacidade dinâmica de movimentação.

14.10. Nesse sentido, verifica-se que o sistema aquaviário para movimentação de minério de ferro no Complexo Portuário de Itaguaí é caracterizado como fator limitante. Sendo, portanto, o sistema de aferição do

modelo, conforme tabela a seguir.

Capacidade Aquaviária	2024 - 2028	%	2029 - 2048	%
Terminal Tecar/terceiros	8.674.500	14,86%	8.674.500	10,87%
Porto Sudeste	49.700.000	85,14%	49.700.000	62,30%
ITG02	0	0,00%	21.400.000	26,83%
Total	58.374.500	100,00%	79.774.500	100,00%

Tabela 07 - Participação de mercado sistema aquaviário para a movimentação de minério de ferro no Complexo Portuário de Itaguaí

Fonte: EVTEA - Infra S/A.

15. FUNDAMENTAÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA E VALORES EMPREGADOS

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

15.2. A identificação da necessidade de regulação econômica ou a sua aplicação adequada, variando conforme o ambiente competitivo, é o desafio que se impõe aos agentes regulatórios. Os objetivos da regulação econômica incluem: garantir eficiência, atender à demanda – estimulando investimentos, proteger os usuários contra práticas monopolísticas e outros abusos dos operadores, promover ou proteger a competição e prevenir contra a discriminação de preços.

15.3. Existe um longo histórico, sobretudo nos países desenvolvidos, de experiências bem e mal sucedidas no tratamento desses objetivos no Setor Portuário. A referência que melhor consolida essa experiência, mesclando-a com a teoria de forma sólida, e que é utilizada mundialmente como documento base no planejamento portuário, é o *Port Reform Toolkit*, 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. Pode ser baixado pelo link: <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.

15.4. Nesta seção, 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 custo-benefício de suas aplicações.

15.5. 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.

15.6. 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.

15.7. Assim, para determinar de que maneira as diretrizes mencionadas se aplicam ao ITG02, foram avaliados aspectos concorrenciais (intra e interportos), bem como o potencial de expansão das regiões portuárias.

16. JUSTIFICAÇÃO DOS PREÇOS E TARIFAS UTILIZADOS NO TERMINAL E SUA FUNDAMENTAÇÃO

16.1. Este item atende particularmente à determinação 9.1.3 do TCU, no Acórdão n.º 1.077/2015, no que se refere à alteração do item 9.1.13 do Acórdão n.º 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"

16.2. 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 ITG02.

• Composição da receita média unitária

16.3. Conforme já citado, o terminal ITG02 está focado na movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente minério de ferro.

16.4. Com relação ao preço unitário por tonelada métrica a ser considerado para a movimentação e armazenagem de minério de ferro no arrendamento ITG02, utilizou-se o modelo praticado no mercado internacional de minério de ferro, em que o preço da movimentação/armazenagem portuária é referenciado em função da cotação em USD/*Free On Board* do minério de ferro.

16.5. Nesse sentido, o preço de referência para a prestação de serviço de movimentação/armazenagem considera a aplicação do fator de 0,10 sobre a média dos preços na modalidade *Free On Board* (FOB) observados nas exportações brasileiras entre 2010 e 2022 (novembro).

16.6. A seguir, o gráfico evidencia os preços médios históricos praticados pelas exportações brasileiras:

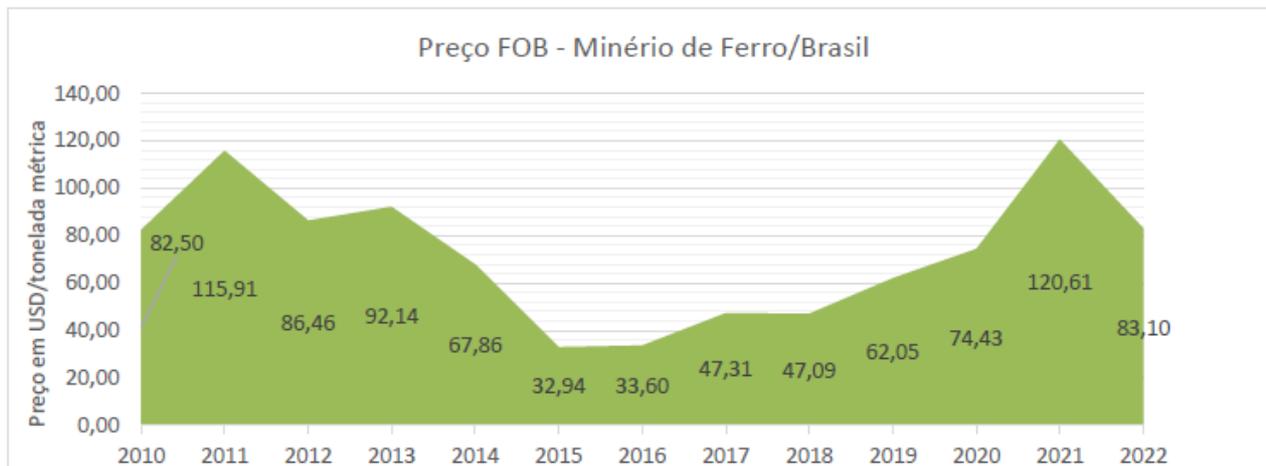


Tabela 07 - Preços médios praticados pelas Exportações Brasileiras de Minério de Ferro

Fonte: EVTEA - Infra S/A.

16.7. A tabela a seguir evidencia a metodologia utilizada para precificação dos serviços no arrendamento ITG02.

Preço Médio em USD por tonelada métrica nas Exportações Brasileiras entre 2010 e 2022 (novembro)	USD 72,77
10% sobre o preço médio em USD entre 2010 e 2022 (novembro)	USD 7,28
Projeção Relatório Focus Taxa cambial de venda em Reais/USD em 2023, acesso 09/12/22	R\$ 5,25
Preço referencial em Reais por tonelada métrica a ser adotado no arrendamento ITG02	R\$ 38,20

Tabela 08 - Metodologia de preço para o terminal ITG02 carga Granéis Sólidos Minerais

Fonte: EVTEA - Infra S/A.

16.8. Observa-se que a metodologia utilizada na precificação dos serviços de movimentação e armazenagem está aderente aos preços de mercado praticados pelos terminais portuários que operam minério de ferro no Complexo Portuário de Itaguaí.

16.9. Em outubro de 2022, “a Companhia Portuária Baía de Sepetiba – CPBS por meio da Convocação para Concorrência Privada, estabeleceu as condições para a participação de mineradoras interessadas em realizar embarques de minério de ferro por meio do terminal privativo de uso misto detido pela CPBS no Porto de Itaguaí, com início em 01 de janeiro 2023 e término em 30 de junho de 2023”.

16.10. O preço mínimo estabelecido na concorrência privada foi o equivalente em Reais a US\$ 8,50 (oito dólares e cinquenta centavos estado-unidenses) por tonelada métrica de minério de ferro compromissada para embarque, com base na taxa cambial de venda do dia anterior ao da abertura dos envelopes, divulgada pelo Banco Central do Brasil para as instituições financeiras.

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

17.1. 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.

17.2. Entende-se que compete ao Poder Concedente e/ou à Agência Reguladora 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.

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

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

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

17.6. 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:

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

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

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

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

17.10. São abundantes na história econômica brasileira exemplos de tentativas de controle de preços de serviços e produtos não homogêneos, com consequências graves sobre o abastecimento e sobre a estabilidade monetária do País.

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

17.12. 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. DEFINIÇÃO DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO

18.1. 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.

18.2. O desempenho operacional do ITG02 foi mensurado pelos seguintes aspectos: a) consignação média; b) prancha média; c) taxa de ocupação de berço; e d) nível de serviço.

• Consignação média

18.3. Esse indicador é medido em unidades que o navio carrega ou descarrega durante sua estadia no porto. A seguir, a consignação média dos navios de minério de ferro que aportaram no Complexo Portuário de Itaguaí entre os anos de 2014 e 2021.

MINÉRIO DE FERRO	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	187.314	187.466	182.080	186.198	185.353	176.258	168.503	172.309

Tabela 09 - Histórico de consignação média, período 2014 -2021.

Fonte: EVTEA - Infra S/A.

18.4. A média desse indicador no período para minério de ferro é de 180.685 toneladas por navio. Nota-se que desde 2014 a consignação média das embarcações apresentou uma redução de 8,0%.

- **Prancha média**

18.5. A Prancha Média considera o volume de carga movimentado no berço por período de tempo, 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).

18.6. A tabela a seguir mostra os dados de produtividade de minério de ferro no Complexo Portuário de Itaguaí, dividido em Operacional e Geral, para o período de 2014 a 2021.

MINÉRIO DE FERRO	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Geral	3.446	2.465	2.686	3.850	3.791	3.565	3.040	3.211
Operacional	3.904	2.906	3.007	4.421	4.266	4.090	3.572	3.769

Tabela 10 - Prancha Média, período 2014 -2021.

Fonte: EVTEA - Infra S/A.

18.7. As médias observadas entre 2014 e 2021 para minério de ferro são de 3.742 toneladas por hora no caso da Prancha Média Operacional e de 3.257 toneladas por hora na Prancha Média Geral.

- **Taxa de ocupação de berço**

18.8. Entre 2014 e 2021, a média da taxa de ocupação dos berços para granéis sólidos minerais são apresentados na tabela a seguir, lembrando que os berços 101, 102 e 401 correspondem ao porto público, os berços B1 e B2 pertencem ao TUP Porto Sudeste e os berços Norte e Sul pertencem ao TUP Terminal da Ilha Guaíba.

TAXA DE OCUPAÇÃO DOS BERÇOS - GRANÉIS MINERAIS							
	Berço 101	Berço 102	Berço 401	Sudeste B1	Sudeste B2	TIG Berço Norte	TIG Berço Sul
2014	41,5%	90,2%	89,0%	-	-	61,8%	78,9%
2015	26,2%	82,6%	82,0%	3,0%	2,2%	70,6%	81,2%
2016	26,2%	89,1%	79,7%	3,6%	19,9%	71,6%	80,1%
2017	34,1%	72,0%	71,5%	11,1%	12,9%	65,5%	79,8%
2018	46,4%	79,1%	77,3%	4,9%	20,6%	68,1%	82,9%
2019	26,9%	84,6%	27,4%	6,7%	42,6%	16,3%	52,3%
2020	24,3%	82,5%	63,5%	8,1%	51,1%	33,7%	62,9%
2021	33,7%	85,6%	71,0%	16,6%	32,4%	39,4%	67,7%
MÉDIA	32,4%	83,2%	70,2%	7,7%	26,0%	53,4%	73,2%

Tabela 11 - Taxa de ocupação dos berços 101, 102, 401, SB1, SB2, TIG BN e TIG BS.

Fonte: EVTEA - Infra S/A.

- **Nível de serviço**

18.9. O nível de serviço ao navio define a relação do tempo de espera em relação ao tempo de atendimento. De acordo com UNCTAD1, o nível de serviço ideal para qualquer tipo de carga é de 30%. Níveis maiores podem indicar pagamento de sobrestadia de navios (*demurrage*), níveis menores ociosidade da infraestrutura.

18.10. A seguir, os níveis de serviço observados entre 2014 e 2021 no Complexo Portuário de Itaguaí para a carga de granéis sólidos minerais.

NÍVEL DE SERVIÇO DOS BERÇOS - GRANÊIS MINERAIS							
	Berço 101	Berço 102	Berço 401	Sudeste B1	Sudeste B2	TIG Berço Norte	TIG Berço Sul
2014	267,2%	673,9%	307,4%	-	-	213,9%	407,7%
2015	131,8%	314,2%	218,8%	29,7%	26,6%	146,2%	266,6%
2016	205,5%	410,1%	254,7%	13,0%	70,9%	183,3%	264,9%
2017	79,8%	219,2%	176,2%	115,3%	30,2%	161,6%	190,2%
2018	186,5%	254,7%	234,2%	52,2%	75,3%	210,5%	255,8%
2019	144,1%	338,8%	165,0%	199,4%	120,5%	175,7%	415,0%
2020	120,9%	385,9%	176,7%	248,4%	215,9%	358,4%	230,0%
2021	216,4%	364,2%	234,6%	222,1%	138,5%	361,7%	383,1%
MÉDIA	169,0%	370,1%	221,0%	125,7%	96,8%	226,4%	301,7%

Tabela 12 - Histórico de nível de serviço ao navio nos berços 101, 102, 401, SB1, SB2, TIG BN e TIG BS período 2014 – 2021.

Fonte: EVTEA - Infra S/A.

18.11. Níveis acima de 100% indicam que o tempo de espera do navio é maior que o tempo de operação. Nota-se que a média do período de espera foi calculada em 253,4% no porto público e 187,7% nos TUPs.

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

19.1. O indicador de quantidade de carga movimentada por meio aquaviário, denominado Movimentação Mínima Exigida – MME tem por objetivo criar mecanismos de compartilhamento de risco entre o Poder Concedente e o arrendatário, utilizando-se de métrica pré-definida.

19.2. Para definição da MME a ser aplicada na área de arrendamento ITG02, utilizou-se a movimentação histórica observada na exportação de minério de ferro no sistema *ComexStat* do ano de 2000 a 2021 no Complexo Portuário de Itaguaí.

19.3. Quanto à metodologia, em atendimento à recomendação exarada no Acórdão 1.750/2021 TCU - Plenário, utilizou-se a metodologia do Value at Risk (VaR) paramétrico para um grau de confiança de 95%. A seguir, apresentam-se as bases de dados do ComexStat consideradas para o minério de ferro.

Produto Minério de Ferro	2021	2015	2010	2005	2000
Exportação/Complexo Itaguaí (t)	88.292.753	97.041.243	81.621.792	57.806.773	31.362.694

Tabela 13 - Movimentação de Minério de Ferro no entre 2021 e 2000, Sistema ComexStat

Fonte: EVTEA - Infra S/A.

19.4. A partir desses dados calcula-se o Value at Risk (VaR) paramétrico para um grau de confiança de 95%, considerando a movimentação histórica de minério de ferro no Complexo Portuário de Itaguaí.

19.5. No caso do arrendamento ITG02, chega-se a um VaR de 8,61%. Assim, o valor da MME, para cada ano, é calculado como sendo $(1 - \text{VaR})$, equivalente a 91,39% aplicado sobre a demanda projetada.

19.6. Após identificar o redutor que definirá a MME, aplica-se o mesmo à série de projeção de demanda micro para o arrendamento portuário. De acordo com as premissas adotadas, a MME para a área de arrendamento ITG02 está exposta na tabela a seguir.

Seção B – Estudos de Mercado		
Granel Sólido Mineral		
Ano	Micro Demanda (Tendencial)	MME (V@R)
2024	0	0
2025	0	0
2026	0	0
2027	0	0
2028	0	0
2029	6.766.342	6.183.818
2030	13.814.178	12.624.896
2031	20.691.206	18.909.870
2032	20.764.837	18.977.163
2033	20.839.075	19.045.009
2034	20.913.924	19.113.415
2035	20.989.391	19.182.384
2036	21.032.289	19.221.589
2037	21.075.387	19.260.976
2038	21.118.685	19.300.547
2039	21.162.184	19.340.301
2040	21.205.885	19.380.240
2041	21.233.902	19.405.845
2042	21.262.003	19.431.526
2043	21.290.186	19.457.284
2044	21.318.454	19.483.118
2045	21.346.805	19.509.028
2046	21.400.000	19.557.643
2047	21.400.000	19.557.643
2048	21.400.000	19.557.643
2049	21.400.000	19.557.643
2050	21.400.000	19.557.643
2051	21.400.000	19.557.643
2052	21.400.000	19.557.643
2053	21.400.000	19.557.643
2054	21.400.000	19.557.643
2055	21.400.000	19.557.643
2056	21.400.000	19.557.643
2057	21.400.000	19.557.643
2058	21.400.000	19.557.643
Redutor (V@R)		8,61%

Tabela 14 - Movimentação Mínima Exigida - MME para a área de arrendamento ITG02.

Fonte: EVTEA - Infra S/A.

20. FORMA DE PAGAMENTO PELA EXPLORAÇÃO DO ARRENDAMENTO

• Terminais com Valor Presente Líquido positivo

20.1. 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.

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

20.3. Dessa forma calculou-se o VPL sem pagamentos à Autoridade Portuária e, para zerar o mesmo, converteu-se 50% do seu valor em parcelas mensais fixas e 50% em parcelas variáveis. Para capturar o valor excedente no Leilão (i.e., o ágio ofertado pelos interessados), a Autoridade Portuária receberá um valor ofertado pelo licitante pago em 6 parcelas, conforme especificado no Edital, caracterizando a mais valia que o licitante verifica no Terminal.

• Terminais com Valor Presente Líquido negativo

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

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

20.6. Destaca-se que o EVTEA do ITG02 se enquadra na primeira hipótese, possuindo VPL positivo, tendo sido assim estabelecido a divisão do VPL em valores de Arrendamento sendo 50% para Arrendamento variável e 50% para fixo.

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

21.1. 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%.

22. JUSTIFICATIVA PARA NÃO EXIGÊNCIA DE GARANTIA DE EXECUÇÃO

22.1. 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 2020.

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

22.5. Com a alteração legislativa, a única remissão a garantias está calcada no §3º, do art. 56, da Lei nº 8.666, de 1993, vejamos:

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

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

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

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

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

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

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

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

22.7. 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.

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

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

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

22.11. 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 certame^[2].

22.13. 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.

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

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, conseqüentemente, 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 contituída 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, onde o regulador se debruça no Contrato para analisar os custos, a variação da demanda e conseqüentemente 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 n.º 8.987/1995), vejamos:

Art. 9.º 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.

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

§ 3.º 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 conterà, 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 n.o 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 e, ainda mais, 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 justifique a revisão ordinária dos Contratos de Arrendamento, e o pior, tal prática poderia até trazer danos ao erário ao acabar compartilhando com a arrendatária possíveis problemas de gestão do mesmo, ou até 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, temos 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. Quanto aos normativos da ANTAQ, preliminarmente, a Norma aprovada pela Resolução n.º 3.220-ANTAQ não prevê a obrigação de inclusão de cláusula sobre a revisão ordinária. O texto normativo prevê que, na inexistência de previsão contratual, a revisão do Contrato de Arrendamento será realizada a cada 5 (cinco) anos. Essa norma foi elaborada nos idos anos de 2013, onde havia um conceito de concessão para o Arrendamento, definição totalmente afastada hoje. Vide a Lei n.º 12.815/2013, que deixou cristalina essa diferenciação:

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. Note-se que o legislador quis diferenciar o Arrendamento da concessão. 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. 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. DA OBTENÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA AMBIENTAL

25.1. 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.

25.2. Neste contexto, cabe destacar a Lei nº 12.815/13, que estabelece em seu Art.14, item III, que:

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

I - consulta à autoridade aduaneira;

II - consulta ao respectivo Poder Público municipal; e

III - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento".

25.3. O Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013 que regulamenta o disposto na Lei nº 12.815/13, e as demais disposições legais que regulam a exploração de Portos Organizados e de instalações portuárias; em seu CAPÍTULO II, Seção I, Art. 7.º, estabelece que:

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

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

26. JUSTIFICATIVA PARA OS PARÂMETROS AMBIENTAIS

26.1. 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:

26.1.1. Descrição da área de arrendamento;

26.1.2. Análise documental e visitas técnicas;

26.1.3. Licenciamento ambiental;

26.1.4. Definição do estudo ambiental necessário ao licenciamento;

26.1.5. Avaliação dos potenciais passivos ambientais;

26.1.6. Identificação dos principais impactos ambientais;

26.1.7. Proposição de programas ambientais;

26.1.8. Gerenciamento de áreas contaminadas; e

26.1.9. Precificação dos custos ambientais.

26.2. Com base nestas avaliações, faz-se a previsão do processo de licenciamento ambiental para o empreendimento e a proposição de medidas de controle e gerenciamento ambiental ou, quando pertinente,

medidas compensatórias a serem adotadas pelo futuro arrendatário, bem como estimativa dos custos associados ao processo de licenciamento e à gestão ambiental.

26.3. A área de arrendamento possui 249.041 m², composta por 223.824 m² (*onshore*) e 25.217 m² (*offshore*) e será destinada à movimentação de granéis sólidos minerais, mais especificamente minério de ferro. Por ser caracterizada como *greenfield*, há necessidade de construção de todas as estruturas para implantação do terminal.

26.4. Conforme informações prestadas pela autoridade portuária, no Terminal, o abastecimento de água e o fornecimento de energia elétrica serão feitos pelas concessionárias locais. O destino dos efluentes líquidos sanitários é a rede coletora da Rio Mais Saneamento em Itaguaí.

26.5. Na tabela a seguir é apresentada a documentação disponibilizada para a Infra S/A, em maio de 2022, quanto à situação atual do Terminal, incluindo a do licenciamento ambiental.

Documentação	Emissor	Objeto	Emissão	Validade
Licença de Operação nº IN052616	INEA – Instituto Estadual do Ambiente (RJ)	Gestão do porto organizado de Itaguaí com dragagem de manutenção do canal de acesso, bacia de evolução e cais de atracação	07/02/2022	07/02/2028
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Itaguaí	Docas do Rio	Implantação do PDZ	03/2019	-
Plano Mestre do Complexo Portuário de Itaguaí	MINFRA/UFSC/Lab Trans	Atualização dos Planos Mestres - Suporte no Planejamento do Setor Portuário Nacional	08/2019	-

Tabela 15 - Documentação avaliada referente à área ITG02.

Fonte: EVTEA - Infra S/A.

26.6. Foi previsto na modelagem do arrendamento a implantação de um terminal completo para a movimentação de minério de ferro, incluindo vias de acesso, correias transportadora, construção de novo píer, dragagem, ramal ferroviário, edificações, a instalação de diversos equipamentos necessários à operação do Terminal dentre outras que podem ser consultadas na Seção C - Engenharia. Para isso, um novo licenciamento ambiental deverá ser providenciado contemplando todas essas obras que irão compor tal instalação portuária.

26.7. Para estimativa de cronograma de execução foram previstas a realização de 5 (cinco) anos de obras, com início em 2024, e a operação no 6º ano de concessão, estendendo-se por 35 anos, até 2058.

26.8. Tendo em vista que o licenciamento ambiental tanto do Porto Organizado de Itaguaí quanto dos terminais e TUP's do complexo portuário são, atualmente, de competência do Instituto Estadual do Ambiente (INEA/RJ), adotou-se como premissa que esse órgão deverá permanecer à frente do processo de licenciamento da área do Terminal, devendo ser consultado quanto aos procedimentos e estudos necessários para prosseguimento do processo de licenciamento.

• Identificação de passivos ambientais

26.9. 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.

26.10. A avaliação dos potenciais passivos ambientais será resultado da análise documental e informações obtidas por meio de vistoria técnica na área de interesse, conforme apresentado no item 4 - Análise Documental e das Visitas Técnicas. Caso haja a confirmação documental que indique a existência ou possibilidade de um passivo ambiental na área, esta deverá constar descrita no Estudo, com a devida indicação da fonte.

26.11. Assim, o diagnóstico preliminar de passivos ambientais baseou-se nas atividades previstas para a área ITG02. Com relação à área, verificou-se que o Terminal não possui passivos ambientais declarados.

26.12. A área de estudo analisada não desenvolve atividades potencialmente contaminadoras, porém, tendo em vista o histórico de uso do solo, onde houve a supressão da vegetação local, adotando-se o princípio da precaução, entende-se ser mais prudente remetê-la à classificação como Área Potencialmente Contaminada (AP).

26.13. Diante do cenário apresentado, estabeleceu-se um prazo de 01 (um) ano, contado da data de assunção à área, para que o futuro arrendatário identifique os Passivos Ambientais não conhecidos e existentes até a data de celebração do Contrato de Arrendamento. Esses deverão de responsabilidade do Poder Concedente para fins de eventual reequilíbrio contratual, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental em relação ao passivo não conhecido.

- **Estudos ambientais**

26.14. Os estudos ambientais necessários para subsidiar o processo de licenciamento dos terminais varia de acordo com a complexidade do empreendimento, podendo demandar a elaboração de Estudos de Impacto Ambiental - EIA/RIMA, ou processos mais simplificados, que demandariam estudos ambientais como Relatório Ambiental Simplificado (RAS), Relatório Ambiental Preliminar (RAP), Estudo Ambiental Simplificado (EAS), e Plano de Controle Ambiental (PCA), entre outros.

26.15. Para a área de arrendamento ITG02, devido às instalações que estão previstas, há previsão das seguintes atividades para cumprimento do rito de licenciamento ambiental.

Área	Tipo de Estudo	Licenças Ambientais
Terminal	Estudo e Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA Programa Básico Ambiental – PBA	LAI
Terminal	Inventário Florestal	ASV
Terminal	Relatório de Atendimento às Condicionantes da LAI	LO
Pier	Dragagem-RAS	LP e LI

Tabela 16 - Características e tipologia de estudos e licenças ambientais – área ITG02.

Fonte: EVTEA - Infra S/A.

27. DO ENVIO AO TCU DAS COMUNICAÇÕES DIRIGIDAS ÀS EMPRESAS

27.1. Considerando as competências da Agência Reguladora e a Comissão Permanente de Licitação de Concessões e Arrendamentos Portuários - CPLA lá constituída, todas as comunicações dirigidas às empresas são feitas, por padrão, pela ANTAQ, em decorrência do Ofício nº 214/2017/AECI, de 01/11/2017, 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"*.

28. CONCLUSÃO

28.1. Ante ao exposto, constata-se que a modelagem do terminal ITG02 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.

28.2. Informa-se que, conforme previsto na Instrução Normativa nº 81/2019-TCU, o Tribunal de Contas da União se manifestou sobre a modelagem proposta através do Acórdão nº 1834/2024 - TCU - Plenário (SEI nº [8808931](#)), de 04 de setembro de 2024, por meio do qual informa que não foi detectada inconsistência que obste o regular prosseguimento do processo concessório da área denominada ITG02, uma vez corrigidas algumas determinações.

28.3. No que se refere ao determinado pelo TCU, tem-se a comentar:

- Itens 9.2.1.1, 9.2.1.2, 9.2.2 e 9.5 - A ANTAQ deverá atender às determinações.
- Itens 9.3, 9.4.1 e 9.4.2 - Itens atendidos pela Infra S.A. na última versão do estudo (SEI nº [8864350](#)).
- Item 9.4.3 - Informa-se que a determinação será atendida por este Ministério nos novos arrendamentos.

28.4. Dessa forma, sugere-se ao Diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias:

- A aprovação dos estudos em questão, e para caso de acordo com as diretrizes expostas neste Ato Justificatório e com o EVTEA devidamente revisado (SEI nº [8864350](#)), submeta-os à aprovação da Secretária Nacional de Portos;
- Que em ato contínuo da aprovação dos estudos por parte desta SNPTA, os mesmos sejam encaminhados à ANTAQ para publicação do edital; e
- Que a PortosRio seja oficiada quanto ao conteúdo deste Ato Justificatório em conjunto com o EVTEA (SEI nº [8864350](#)).

À consideração superior,
Respeitosamente,

ISMAEL GOMES NETTO
Coordenador de Modelagem

De acordo, encaminha-se ao DNOP para providências.

PATRÍCIA PÓVOA 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. 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 **Patrícia Póvoa Gravina, Coordenador(a)-Geral de Modelagem**, em 03/10/2024, às 10:08, 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 **Ismael Gomes Netto, Coordenador(a) de Modelagem**, em 03/10/2024, às 10:08, 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 **8849205** e o código CRC **B3888083**.



Referência: Processo nº 50050.001448/2022-47



SEI nº 8849205

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

Criado por [ismael.netto](#), versão 13 por [ismael.netto](#) em 30/09/2024 11:50:44.